

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

# Stenographisches Protokoll

## 15. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

**XIII. Gesetzgebungsperiode****Donnerstag, 16. Dezember 1971**

### Tagesordnung

Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1972

Spezialdebatte

Beratungsgruppe X: Verkehr

Beratungsgruppe XIII: Bauten und Technik

### Inhalt

#### Personalien

Krankmeldungen (S. 1130)

Ordnungsruf (S. 1130)

#### Bundesregierung

Vertretungsschreiben (S. 1130)

#### Ausschüsse

Zuweisungen (S. 1130)

#### Verhandlungen

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses  
über die Regierungsvorlage (2 d. B.): Bundes-  
finanzgesetz für das Jahr 1972 (80 d. B.)

Spezialdebatte

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

Spezialberichterstatter: Teschl (S. 1130)

Redner: Dr. Stix (S. 1132), Dr. Keimel  
(S. 1138), Neuhauser (S. 1145), Melter  
(S. 1148), Ing. Gradinger (S. 1152),  
Bundesminister Fröhbauer (S. 1155 und  
S. 1184), Frodl (S. 1159), Hahn (S. 1161),  
Ing. Scheibengraf (S. 1165), Hietl  
(S. 1168), Dr. Blenk (S. 1171), Vetter  
(S. 1172), Ulbrich (S. 1174), Marwan-  
Schlosser (S. 1182) und DDr. König  
(S. 1186)Entschließungsantrag Dr. Keimel betreffend  
Tarifpolitik der Bundesregierung (S. 1139)

Annahme der Beratungsgruppe X (S. 1189)

Beratungsgruppe XIII: Kapitel 64: Bauten  
und TechnikSpezialberichterstatter: Ortner (S. 1189  
und S. 1261)Redner: Ing. Helbich (S. 1190), Doktor  
Schmidt (S. 1195), Babanitz (S. 1204),  
Regensburger (S. 1211), Bundesminister  
Moser (S. 1214 und S. 1254), Melter  
(S. 1217), Dr. Kotzina (S. 1222), Pölz  
(S. 1225), Ing. Letmaier (S. 1228), Hahn  
(S. 1230), Nittel (S. 1235), Breiteneder  
(S. 1240), Wielandner (S. 1242), Hag-  
spiel (S. 1244), Treichl (S. 1246),  
Deutschmann (S. 1249), Lehr (S. 1251),  
Dr. Gruber (S. 1256) und Mayr (S. 1259)Entschließungsantrag Ing. Helbich be-  
treffend Entschädigung bei Enteignung  
(S. 1195) und Pölz, Ing. Helbich,  
Dr. Schmidt betreffend Unterkünfte für  
die Autobahngendarmerie (S. 1227)Annahme der Beratungsgruppe XIII  
(S. 1262)

### Eingebracht wurden

#### Bericht

über die XXV. Generalversammlung der Ver-  
einten Nationen, Bundesministerium für Aus-  
wärtige Angelegenheiten (III-11) (S. 1130)

#### Anfragen der Abgeordneten

Dr. Eduard Moser, Ing. Rudolf Heinz Fischer,  
Frodl und Genossen an den Bundeskanzler  
betreffend die Durchführung des sogenannten  
Begutachtungsverfahrens bei den von der  
Bundesregierung geplanten Gesetzesinitiativen  
(129/J)Hagspiel, Stohs, Dr. Blenk und Genossen  
an den Bundesminister für Verkehr betreffend  
Einstellung der Bregenzerwälder-Bahn (130/J)Meißl, Dr. Schmidt und Genossen an den  
Bundesminister für Bauten und Technik be-  
treffend vordringlichen Ausbau von Bundes-  
straßen im Bereich von Leoben (131/J)Haas, Kriz, Lona Murowatz, Pichler und  
Genossen an den Bundesminister für Unter-  
richt und Kunst betreffend politische In-  
terventionen an der Pädagogischen Akademie  
der Diözese St. Pölten in Krems (132/J)Ing. Gradinger, Dipl.-Ing. Tschida, Graf  
und Genossen an den Bundesminister für  
Verkehr betreffend Einstellung der Bahn-  
linien Oberwart—Oberschützen und Ober-  
wart—Rechnitz (133/J)

## Beginn der Sitzung: 9 Uhr

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

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

Das amtliche Protokoll der 13. Sitzung vom 14. Dezember 1971 ist in der Kanzlei aufgelegt, unbeanstandet geblieben und gilt daher als genehmigt.

**Krank** gemeldet sind die Abgeordneten **Dr. Hauser** und **Dr. Johanna Bayer**.

### Einlauf und Zuweisungen

Präsident **Probst:** Den in der letzten Sitzung eingebrachten Antrag 13/A der Abgeordneten **Dr. Kranzlmayr** und Genossen betreffend Änderung und Ergänzung des Gehaltsüberleitungsgesetzes weise ich dem Verfassungsausschuß zu.

Den Bericht des Bundesministers für Auswärtige Angelegenheiten über die XXV. Generalversammlung der Vereinten Nationen (New York, 15. September bis 17. Dezember 1970) (III-11 der Beilagen) weise ich dem Außenpolitischen Ausschuß zu.

Der Herr Abgeordnete **Peter** verlangt nach § 85 Abs. 2 Geschäftsordnungsgesetz den Ordnungsruf gegenüber dem Abgeordneten **Dr. Heinz Fischer**, da er zum Abgeordneten **Zeillinger „Kasperl“** gesagt hat.

Ich erteile dem Herrn Abgeordneten **Doktor Fischer** den **Ordnungsruf**.

Ich ersuche den Schriftführer, Herrn Abgeordneten **Dr. Fiedler**, um die Verlesung des Einlaufes.

Schriftführer **Dr. Fiedler:** Vom Herrn Bundeskanzler ist unter der Zahl 29.935-PrM/71 folgendes Schreiben vom 13. Dezember 1971 an den Präsidenten des Nationalrates eingelangt:

„Der Herr Bundespräsident hat mit Entschliebung vom 13. Dezember 1971, Zl. 13.203/71, über meinen Antrag gemäß Artikel 73 des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 für die Dauer der zeitweiligen Verhinderung des Bundesministers für Auswärtige Angelegenheiten **Dr. Rudolf Kirchschläger** in der Zeit vom 15. bis 18. Dezember 1971 mich mit dessen Vertretung betraut.

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

Kreisky“

**Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (2 und Zu 2 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1972 (80 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 (2 und Zu 2 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1972 (80 der Beilagen). Spezialdebatte über die Beratungsgruppen X und XIII.

Wir gelangen zunächst zur Spezialdebatte über die Beratungsgruppe X. Diese umfaßt: Kapitel 65: Verkehr, Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt, Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen.

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

Spezialberichterstatte **Teschl:** Herr Präsident! Hohes Haus! Im Auftrag des Finanz- und Budgetausschusses bringe ich den Spezialbericht zu Beratungsgruppe X: Kapitel 65: Verkehr, Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt, Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat die in der Beratungsgruppe X zusammengefaßten Kapitel 65 (Verkehr), 78 (Post- und Telegraphenanstalt) und 79 (Österreichische Bundesbahnen) des Bundesvoranschlages für das Jahr 1972 in seiner Sitzung am 30. November 1971 der Vorberatung unterzogen.

Umfangmäßig erreicht die Beratungsgruppe X — insbesondere natürlich 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 26,2 Milliarden Schilling und Gesamteinnahmen in der Größenordnung von 20,3 Milliarden Schilling. In diesem Sinne wird in der Beratungsgruppe X über mehr als ein Fünftel der Gesamtausgaben des Bundeshaushaltes und nahezu ein Fünftel der Gesamteinnahmen des Budgets für das Jahr 1972 entschieden.

**Teschl**

Zum Kapitel 65: Verkehr: Im Kapitel 65 sind die Ausgaben und Einnahmen der Zentraleitung des Bundesministeriums für Verkehr veranschlagt. Sein Aufgabenbereich umfaßt die Angelegenheiten der Eisenbahnen, der Post- und Telegraphenanstalt, der See- und Flußschifffahrt, des zivilen Luftverkehrs, die Angelegenheiten der Fremdenverkehrsförderung, soweit sie sich auf die öffentlichen Verkehrsbetriebe beziehen, Angelegenheiten des Personen-KraftfahrLinienwesens, die Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Bediensteten der Eisenbahnen und der Post- und Telegraphenanstalt sowie die Angelegenheiten der Elektrizitätswirtschaft.

Die Regierungsvorlage enthält im Kapitel 65 „Verkehr“ Ausgaben in der Größenordnung von 777 Millionen Schilling, denen Einnahmen in der Höhe von 9,1 Millionen Schilling gegenüberstehen.

Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt: Für das Kapitel 78 „Post- und Telegraphenanstalt“ sind Gesamtausgaben in Höhe von 10.531,674 Millionen Schilling präliminiert; auf der Einnahmenseite erwartet man im Jahre 1972 9364,285 Millionen Schilling. Auf Grund dieser Budgetzahlen wird somit bei der Post- und Telegraphenanstalt im Finanzjahr 1972 mit einem Abgang zu rechnen sein, der sich kassamäßig — also in der Gegenüberstellung von Betriebsausgaben und Betriebseinnahmen — in einer Größenordnung von rund 1167 Millionen Schilling darstellt. Die auf Grund des Fernmeldeinvestitionsgesetzes zur Verfügung stehenden Mittel erscheinen um rund 145 Millionen Schilling höher veranschlagt als im Bundesvoranschlag 1971. Beim Ansatz Fernmeldeanlagen ist eine Ausgabensteigerung um rund 4,5 Millionen Schilling, beim Ansatz Sonstige Anlagen eine Ausgabensteigerung um rund 26 Millionen Schilling gegenüber dem Bundesvoranschlag 1971 vorgesehen.

Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen: Für das Kapitel 79 „Österreichische Bundesbahnen“ werden im Budget 1972 Gesamtausgaben in der Größenordnung von 14.869 Millionen Schilling und Gesamteinnahmen in der Größenordnung von 10.898 Millionen Schilling veranschlagt. Nach Gegenüberstellung der Betriebsausgaben mit den Betriebseinnahmen errechnet sich ein kassamäßiger Betriebsabgang in der Größenordnung von 2,8 Milliarden Schilling, der unter Berücksichtigung der außerordentlichen Gebarung einen kassamäßigen Gesamtabgang von 4 Milliarden Schilling ergibt.

Im Rahmen der außerordentlichen Gebarung steht ein um rund 62 Millionen Schilling er-

höhter Betrag für Zwecke der Elektrifizierung, des Fahrparks und sonstiger Investitionen zur Verfügung. Zur Abgeltung der betriebsfremden Lasten werden Pensionszahlungen der Österreichischen Bundesbahnen in der Größenordnung von 1,7 Milliarden Schilling im Budgetkapitel „Pensionen“ der Hoheitsverwaltung verrechnet. Ferner fließen den Österreichischen Bundesbahnen aus dem Titel der Abgeltung der Sozial- und Subventionstarife 350 Millionen Schilling zu, die im Kapitel 65 „Verkehr“ verrechnet werden.

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

Beim Kapitel 65 „Verkehr“ handelt es sich diesbezüglich um 18,1 Millionen Schilling für Investitionen beim Bundesamt für Zivilluftfahrt;

beim Kapitel 78 „Post- und Telegraphenanstalt“ um Investitionsmittel in Höhe von 68,5 Millionen Schilling, davon 28,5 Millionen Schilling beim Ansatz Fernmeldeanlagen und 40 Millionen Schilling beim Ansatz Sonstige Anlagen;

beim Kapitel 79 „Österreichische Bundesbahnen“ um Investitionsmittel in der Größenordnung von 389 Millionen Schilling, die insbesondere bei der Elektrifizierung und im Fahrpark Verwendung finden würden.

In der Debatte über die Beratungsgruppe X ergriffen nach dem Spezialberichterstatte der Abgeordneten Glaser, Ing. Gradinger, Doktor Lanner, Ulbrich, Kammerhofer, Hietl, Doktor Keimel, Ing. Scheibengraf, Hahn, Steiner, Dr. Stix und Vetter das Wort. Bundesminister Fröhbauer nahm zu den in der Debatte aufgeworfenen Fragen und Problemen Stellung.

Bei der Abstimmung am 1. Dezember 1971 wurden die finanzgesetzlichen Ansätze der Beratungsgruppe X unter Berücksichtigung eines Abänderungsantrages der Abgeordneten Glaser, Lanc und Dr. Broesigke angenommen.

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

Dem Kapitel 65: Verkehr mit dem dazugehörenden Konjunkturausgleich-Voranschlag,

dem Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt mit dem dazugehörenden Konjunkturausgleich-Voranschlag,

dem Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen mit dem dazugehörenden Konjunkturausgleich-Voranschlag,

des Bundesvoranschlages für das Jahr 1972 (2 der Beilagen) mit den dem Ausschlußbericht

**Teschl**

angeschlossenen Abänderungen wird die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt.

Für den Fall, daß Wortmeldungen vorliegen, beantrage ich, in die Spezialdebatte einzugehen.

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

Als erster Redner gelangt Herr Abgeordneter Dr. Stix zum Wort. Er hat das Wort.

Abgeordneter Dr. **Stix** (FPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Wir leben nicht nur im Zeitalter der Massen allgemein, sondern wir leben auch im Zeitalter des Massenverkehrs. Daher müssen wir auf dem Sektor der Verkehrspolitik ein wirklich großes Problem ständig und immer wieder neu erörtern und überlegen.

Das zentrale Thema der Verkehrspolitik ist das alte und doch ewig neue Problem Straße—Schiene. Während in früheren Jahren bei der Erörterung dieses Themas der Hauptakzent auf der Frage des Wettbewerbes zwischen Schiene und Straße lag, hat sich heute dieser Akzent verschoben, und es geht in der Verkehrspolitik mehr und mehr um die Zusammenarbeit von Straße und Schiene.

Wie sehen denn die Zahlen, die die Straße betreffen, aus? Wir werden in etwa zehn Jahren auch in Österreich die Vollmotorisierung erreicht haben. Bis dahin wird sich der Kraftfahrzeugbestand, der schon heute die Marke von 1,5 Millionen überschritten hat, auf über 3,5 Millionen bewegen, was also eine Verdoppelung bedeutet.

Da es Eulen nach Athen tragen hieße, wollte man die Zahlen wiederholen, die beweisen, wie sehr wir mit dem Ausbau des Straßennetzes in Rückstand sind, möchte ich sagen, daß bei dieser Entwicklung doch die Einsicht auf der Hand liegt, daß die Straßen, wenn auch ein noch so gutes Straßennetz ausgebaut sein wird, gar nicht mehr in der Lage sein können, diesen Massenverkehr allein und gegen die Schiene zu bewältigen.

Wir erleben daher heute im Verständnis der Verkehrspolitiker eine Renaissance der Schiene nicht nur im herkömmlichen Sinn, daß nämlich die Bedeutung der Eisenbahnen wieder absolut zunehmend ist, sondern auch in der Hinsicht, daß wir möglicherweise schon in kurzer Zeit mit ganz neuen technischen Formen des Schienenverkehrs konfrontiert sein werden.

In diesem Zusammenhang wird immer wieder das Problem der Wegekosten-Zurechnung zu erörtern sein. Bekanntlich ist dieses Problem trotz intensiver wissenschaftlicher

Arbeiten noch keineswegs befriedigend geklärt.

Wenn die Österreichischen Bundesbahnen auch in ihrem Jahresbericht 1970 wieder die Argumentation vorbringen, sie seien die einzigen, die für die Erhaltung ihres Wegenetzes, ihrer Fahrstrecken, voll aufkommen müßten, dann gilt auf der anderen Seite — etwas, was auch nicht so ohneweiters von der Hand zu weisen ist — das, was Herr Dr. Fantl in seiner bekannten Wegekostenuntersuchung zutage gefördert hat, daß nämlich auch die Kraftfahrzeughalter beziehungsweise die Autofahrer im Wege des Zuschlages zur Mineralölsteuer, der Mineralölsteuer und der Kraftfahrzeugsteuer ihr Wegenetz, die Straßen, nicht nur zu 100 Prozent erhalten, sondern sogar einen ganz erheblichen Überzahlungsbeitrag im Wege dieser Steuern leisten.

Die Zukunft wird uns mehr und mehr vor die Aufgabe stellen, den kombinierten Verkehr zu fördern. Ich darf aus diesem sehr umfangreichen Gebiet nur einige Punkte herausgreifen, vor allem die sicherlich bahnbrechende Leistung, die mit dem Huckepackverkehr, mit den Niederflurwagen, in Österreich erbracht wurde. Im Zusammenhang damit wird mein Kollege Melter speziell auf die Erfahrungen, die man am Arlberg damit gemacht hat, zu sprechen kommen.

Ein weiteres Kapitel, das sich für den Ausbau eines kombinierten Verkehrs Schiene und Straße anbietet, ist der sogenannte Binnencontainerverkehr. In dieser Hinsicht stehen wir in Österreich erst am Anfang.

Von seiten der industriellen Verloader ist an die Bundesbahnen beziehungsweise an das Verkehrsministerium wiederholt die Bitte herangetragen worden, dem rascheren Ausbau dieses Binnencontainersystems Aufmerksamkeit zu widmen.

In unseren Nachbarländern gibt es recht ermutigende Erfahrungen. Wie man hört, wäre etwa die westdeutsche Bundesbahn bereit, im Leihwege Geräte für die Erprobung des Containerverkehrs auf breiterer Basis auch in Österreich zur Verfügung zu stellen. Ich bin der Meinung, daß man derartige Hilfen, die dazu dienen, einer Innovation schneller zum Durchbruch zu verhelfen, annehmen sollte.

Eine weitere Sparte des kombinierten Verkehrs ist das „Auto im Zug“. Es ist erfreulich, daß auf diesem Gebiet die Entwicklungszahlen nach aufwärts weisen.

Vielleicht noch abschließend zu dem Thema kombinierter Verkehr ein paar Worte zu kombinierten Tarifen. Es ist uns allen klar, daß



**Dr. Stix**

wir speziell in den Ballungsräumen das Phänomen des Massenverkehrs immer drückender zu spüren bekommen. Es ist ebenfalls eine schon fast Allgemeingut gewordene Einsicht, daß in den Ballungsräumen der individuelle Verkehr immer mehr und mehr den Rückzug antreten müssen wird.

Wenn man aber den öffentlichen Massenverkehr in den Ballungsräumen richtig organisieren will, dann wird man nicht umhin können, mehr auf die Kombination zwischen örtlichen, lokalen Verkehrsmitteln und überregionalen, heranführenden Massenverkehrsmitteln Bedacht zu nehmen.

Dazu gehören dann auch rechtzeitig gut ausgedachte kombinierte Tarife. In diesem Zusammenhang möchte ich auf das sehr gelungene Beispiel der Verkehrslösung mit Hilfe kombinierter Tarife im Raum Hamburg verweisen.

Um noch einmal auf die Wegekosten-Zurechnung zurückzukommen: Auf einem Teilgebiet hat es in den letzten Monaten einen Erfolg gegeben, und zwar im Luftraum. Offensichtlich stoßen sich im Luftraum die Dinge nicht so hart wie auf der Erde zwischen Straße und Schiene. Auch Österreich ist mit einem Vertrag dem Abkommen der EUROCONTROL beigetreten und wird nunmehr in der Lage sein, für überfliegende Luftverkehrsträger Flugsicherungsstreckengebühren in Österreich einzuheben. Man erwartet daraus ein Aufkommen von steigend 5 bis 8 Millionen Schilling. Es ist das tatsächlich — wir anerkennen das — ein Erfolg in Richtung der Zurechnung von Wegekosten auf den entsprechenden Benutzer.

Bevor ich mich nun im Sinne einer Schwerpunktsetzung den Hauptkapiteln Bundesbahnen einerseits und Post andererseits zuwende, möchte ich vorweg zu einigen kleineren Kapiteln der Verkehrspolitik einige Worte bemerken. Wenn ich sage „kleinere Kapitel der Verkehrspolitik“, so handelt es sich dabei nicht um unwichtige, sondern absolut um wichtige Kapitel. Aber wenn man das ganze Verkehrsgeschehen mit einem großen Konzert vergleicht, dann besteht dieses aus sehr vielen Stimmen, aus sehr vielen Instrumenten. Alle sind wichtig. Aber die Pauken und Trompeten stellen eben doch Bahn und Post.

Vorweg also zu einigen anderen Kapiteln. Erlauben Sie mir, daß ich als Tiroler Abgeordneter den Mut aufbringe — ich empfinde es so, daß ein gewisser Mut dazugehört —, um als erstes einige Bemerkungen über die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft zu sagen. Aus den Bergen kommend über die Schifffahrt

zu reden ist vielleicht etwas seltsam. Aber ich möchte doch in aller Bescheidenheit in Erinnerung rufen, daß auch der grüne Inn in die blaue Donau fließt.

Die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft ist ein Sorgenkind. Sie hat einen Abgang von fast 13½ Millionen Schilling, und eine Besserung ist nicht in Sicht. Man könnte zur Tagesordnung übergehen angesichts anderer Defizite, die Milliardenhöhen erreichen. Aber ich hielte das für falsch im Hinblick auf die künftigen Perspektiven der Binnenschifffahrt in Europa. Immerhin haben wir in vermutlich weniger als einem Jahrzehnt den Rhein-Main-Donau-Kanal, der die Verbindung von der Nordsee zum Schwarzen Meer bringen wird. Ich kann mir nicht vorstellen, daß es uns angesichts dieser kommenden Entwicklung gleichgültig sein kann, was aus der DDSG wird.

Wenn ich richtig informiert bin, dann liegt inzwischen für die Sanierung der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft ein Unternehmenskonzept vor. Angeblich ist es aber noch nicht geprüft. Wir ersuchen daher den Herrn Verkehrsminister, die Prüfung dieses Konzeptes, von dem man sich die Sanierung der DDSG erwartet, baldmöglichst vorzunehmen und darüber hinaus dann Vorschläge zu unterbreiten, die eine baldige Sanierung der DDSG erwarten lassen.

Sollte sich die öffentliche Hand nicht in der Lage sehen, ein wirklich überzeugendes Sanierungskonzept für die DDSG vorzulegen, dann möchte ich doch — abseits aller Dogmatik, abseits aller Ideologie, ganz nüchtern und sachlich — den Gedanken zu erwägen geben, ob man nicht dieses von der öffentlichen Hand ganz augenscheinlich nicht glücklich geführte Unternehmen nicht vielleicht doch einer Reprivatisierung zuführt.

Auch die Hochseeschifffahrt wird in Österreich demnächst ihren legislativen Niederschlag finden müssen, da es immer mehr Hochseeschiffe gibt, die unter österreichischer Flagge fahren. Wir sind gespannt darauf, welches diesbezügliche Gesetz uns der Herr Verkehrsminister vorlegen wird.

Nur ganz knapp streifen möchte ich das Kapitel Luftverkehr, das angesichts der sehr betrüblichen Entwicklung in Österreich auf diesem Gebiet absolut wichtig ist. Ich möchte das aber einem anderen Kollegen vorbehalten.

Wir betrachten mit großer Sorge, daß die Verhandlungen zwischen AUA und Swissair noch kein befriedigendes Stadium erreicht haben. Wir würden uns wünschen, daß es zu dieser fruchtbaren zweistaatlichen Koopera-

**Dr. Stix**

tion auf dem Gebiet des Flugverkehrs über kurz oder lang doch kommt. Allerdings wünschen wir nicht, daß dies allein auf dem Rücken der österreichischen Interessen geschieht. Wir sind sicher, daß die österreichischen Verhandlungsführer die österreichischen Interessen wahren werden. Darüber hinaus legen wir aber größten Wert darauf, daß es zu einer Zusammenarbeit zwischen AUA und Swissair kommt, denn nicht zuletzt versprechen wir uns davon einen Ausweg aus der gesamten AUA-Misere.

Erlauben Sie mir in diesem Zusammenhang ein paar Bemerkungen zu einem speziellen Flugverkehrsproblem; es betrifft den Flughafen Innsbruck. Bekanntlich wurde die AUA-Binnenfluglinie Innsbruck—Wien eingestellt. Der Innsbrucker Flughafen hat diese Stilllegung noch nicht überwunden; er trägt schwer daran. Es ist uns allen bekannt, daß eine Besserung erst zu erwarten sein wird, wenn es gelingt, die Anflugbedingungen für den Flughafen Innsbruck besser zu gestalten.

Herr Bundesminister Fröhbauer hat uns erklärt, daß das Sachverständigengutachten, das sich mit dem Wolkendurchstoßverfahren befaßt, nunmehr fertiggestellt ist. Herr Bundesminister! Ich darf an Sie die Frage richten, wann wir über dieses Expertengutachten Näheres erfahren können. Wir richten an Sie weiter die Bitte, daß das nach Möglichkeit bald geschieht. Für den Innsbrucker Flughafen ist das eine entscheidende Sache.

Entscheidend für den Fremdenverkehr ist weiters ein anderes Kapitel der Verkehrspolitik: das Seilbahnwesen. Wir haben in Österreich, große und kleine Seilbahnen zusammengezogen, derzeit einen Stand von rund 350. Es ist bekannt, daß diese mechanischen Aufstiegshilfen ein ganz entscheidender Bestandteil der Infrastruktur unseres Erholungsraumes, speziell für den Fremdenverkehr, sind.

Wir Freiheitlichen bedauern daher außerordentlich die laufende Verringerung der öffentlichen Mittel zur Förderung des Seilbahnbaues. Auch der Herr Bundesminister Fröhbauer hat im Ausschuß erklären müssen, daß sich das Verkehrsministerium nicht mehr in der Lage sehe, Zinsenzuschüsse für die Verbilligung von Krediten zum Bau von Seilbahnen zu geben. Wir halten diese Maßnahme für außerordentlich kurzsichtig und keineswegs wachstumsgerecht, denn es ist ja der Fremdenverkehr, der eine der größten Wachstumssparten unserer Wirtschaft darstellt.

Nun möchte ich auf jene zwei Kapitel zu sprechen kommen, von denen ich zuerst sagte,

daß sie im großen Verkehrskonzert die Pauken und Trompeten sind, nämlich Bahn und Post. Das, was wir vor wenigen Tagen hinsichtlich der neuen Bahntarife gehört haben, ist wahrlich ein Paukenschlag. Es ist nicht so sehr die Tatsache an sich, daß die Bahntarife erhöht und nachgezogen werden, denn niemand wird bei objektiver Betrachtung den Bundesbahnen vorenthalten können, von Zeit zu Zeit, den gestiegenen allgemeinen Kosten entsprechend, auch ihre Verkaufspreise, auch den Preis für ihre Leistungen nachzuziehen.

Aber zwei Dinge beunruhigen uns. Das eine ist das stoßartige, abrupte Erhöhen um einen so massiven Satz wie durchschnittlich fast 21 Prozent. Wir haben es immer für ein Unglück gehalten, daß notwendige Tariffkorrekturen zuerst jahrelang zurückgestaut werden, zum Teil aus tagespolitischen und propagandistischen Gesichtspunkten, nicht zuletzt aus ganz engen parteipolitischen Gesichtspunkten, und daß dann der Konsument, lange in Sicherheit gewiegt, plötzlich mit ganz massiven Erhöhungen überrascht und überrumpelt wird. Wir halten das für eine unredliche Art der Tariffkorrekturen.

Der zweite Punkt, der uns beunruhigt, ist die Tatsache, daß sich hinter dem Durchschnittssatz der Tarifierhöhungen von fast 21 Prozent einige massive Erhöhungssätze wesentlich unangenehmeren Ausmaßes verbergen. Ich darf hier eine Errechnung zu Hilfe nehmen, die wir uns in der Kürze der Zeit aus den Veröffentlichungen gemacht haben. Ich muß Ihnen da leider einige Erhöhungssätze nennen, die nicht dafür sprechen, daß es sich bei dieser Regulierung der Bahntarife um eine besonders soziale Aktion handelt.

Zunächst sind einmal besonders stark die ermäßigten Rückfahrkarten erhöht worden, und zwar im Bereich bis 8 km, also ein Bereich, der für den kleinen Mann eine große Rolle spielt. Die Erhöhungen für Rückfahrkarten betragen dort 43,2 Prozent. Im Bereich von 100 bis 300 km beträgt die Erhöhung der Rückfahrkarten 45,2 Prozent, also weit über dem Durchschnitt von 21 Prozent.

Wie sieht es aber aus, wenn man etwa die Arbeitermonatskarten hernimmt? Auch hier liegt ausgerechnet jener Bereich, der für den kleinen Mann wichtig ist, nämlich der Nahbereich bis 8 km, in der höchsten Stufe der Steigerung der Arbeitermonatskarten, nämlich mit 26,6 Prozent. Erst die Bereiche über 8 km liegen dann etwa im Durchschnitt der allgemeinen Tarifierhöhung.

Wir glauben nicht, Herr Bundesminister, daß diese speziellen Beispiele, die ich hier erwähnen mußte, ein Beweis dafür sind, daß man

**Dr. Stix**

bei den Tarifierhöhungen einen besonders sozialen Maßstab, einen überdurchschnittlich sozialen Maßstab, wie er etwa von einer Mehrheitsregierung Ihrer Partei zu erwarten gewesen wäre, angelegt hat.

Nun zu den Österreichischen Bundesbahnen ganz allgemein. Das Defizit, dem wir uns heute gegenübersehen, ist einfach erschütternd. Betrug das Budgetdefizit in den früheren Jahren 2,5 Milliarden, 3 Milliarden Schilling, dann ist es jetzt mit 3,9 Milliarden auf fast 4 Milliarden Schilling angestiegen. Dieses Defizit, das ein budgetmäßiges Defizit ist, wird keineswegs durch die Darstellung in der kaufmännischen Gebarungübersicht gemildert, also in der nach kaufmännischen Gesichtspunkten erstellten Bilanz, denn auch dort ist der zu erwartende Reinverlust der Österreichischen Bundesbahnen für 1972 immerhin mit 3,3 Milliarden Schilling ausgewiesen.

Nun macht die Bahnverwaltung mit einem gewissen Recht geltend, daß dieses Defizit in dieser Höhe jedenfalls nicht zuletzt durch betriebsfremde Lasten zustande kommt. Zu den bekannten 1,7 Milliarden Schilling, die laut Bundesbahngesetz aus dem Staatsbudget zum Gesamtpensionsaufwand der Österreichischen Bundesbahnen zugeschossen werden, die also eine Teilentlastung jener betriebsfremden Lasten darstellen, möchte ich gleich einiges sagen. Dadurch, daß dieser Betrag von 1,7 Milliarden in den letzten drei Jahren starr geblieben ist, der Pensionsaufwand der Österreichischen Bundesbahnen aber ununterbrochen gestiegen ist, er hält derzeit laut Voranschlag 1972 bei 4,5 Milliarden Schilling, ist dieser Zuschuß zu den betriebsfremden Lasten relativ ständig gesunken. Machten die 1,7 Milliarden Schilling im Jahre 1970 noch 44,8 Prozent aus, waren es 1971 nur mehr 40,8 Prozent, und sind es 1972 nur mehr 37,3 Prozent der Pensionslasten.

Wir Freiheitlichen sind der Meinung, daß hier eine Korrektur angebracht wäre, daß es im Sinne der realen Verhältnisse und einer klaren Durchleuchtung und klaren Bewältigung dieser Verhältnisse notwendig wäre, entsprechend den gestiegenen Pensionslasten diesen Teil der Budgetmittel von 1,7 Milliarden Schilling der Entwicklung anzupassen und zu erhöhen.

Ähnliches gilt für den Betrag von 350 Millionen Schilling, der aus Budgetmitteln der Bahn wegen ihrer Sozial- und Subventionstarife erstattet wird. Auch diese Zahl ist sicherlich zu niedrig gegriffen. Bei realistischer Einschätzung wird man nicht sehr fehlgehen, wenn man eine Verdoppelung für richtig

hielte. Das wäre durchaus im Sinne klarer betriebswirtschaftlicher Verhältnisse, es würde dann das Defizit der Bahn von diesen fremden Teilen entlastet werden.

Aber, meine Damen und Herren, es bleibt dann immer noch die Tatsache bestehen, daß sich das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen, auch wenn es von allen betriebsfremden Lasten befreit würde, in Milliardenhöhe bewegt. Das ist ein Zustand, den wir als Steuerzahler auf die Dauer nicht hinnehmen können. *(Zustimmung bei der FPÖ.)*

Wenn man die Aufwandsseite der Bundesbahnen betrachtet, fällt einem die ungeheure Kostenexplosion auf dem Sektor Personal auf. Allein von 1971 auf 1972 haben sich die Personallasten einschließlich der Altersversorgung um über 1 Milliarde Schilling erhöht. Wir sind der Ansicht, daß es der Bundesbahnverwaltung offensichtlich nicht gelungen ist, die Explosion auf dem Personalkostensektor in den Griff zu bekommen. Hier erwarten wir, daß in Zukunft endlich überzeugende Reformmaßnahmen gesetzt werden. Diese Steigerung ist umso überraschender, als sich ja der Personalstand der ÖBB in den letzten Jahren ständig, wenn auch nicht viel, aber doch verringert hat. Wie entscheidend diese Personalkosten sind, wird jedem Betriebswirtschaftler klar, wenn er hört, daß die Lohnquote in den Aufwendungen der Bundesbahnen 70 Prozent beträgt.

Daraus ergibt sich eine ganz bestimmte Folgerung, nämlich daß das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen auf Dauer nur dann erfolgreich abgebaut werden kann, wenn man massive Rationalisierungsinvestitionen vornimmt. Und da sind wir bei objektiver Betrachtung des Investitionsgeschehens der letzten Jahre der Auffassung, daß zu wenig rationalisiert und daß in Rationalisierungsinvestitionen zu wenig hineingesteckt wurde.

Auch der Rechnungshof ist dieser Ansicht. Er verleiht dieser seiner Ansicht im Tätigkeitsbericht unter anderem auch für 1970 Ausdruck. Ich werde bei einem besonderen Punkt darauf noch zurückkommen.

Daß das Budget 1972 keine entscheidende Verbesserung in der Hinsicht bringt, daß man aus der Situation die Konsequenzen zieht und die Investitionen mit aller Kraft forciert, ist das eigentlich Betrübliche. Ich habe mir einige Zahlen herausgeschrieben. Sie betreffen die Elektrifizierung, die Fahrpark- und sonstigen Investitionen. Da ist in der ordentlichen Gebarung eine Steigerung der Investitionsbeträge von 1971 auf 1972 mit ganzen 4½ Prozent vorgesehen. 4½ Prozent Steigerung! Wenn man die außerordentliche Ge-

**Dr. Stix**

barung, die 975 Millionen hinzunimmt und sie mit dem vergleicht, was in der außerordentlichen Gebarung schon 1971 drinnen war, dann ist auch das nur eine Steigerung von 6½ Prozent. Diese Zahlen sind mehr als bescheiden. Sie liegen weit unter dem durchschnittlichen Rahmen der Ausgabensteigerungen und ganz sicher weit unter den Investitionserfordernissen der Österreichischen Bundesbahnen.

In diesem Zusammenhang möchte ich auf zwei Teilgebiete der Investitionen eingehen: Es handelt sich einmal um die Elektrifizierung und zum anderen um den Wagenpark.

Zunächst die Elektrifizierung: Diese Elektrifizierung geht äußerst schleppend voran. Es sind erst 40 Prozent der Streckenlänge mit 80 Prozent der Transportleistungen von der Elektrifizierung erfaßt.

Es gibt nun ein Fünfjahres-Elektrifizierungsprogramm der Österreichischen Bundesbahnen. Aber wie dieses Programm beurteilt wird, möchte ich mit Erlaubnis des Herrn Präsidenten aus dem Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes zitieren. Im Tätigkeitsbericht steht wörtlich:

„Der Rechnungshof fand das Vorgehen der OBB bei der Erstellung ihrer Elektrifizierungsprogramme als nicht sehr zweckmäßig. Von August 1966 bis März 1969 waren fünf Elektrifizierungsprogramme ausgearbeitet worden, die sich jedoch grundlegend voneinander unterschieden. Das jährliche Bauvolumen schwankte zwischen 34,5 und 80 km, der zu erwartende Abschluß der Streckenelektrifizierung bewegte sich zwischen den Jahren 1973 und 1984.“

Meine Damen und Herren! Das ist erschütternd, wenn man sich auf der anderen Seite nur folgendes vor Augen hält: allein die Elektrifizierung von ungefähr rund 500 Streckenkilometern der Österreichischen Bundesbahnen, dazu die Anschaffung einiger zusätzlicher E-Loks — bekanntlich haben wir zuwenig —, um nicht auf schon elektrifizierten Strecken auch teilweise mit Dampf fahren zu müssen, allein diese Elektrifizierung würde die Rentabilität der Österreichischen Bundesbahnen um rund eine Viertelmilliarde Schilling verbessern!

Ich muß offen anerkennen, daß die Verantwortlichen in der Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen die Situation durchaus sehen. Es gibt ein Memorandum des Verwaltungsrates. In diesem Memorandum wird ganz ernsthaft darauf hingewiesen, daß es entscheidend sein wird, diese Elektrifizierung schneller durchzuführen, und daß das nicht geht, wenn man bei der bisherigen schleppenden Methode der Finanzierung aus Budget-

mitteln bleibt. Dieses Memorandum verlangt Sonderfinanzierungen, die die Milliardenhöhe überschreiten.

Herr Bundesminister! Ich frage Sie: Was ist aus diesem Memorandum des Verwaltungsrates der Österreichischen Bundesbahnen geworden?

Ein zweites Beispiel einer sehr betrüblichen Investitionspolitik bietet sich bei den Güterwagen. Bekanntlich stammen rund zwei Drittel der Einnahmen, die die Österreichischen Bundesbahnen haben, aus dem Güterverkehr. Das Gütertransportaufkommen steigt auch wesentlich rascher als das Aufkommen aus dem Personenverkehr. Es ist also entscheidend, daß die Bundesbahnen alles tun, um die ihnen aus dem Gütersektor möglich zukommenden Einnahmen rascher zu erhöhen.

Aber was geschieht? Die Österreichischen Bundesbahnen besitzen viel zuwenig Güterwaggons. Ich darf hier eine vergleichbare Aufstellung zitieren, die zeigt, wie arg es damit bei uns bestellt ist. Während bei der Deutschen Bundesbahn je 1000 km Streckennetz 9000 Wagen zur Verfügung stehen und bei den Schweizerischen Bundesbahnen 8850, verfügen die Österreichischen Bundesbahnen nur über 5800 Wagen. Von diesen sind 38 Prozent älter als 20 Jahre.

In Spitzenzeiten kommt es vor, daß die Wünsche der verladenden Wirtschaft von den Österreichischen Bundesbahnen nicht erfüllt werden können. Es kommt vor, daß in Spitzenzeiten bis zu 700 Güterwaggons täglich von den Österreichischen Bundesbahnen nicht gestellt werden können, weil sie nicht zur Verfügung stehen. Hier liegt eine große Ertragsreserve brach. Wir Freiheitlichen halten es für eines der größten Investitionsversäumnisse, die man den Österreichischen Bundesbahnen und dem Verkehrsministerium vorwerfen muß, daß sie es verabsäumt haben, auf dem Sektor der Güterwagenbereitstellung die gebotenen Chancen zu nützen.

So weit zu einigen markanten Gesichtspunkten der Investitionspolitik der Österreichischen Bundesbahnen. Einige kleinere Punkte, die ich noch im Sinne hatte vorzutragen, möchte ich mir im Interesse eines zügigeren Ablaufes der Debatte zu streichen erlauben.

Aber abschließend zur Bundesbahn möchte ich doch noch auf das Kapitel Verkaufsförderung zurückkommen. In dieser Hinsicht ist einiges getan worden, und ich halte es für ein Gebot der Objektivität und Fairneß, daß man, wenn man als Abgeordneter leider Anlaß hat, massive Kritik an einer Institution vorzubringen, dann auch wenigstens den

**Dr. Stix**

einen oder anderen Punkt erwähnt, der Anerkennung verdient. Und Anerkennung verdient die in der letzten Zeit eingetretene Änderung auf dem Sektor Marketing, Werbung, Verkaufsförderung bei den Österreichischen Bundesbahnen. Es war die Seniorenermäßigung ein Erfolg, es ist die Rail-Europe-Junior eine meines Erachtens gute Idee, ebenso der Studenten-Railpaß.

Herr Minister! Vielleicht eine Anregung, wenn Sie mir erlauben, zur Seniorenermäßigung: Was spricht eigentlich dagegen, daß man diese ausdehnt, daß man auch Frührentner und Invalidenrentner mehr als bisher in den Genuß dieser Seniorenermäßigung kommen läßt? Ich glaube, es handelt sich gerade hier um einen Personenkreis, der vielleicht sogar noch etwas reisefreudiger ist und sicher zur Budgetaufbesserung auf dem Sektor der Personenverkehrseinnahmen beitragen könnte.

Allerdings enthält auch dieses Kapitel einen trüben Punkt; es handelt sich um die Österreichische Verkehrswerbung, wo man feststellen muß, daß die Mittel für die Werbemaßnahmen im Wege der Österreichischen Verkehrswerbung von 1970 über 1971 bis in den Voranschlag 1972 hinein eine Kürzung erfahren haben. Auf der anderen Seite fällt auf, daß gleich unter dieser Kürzungspost für die Österreichische Verkehrswerbung die sonstigen Leistungen für andere Firmen ständig gestiegen sind. Es erhebt sich die Frage: Was geht hier vor? Findet hier eine Umschichtung statt, und aus welchen Gründen? Ich bitte den Herrn Bundesminister für Verkehr höflich, diese meine Frage vielleicht klärend zu beantworten.

Und nun zur österreichischen Post. Auch die österreichische Bundespost weist ein Defizit auf, das von 956 Millionen Schilling 1971 auf 1,16 Milliarden Schilling 1972 gestiegen ist. Aber zum Unterschied von dem Defizit der Österreichischen Bundesbahnen handelt es sich um ein Defizit, das sich nur bei budgetmäßiger Darstellung ergibt. Bei kaufmännischer Darstellung, bei Bilanzierung der Gebarung der österreichischen Bundespost ergibt sich ein ganz anderes Bild, nämlich ein Reingewinn. Und dieser Reingewinn, der im Jahr 1970 858 Millionen Schilling betrug, macht 1971 806 Millionen Schilling aus und wird für 1972 mit mehr als 1 Milliarde Schilling erwartet.

Diese an sich erfreuliche Tatsache darf natürlich nicht darüber hinwegtäuschen, daß es eine ganze Reihe von Sektoren auf dem Postgebiet gibt, die einer kritischen Durchleuchtung unterzogen werden müssen. Ich will das hier in diesem Zusammenhang, vor allem

auch, weil die Zeit weit fortgeschritten ist, nicht mehr in Einzelheiten tun.

Es wäre einiges zu sagen zum Autobuswesen, es wäre einiges zu sagen zum Fernsprechwesen, wo besonders wiederum — jetzt muß ich wieder für den Fremdenverkehr sprechen — der Tiroler Raum darunter leidet, daß die Fernverbindungen speziell zwischen Tirol und Ostösterreich, zwischen Innsbruck und Wien, derart überlastet sind, daß man oft stundenlang auf Gesprächsverbindungen warten muß.

Im Ausschuß hat der Bundesminister für Verkehr erklärt, daß für die Strecke Wien—Innsbruck für 1972 eine Richtfunkanlage zu erwarten sei, die eine Erweiterung um zusätzlich 5400 Gespräche bringt. Ich kann nur hoffen, daß diese Erweiterung der Fernsprechkapazität zwischen dem Tiroler Raum und Wien nun bald Wirklichkeit wird. Aber bitte, das sind nur Randbemerkungen.

Ich möchte mich auf einen ganz bestimmten Punkt konzentrieren, und das sind die Postdienste am Samstag. An den Beginn meiner Stellungnahme zu diesem Problem möchte ich zwei Punkte, zwei wichtige Erklärungen stellen.

Die eine Erklärung bezieht sich auf die personalpolitische Seite: Wir anerkennen ganz außer Streit das Recht auch der Postbediensteten auf eine 5-Tage-Woche. Wir sind der Meinung, daß es für die Bediensteten der Post ein nicht zu umgehender und absolut begrüßenswerter Fortschritt ist, von der 6-Tage-Woche wegzukommen.

Aber indem wir das anerkennen, räumen wir der Post nicht das Recht ein, nun ihrerseits die Dienste an der Bevölkerung auf fünf Tage zu beschränken. Es ist doch in anderen Bereichen der Wirtschaft auch so, daß Betriebe sechs Tage, sieben Tage arbeiten, ja mehr. Es gibt, wenn ich etwa an die chemische Industrie denke, Betriebe, die arbeiten in drei Schichten Tag und Nacht, werktags wie feiertags wie sonntags, und trotzdem haben die dort Beschäftigten eine Fünftage-Woche.

Man kann also den vergleichenden Schluß mit großer Berechtigung ziehen: Was der Wirtschaft recht sein muß, muß auch der Post billig sein. Die Dienste der Post sind eine Frage, und die 5-Tage-Beschäftigung der Postangestellten eine andere.

Und nun folgende These: Die Post ist ein Monopolbetrieb. Die Post hat eine ungeheuer dominierende Stellung gegenüber dem Staatsbürger in seinem privaten Bereich, aber auch im gesamten wirtschaftlichen Bereich. Dieser

**Dr. Stix**

Monopolbetrieb Post muß natürlich seine Aufgaben wirtschaftlich erfüllen. Und ich darf nun mit Erlaubnis des Herrn Präsidenten aus der Festschrift für Karl Waldbrunner einen Beitrag von Herrn Bundesminister Fröhbauer zitieren, der da einige Grundsätze aufgestellt hat, deren einer lautet:

„Die im Besitz der Allgemeinheit stehenden Verkehrsunternehmen haben nach gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen zu arbeiten. Sie haben die Aufgabe, nach Deckung ihrer Selbstkosten das allgemeine Bedürfnis nach Beförderung von Personen und Gütern in rationaler und rationaler Weise zu befriedigen. Die Erzielung von Gewinn ist nicht ihre Aufgabe und kann daher auch nicht Motiv ihres Handelns sein.“

Herr Bundesminister! Auf der einen Seite Ihr Grundsatz: Es genügt, wenn die Post ihre Kosten deckt. Auf der anderen Seite die Tatsache, daß die Post seit Jahren einen erfreulichen Reingewinn hat, der für 1972 in der Größenordnung von über 1 Milliarde zu erwarten ist. Und nun frage ich Sie: Mit welchem Recht darf ein öffentliches Unternehmen, wenn es so aktiv ist, wenn es einen Reingewinn erzielt, hergehen und gegenüber der Öffentlichkeit seine Dienste einschränken? (*Zustimmung bei der FPÖ.*)

Die Post hat von der finanziellen Seite her überhaupt keine Veranlassung, keine betriebswirtschaftliche und keine personelle Veranlassung, ihre Dienste einzuschränken. Sie kann auf Grund ihrer Ertragslage ohne weiteres die Arbeitszeitverkürzung durch Aufstockung von Personal wettmachen. Die betriebswirtschaftlichen Voraussetzungen sind bei der Post dafür gegeben.

Tatsächlich tut die Post es ja auch. Ich möchte hier einige Zahlen aus dem Personalbereich erwähnen — jetzt habe ich diese Zahlen leider verlegt —, aber ich zitiere auswendig, daß die Post in den letzten Jahren ständig etwa zwischen 500 und 700 Bedienstete mehr eingestellt und beschäftigt hat als im vorangegangenen Jahr.

Meine Damen und Herren! Das geht im wesentlichen auf das Konto der Arbeitszeitverkürzung. Denn die Stückleistungen der Post sind nicht erheblich gestiegen. Es haben die Postsendungen, Inland wie Ausland, jedes Jahr nur um einen sehr geringen Prozentsatz zugenommen. Es sind andere Sektoren der Postleistung stückzahlmäßig sogar zurückgegangen. Es sind zurückgegangen die Telegramme, die Eilsendungen, es sind stückzahlmäßig in jedem Jahr zurückgegangen die Einzahlungen und Abhebungen im Postspar- und Postscheckverkehr.

Es liegen also keine nennenswerten Mengenzuwachsraten vor, die die Post vor unlösbare Mengenprobleme bei der Arbeitsbewältigung stellen würden. Trotzdem hat die Post jedes Jahr mehr Bedienstete gehabt. Sicherlich geht ein Teil davon — das räume ich ein — auf den Sektor Ausbau des Fernsprechwesens; das ist auch zu begrüßen. Aber ein gut Teil, und der Herr Bundesminister hat es im Ausschuß auch konzidiert, geht eben auf das Konto der Arbeitszeitverkürzung.

Trotzdem, meine Damen und Herren: Die Post ist aktiv! Sie wird auch 1972 aktiv bleiben. Und wir Freiheitlichen sind der Auffassung, daß es der Bevölkerung unzumutbar ist, daß ein Monopolbetrieb wie die Post seine Dienstleistungen einschränkt, obwohl er aktiv ist und damit die Möglichkeit hätte, die optimale Postversorgung Österreichs zu gewährleisten. (*Beifall bei der FPÖ.*)

**Präsident Probst:** Der nächste Redner ist der Herr Abgeordnete Dr. Keimel. Er hat das Wort.

Abgeordneter Dr. **Keimel** (ÖVP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Nach einer solchen umfassenden Vorlesung ist es natürlich für alle folgenden Redner schwer, überhaupt noch etwas Neues oder Wesentliches zu bringen. Aber ich werde es jedenfalls versuchen.

Meine Damen und Herren! Die Gigantomanie im Zahlenspiel hat offensichtlich auch dieses Ressort erfaßt, wie bereits der Herr Spezialberichterstatter kundtat. Über ein Fünftel, hat er erwähnt, des Gesamthaushaltes werden in diesem Budget von diesem Ressort erfaßt. Er hat dabei nur eines vergessen: daß diesem Zahlenspiel vor der österreichischen Bevölkerung als bisher einzige, ebenfalls so gigantische Tat dieser Regierung seit nunmehr fast zwei Jahren offensichtlich nur Preis- und Tarifierhöhungen ebensolchen Ausmaßes gegenüberstanden beziehungsweise noch gegenüberstehen.

Ich erwähne nur aus dem Verkehrsbereich: Bei der Post ist es eine indirekte Preiserhöhung, meine Damen und Herren, wenn bei gleichen Tarifen die Leistungen sinken, wie es durch die Fünftagewoche geschehen wird. Es klang ja auch im Ausschuß schon durch, daß es auch noch andere Berichtigungen geben wird, zum Beispiel bei den Paketgebühren im Zusammenhang mit den ÖBB-Tarifen.

Die Bahntarife wurden teilweise in einem enormen Ausmaß erhöht, wobei die Wiener Straßenbahn mit gutem Beispiel vorangeht.

Ich habe keine Zeit, die Ausführungen der Herren Sozialisten, insbesondere des Herrn

**Dr. Keimel**

Ulbrich und des Herrn Fröhbauer, zu Tarifberichtigungen in den Jahren 1966 und 1969 zu zitieren. Da waren das jedenfalls ausschließlich — ich habe mir die Protokolle gut angesehen — asoziale Taten. Und was ist es denn heute bei einer Erhöhung der Personentarife um mehr als 20 Prozent, der Schüler- und Arbeiterkarten um 20, 18 Prozent? (*Abg. Dr. Blenk: Das ist „sozial“!*) Die Kraftfahrlinien bei Bahn und Post werden ebenso über 20 Prozent erhöht wie die Schnellbahntarife.

Im Ausschuß hat der Herr Minister zu unseren Fragen zu den Tarifen noch recht vage Angaben gemacht. Aber durch die Presse und bei der Pressekonferenz haben wir es ja dann sehr detailliert erfahren. Das scheint ja wohl überhaupt typisch für diesen transparenten Regierungsstil zu sein.

Meine Damen und Herren! Wir haben daher auch im Ausschuß schon den Entschließungsantrag, den ich noch einmal einbringen darf, eingebracht.

**Entschließungsantrag**

der Abgeordneten Dr. Keimel und Genossen betreffend Tarifpolitik der Bundesregierung.

Der Nationalrat wolle beschließen:

Der Bundesminister für Verkehr wird aufgefordert, gemeinsam mit dem Bundesminister für Finanzen — im Gegensatz zur beabsichtigten Vorgangsweise — eine Tarifpolitik zu verfolgen, wodurch gewährleistet ist, daß keine weiteren schweren Belastungen vor allem für die sozial schwächeren Bevölkerungsschichten eintreten und keine zusätzlichen Mittel aus dem Familienlastenausgleichsfonds für familienfremde Zwecke herangezogen werden.

Auf dem Elektrizitätssektor geht es ja weiter: Strompreiserhöhungen wurden so lange zurückgestaut, daß jetzt enorme Erhöhungen ihre Auswirkungen auf die Wirtschaft und auf die Haushalte haben werden oder aber umgekehrt der weitere Ausbau des Versorgungssystems gefährdet erscheint. (*Abg. Haas: Das müssen Sie Ihrem Herrn Landeshauptmann auch sagen!*)

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Mit ihrer Tarifpolitik, mit ihrer Steuerpolitik — ich denke an die unbefristete Verlängerung der Alkoholsteuer, der Tabakmonopolpreiserhöhungen und anderes —, mit ihren inlandswirksamen Budgetdefizits von vielen Milliarden durch zwei Hochkonjunkturjahre hält diese Regierung — gestern haben wir ausführlich darüber gesprochen — den Rang Nr. 1 in der Liste der Preistreiber! (*Zustimmung bei der ÖVP.*)

Die erwähnte Gigantomanie beruht also insbesondere auf der Tatsache, daß die zwei größten österreichischen Betriebe in diesem Ressort „verwaltet“ werden. Ich sage das ganz bewußt, denn lieber würde ich natürlich sagen: „geführt“ werden.

Nur eines hat man bei diesem Zahlenspiel auch vergessen herauszustreichen: daß diese beiden Betriebe, Post- und Telegraphenanstalt und Österreichische Bundesbahnen, den Staatshaushalt auch mit mehr als 7 Milliarden Schilling Defizit in einer bereits unerträglichen Weise belasten. Stellen Sie doch dieses Defizit, um eine Vorstellung zu haben, in Relation zum Gesamtdefizit! Unerträglich deshalb, weil diesen beiden Betrieben wohl die größten infrastrukturellen Aufgaben zukommen und deren Erfüllung oder Nichterfüllung in einem modernen Industriestaat auf die gesamte Wirtschaft ausstrahlt, sie befruchtet oder auch hemmt.

Wenn im Zeitalter des rasanten technologischen Fortschrittes, in dem Verkehr, Kommunikation und Information ungeahnte Wichtigkeit zukommt, an Samstagen keine Postzustellung mehr erfolgen wird — denn auch das jetzige Offenhalten von mehreren Ämtern ist ja nur eine Zwischenlösung, wie wir vom Verkehrsminister bereits gehört haben —, wenn Zehntausende Telefonanschlüsse nicht erstellt werden — fast 20.000 finanzieren ja die Länder, was sollen denn die noch alles an Bundesaufgaben neben den Krankenhäusern, der Vorfinanzierung für Schulen und Straßen und so weiter übernehmen? —, wenn die Anschlußversorgung im ländlichen Raum zu erträglichen Kosten dem Herrn Verkehrsminister unmöglich oder nicht opportun erscheint, dafür aber durch gesetzwidrige — ich wiederhole: gesetzwidrige — Budgetierung sogar die Mittel gemäß Fernmeldeinvestitionsgesetz um 1 Prozent verkürzt werden sollten — wir haben es entdeckt und durch den Änderungsantrag Glaser und Genossen auch berichtigt; wir wissen aber natürlich nicht, ob es noch mehr solcher Zahlenspielerereien im Budget gibt, die wir nicht entdecken können —, wenn die Investitionsrate der ÖBB real sinkt, was ich noch beweisen werde, dann müssen wir feststellen, daß dieses Defizit von 7 Milliarden Schilling im Verhältnis zu den infrastrukturellen Erfordernissen und deren Deckung eben unerträglich erscheint.

Für diese beiden Betriebe macht, um wieder eine vergleichbare Vorstellung zu haben, allein der budgetmäßige Abgang das 1,6fache des ganzen österreichischen Verteidigungsbudgets aus!

Das, meine Damen und Herren, nur zur Einleitung, um die Zahlengigantomanie und -spielerei ins rechte Licht zu rücken.

**Dr. Kelmel**

Daß andererseits gerade in diesem Ressort so wenig von „Reformen“ gesprochen wird — dem sonst gerade von dieser Regierung so bevorzugten und so beliebten Wort —, hat wohl einen tiefen Hintergrund. Dieses Ressort wurde beziehungsweise wird durch 25 Jahre von sozialistischen Ministern verwaltet; mit einer Unterbrechung von 1966 bis 1970. (*Abg. Haas: Wie war es da?*)

In diesen vier Jahren unter der ÖVP-Führung von Minister Weiß wurden die grundlegenden Reformen gelegt, wurden die Maßnahmen gesetzt, welche in konsequenter Fortsetzung zur Sanierung des größten österreichischen Verkehrsträgers, der ÖBB, deren Strukturwandel und deren Integration in das Gesamtverkehrskonzept führen würden — würden! Auch dieses Gesamtverkehrskonzept aus dem Jahre 1968 war die erste konzeptive Aktion moderner Prägung im Bereich des österreichischen Verkehrswesens, genauso wie der erste Energieplan 1969 erstellt, aber dann eben leider nicht mehr im Parlament behandelt wurde; jetzt wird er wahrscheinlich in irgendeiner Schublade als dieses „schlechte Erbe“ ruhen.

Finanzminister Androsch hat dankenswerterweise in seiner Budgetrede diesen Maßnahmen und auch anderen nicht nur in diesem Ressort gelegenen Maßnahmen der ÖVP-Regierung noch das gebührende Lob ausgesprochen, als er Ludwig Börne zitierte. Er sagte: „Die Lebenskraft eines Zeitalters liegt nicht in seiner Ernte, sondern in seiner Aussaat.“ Ein wahres Wort, meine Herren! Davon zehrt ja diese Regierung heute noch. (*Heiterkeit bei der SPÖ.*) Aber jetzt ernten Sie doch auch, meine Herren, beziehungsweise pflegen und hegen Sie diese Saat weiter bis zur Blüte und bis zur Reife!

Dazu allerdings gehört auch, Herr Verkehrsminister, daß Sie sich gegenüber dem Finanzminister durchsetzen, wie es erstmals auch dem Minister Weiß mit der Pensions- und Subventionsabteilung von 2050 Millionen Schilling für die ÖBB gelungen ist. Dazu natürlich — das gestehe ich ein — braucht man einen Finanzminister als Partner, der allein schon durch seinen bekannten Koren-Plan bewiesen hat, daß er gesamtwirtschaftlich zu denken auch bereit ist. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Wenn ich die Protokolle der letzten Budgetdebatte lese, so finde ich, daß Ihnen unsere Sprecher jede Unterstützung in der Fortführung dieser Konzepte zugesichert haben. Sie wissen auch, daß die Wirtschaft dem aufgeschlossen gegenübersteht. Sie wissen das allein schon von den verantwortungsbewuß-

ten Vertretern der Wirtschaft im Verwaltungsrat.

Aber jetzt ist wieder ein Jahr verstrichen, und unsere Kritik muß mit aller Schärfe feststellen, daß es nicht genutzt wurde.

Herr Verkehrsminister! Gerade zum Verwaltungsrat schreibt das Bundesbahngesetz im § 8 Abs. 2 unter anderem vor, daß auch bei Erstellung des „Wirtschafts- und Geldvoranschlages“ von Ihnen, Herr Bundesminister, die Stellungnahme des Verwaltungsrates einzuholen ist. Wie wir hören, ist dies jedoch diesmal zu einem Zeitpunkt geschehen, als die Ansätze schon feststanden. Ich muß daher an Sie die Frage richten, ob Sie in Hinkunft dieses Gesetzesgebot einzuhalten gewillt sind.

Wir wissen natürlich, Herr Verkehrsminister, daß es in der ganzen westlichen Welt ein sehr schwieriges Unterfangen ist, Verkehrspolitik zu betreiben. Österreich stellt diesbezüglich bestimmt keinen Sonderfall dar. Aber umso mehr und umso klarer müssen die Initiativen gesetzt werden, wollen wir nicht noch mehr und nicht unwiederbringlich den Anschluß verlieren.

Laut Wirtschaftsprogramm der SPÖ aus dem Jahre 1968 beträgt der Infrastrukturbedarf, wie Sie das nennen, zu konstanten Preisen des Jahres 1967 für die Bundesbahnen 2,4 Milliarden per anno. Ich nehme an, daß dieser Bedarf von einigen Ihrer 1400 Fachleute schon richtig errechnet worden ist, nämlich nach kommerziellen, marktkonformen Gesichtspunkten. Die Nichterreichung dieses Betrages war für Sie während der Regierungszeit der ÖVP immer der Angriffspunkt. Ihre Oppositionsreden, gerade auch diejenige des jetzigen Verkehrsministers während der letzten Tage zu lesen war für mich interessant, vielsagend und in weiten Passagen allerdings auf Ihre heutige Tätigkeit bezogen geradezu belustigend, wenn es nicht so traurig wäre. Was haben Sie denn nun erreicht, Herr Verkehrsminister? Noch dazu, wo Sie, wie der Herr Kollege Ulbrich so gern sagte, auch kein „Schwarzer Finanzminister“ mehr behindert, wie das früher so gern Ihre Ausrede für Versager war.

Im Jahre 1971 betragen die Investitionen 1714 Millionen, im Jahre 1972 1939 Millionen. Das ergäbe für die beiden Jahre im Durchschnitt 1826 Millionen. Der Durchschnitt der Jahre 1968, 1969 und 1970 war 1831 Millionen! Meine Damen und Herren! Das ist also ein glatter Rückschritt!

Aber viel, viel kräftiger noch als diese Nominalwerteaussagen zu Ihren sogenannten „konstanten Preisen für 1967“ im Wirtschafts-



**Dr. Keimel**

programm kann ich wohl nur sagen, daß keine Regierung der letzten zehn Jahre die Preisentwicklung unkonstanter gehalten hat als diese erste sozialistische Regierung. Daher ist der reale Rückgang an Investitionen bei den ÖBB mit mindestens 30 bis 40 Prozent zu beziffern. Ich schließe mich da den Ausführungen des Herrn Kollegen Ulbrich in seinen Oppositionsreden an. Diese Zahlen haben Sie gebracht, Herr Kollege! (*Abg. Dr. Blenk: Er wird es heute auch tun!*) In der Budgetrede meint der Herr Finanzminister zwar noch, es sollen durch zusätzliche Finanzierungsmaßnahmen Auftragsvergaben von 500 Millionen ermöglicht werden. — Aber Sie werden mir erlauben, daß ich dieses „Sollen und Wollen“ nicht in meine Überlegungen einbeziehe, da weder aus dem Budget etwas darüber hervorgeht noch der Verkehrsminister im Ausschuß etwas Näheres außer dem Verweis an den Finanzminister ausführen konnte.

Um bei der sogenannten Additionsmethode des damaligen Abgeordneten Fröhbauer — das hat der Herr Verkehrsminister am 17. Dezember 1969 gemacht — fortzusetzen, wird also im Jahre 1972 explosionsartig ein Defizit von rund 6 Milliarden Schilling erreicht. Bei durchschnittlichen Investitionen der letzten beiden Jahre von eben nur 1826 Millionen Schilling ergäbe das eine Kennziffer — darf ich das so nennen — Defizit zu Investitionen von 31 Prozent. Und was sagte Abgeordneter Fröhbauer am 17. Dezember 1969 bei einem Additionsdefizit von 5 Milliarden und einer Kennziffer von 34 Prozent und noch nicht wie jetzt von 31 Prozent? — „Trotz dieses Defizits nehmen sich die Bruttoinvestitionen sehr bescheiden aus. Jetzt wissen Sie, wie die Situation auf dem Investitionssektor bei den ÖBB wirklich aussieht: ausreichende Mittel weder für die Elektrifizierung noch für den Fuhrpark, Oberbau, Hochbau, Sicherungsanlagen. So sieht die Wahrheit aus, Herr Minister!“ — sagte Fröhbauer.

Ja, Herr Verkehrsminister, und jetzt hat eben für Sie die Stunde der Wahrheit geschlagen.

Bei der ganztägigen Klausurtagung mit dem Verwaltungsrat und mit dem Vorstand der ÖBB wurde Ihnen die katastrophale Zuwachsrate des Defizits vor Augen geführt, die sich in den beiden letzten Jahren, also in Ihren Regierungsjahren, verdoppelt hat. Bei gleichbleibender Entwicklung würden in zwei bis drei Jahren, so wurde dort festgestellt, für Investitionen überhaupt keine Mittel mehr zur Verfügung stehen, da die Ursache weitestgehend auf dem Gebiet der Personalkosten liegt.

An dieser Stelle möchte ich aber etwas besonders und ausdrücklich betonen: daß die Tausende — darf ich sie so nennen — Eisenbahner für eine solche Entwicklung keine Verantwortung tragen, sondern ausschließlich 22 Jahre sozialistischer Führung, auch was die Personalpolitik betrifft. (*Zustimmung bei der ÖVP.*) Der einzelne Eisenbahner tut seine Pflicht. Ich würde sogar sagen: unter den geschilderten Verhältnissen sehr oft sogar unter ungleich schwierigeren Bedingungen als bei den benachbarten Eisenbahnen mit ungleich besserer technischer Ausstattung. Resultiert vielleicht daraus etwa auch die, wie ich höre, um fast 10 Prozent gestiegene Verkehrsunfallquote der bahneigenen Unfälle?

Meine Damen und Herren! Gerade Bundeskanzler Kreisky hat wieder mit einem neuen Schlagwort den „Kampf gegen das Sterben vor der Zeit“ groß angekündigt. Der „Kurier“ strich seinerzeit aus dem Rechnungshofbericht besonders die Tatsache hervor, daß Österreichs Bahnschranken in einem Jahr über 400 Mal offen geblieben sind, obwohl ein Zug die Kreuzung passierte. Im Budget 1972 sind laut Auskunft von Minister Fröhbauer lediglich acht Millionen mehr für Sicherungseinrichtungen eingesetzt, und der Minister erklärte dem „Kurier“, daß die Bahnübergänge erst bis 1981 echt gesichert werden könnten, wobei er sich auf die fehlenden Mittel ausredete.

Herr Minister! Wir fordern, daß die Sicherheit auch bei den Bundesbahnen an erster Stelle rangieren muß und daß dem Ausbau der Sicherungsmaßnahmen bei den Bahnen absoluter Vorrang eingeräumt werden muß! (*Beifall bei der ÖVP.*) Ab 1972 wird die Arbeitszeit 42 Stunden betragen. Diese Verkürzung um eine Stunde oder um 2,38 Prozent bedeutet für die ÖBB etwa umgerechnet 2000 Bedienstete weniger. Schon heute beschäftigen die ÖBB ja bis zu über 1000 Fremdarbeiter. Aber im Budget ist dafür kein Ersatz vorgesehen.

„Jetzt frage ich Sie, Herr Minister: Ist Ihnen die Betriebssituation bekannt, wenn Sie dem zustimmen können? Wissen Sie, daß das unterdecktes Arbeiten bedeutet, Arbeiten ohne Garantie der persönlichen Sicherheit und Betriebssicherheit? Hat der Herr Minister nie gehört, daß ab 1. Jänner 1970 arbeitszeitmäßige Veränderungen eintreten? Hat der Herr Minister nicht Kunde davon erhalten?“

Sie wollen uns erklären, daß das überlegte Personalwirtschaft ist. Das ist die Ausbeutung am Arbeitsplatz infolge der ÖVP-Politik. Das ist Ihr Weg ...“

**Dr. Keimel**

Ach, entschuldigen Sie! Habe ich da offensichtlich ein falsches Blatt erwischt? *(Heiterkeit und Zwischenrufe bei der SPÖ. — Abg. Dr. Withalm: So hat es damals geheißen!)*

Meine Damen und Herren! Sehen Sie, das war Herr Kollege Ulbrich am 18. 12. 1969! *(Abg. Dr. Withalm: Ja, so ändern sich die Zeiten! Jetzt können Sie lachen, Herr Kollege! — Ruf bei der SPÖ: Das sind Geistesblitze!)* Ich berichtige: Ich brauche nur den Herrn Kollegen Ulbrich berichtigen. Darf ich also ausbessern: „Hat der Herr Minister nie gehört, daß ab 1. Jänner 1972 arbeitszeitmäßige Veränderungen eintreten?“ Ich unterstelle — wir haben einen anderen Ton — dem Herrn Minister nicht, „Ausbeutung am Arbeitsplatz zufolge Ihrer Politik“ zu betreiben. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Aber lassen Sie mich nun zurückkehren zur Investitionspolitik. *(Ruf bei der ÖVP: Zu früh gelacht, meine Herren!)* Selbst unter Berücksichtigung einer allfälligen Fremdfinanzierung hat das Budget 1972 für die ÖBB nachstehende Folgen:

Keine Anschlußbestellungen von E-Loks und Dieselloks.

Keine Anschlußbestellungen von Reisezugwagen.

Wesentliche Einschränkung des beabsichtigten Bauvolumens. — Praktisch können ja keine neuen Bauvorhaben mehr begonnen werden.

Reduktion des Elektrifizierungsprogramms auf 200 Millionen gegenüber den im Investitionsprogramm enthaltenen 354 Millionen.

Fortsetzung des sicherungs- und fernmelde-technischen Rationalisierungsprogramms nur mit 110 Millionen Schilling statt der vorgesehenen 207.

Fortsetzung des Investitionsprogramms des Baudienstes nur mit 310 statt 594 Millionen Schilling.

Sonstige Investitionen — Verdieselung und so weiter — nur mit 41 Millionen Schilling statt 86.

Man kann das nicht so schnell in den Bänken nachzählen. Aber was ich jetzt vorgelesen habe, sind allein minus 580 Millionen Schilling an Investitionsvorhaben gegenüber Ihren Investitionsplänen.

Hier erhebt sich auch die Frage des wirtschaftlich optimalen Einsatzes der Mittel noch ganz besonders.

Auch der Verwaltungsrat hat dringend und in einer Resolution geraten, in dem zu erstellenden Wirtschaftsplan in erster Linie solche

Investitionsschwerpunkte zu setzen, die eine möglichst rasche Rationalisierung und Automatisierung sowie Amortisation zur Folge haben. Dazu zählen die weitere Elektrifizierung, Verdieselung, Bau von Mittelstellwerken, Sicherungseinrichtungen, insbesondere automatische Schrankenanlagen, sowie der raschen Abwicklung des Güterverkehrs dienende Anlagen, vom Verschubbahnhof bis zu den Güterwaggons.

Aber den Transitverkehr haben mit ihrer verfehlten Investitionspolitik die sozialistischen Verkehrsminister ja glücklich in die Nachbarstaaten, insbesondere in die Schweiz — wie der Rechnungshof feststellte — umgeleitet. Hier beweist sich, wie solche Investitionsmaßnahmen oft weit in die Ferne wirken und auch unwiederbringlich wirken.

Heute wird das sinkende Frachtaufkommen vom Verkehrsminister im Ausschuß insbesondere mit dem Sinken des Transitverkehrs begründet. Herr Minister! Das müssen Sie Ihren Vorgängern ins Stammbuch schreiben.

Wie steht es nun zum Beispiel mit den Güterwaggons? Abgesehen vom Mißverhältnis von zum Beispiel 9000 Wagen je 1000 km Netz in der Bundesrepublik gegenüber 5800 bei uns, von 26 Prozent Spezialwaggons bei der Deutschen Bundesbahn gegenüber 7 Prozent bei den ÖBB, ist jedenfalls Tatsache, daß in Zeiten starken Waggonbedarfs, wie wir oft gehört haben, die ÖBB bis zu 800 Wagen täglich nicht stellen können.

Das bedeutet nicht nur für die Wirtschaft, sondern auch für die ÖBB eine große Schwierigkeit, einen Nachteil, da der Güterverkehr rentabel ist, während der Personenverkehr durchschnittlich nur 34 Prozent seiner Kosten deckt.

Im Rahmen des Fünfjahres-Investitionsprogramms wird die Elektrifizierung der ÖBB mit einem Gesamtaufwand von 1,7 Milliarden Schilling unvertretbar lange hinausgezögert werden, obwohl dieses Investitionsvorhaben auch zu den rentabelsten der ÖBB zählt. Der Herr Minister erklärte ja im Ausschuß, daß es eine Rendite von 14 Prozent bringt.

Es wäre also hier dringend notwendig, unter Inanspruchnahme des Kapitalmarktes Mittel für die Beschaffung von Güterwagen, für die forcierte Elektrifizierung bereitzustellen.

Was tun Sie? Was tun Sie wirklich, Herr Verkehrsminister? Ich wiederhole: Real weniger denn je dafür einsetzen!

Solche Versäumnisse bedingen natürlich auch, daß das Verkehrsaufkommen auf andere Verkehrsträger, zum Beispiel auf die Straße, umgeleitet wird. Wir sind ja noch froh, wenn

**Dr. Kelmel**

sie nicht ins Ausland, wie wir gehört haben, umgeleitet werden. Und das wird letztlich später die Abstimmung dieser Verkehrsträger nur erschweren, so wie seinerzeit zum Beispiel die Öltransporte auf die Straße auswichen.

Haben Sie nun, Herr Verkehrsminister, den erwähnten Wirtschaftsplan vorliegen? Haben Sie ein Finanzkonzept außerhalb des Budgets wenigstens erarbeitet und mit dem Finanzminister besprochen?

Mit und von diesem Gesamtinvestitions- und Wirtschaftskonzept hängt natürlich auch der Personalaufwand eng und direkt zusammen und ab, und damit hängt ebenso direkt die Umsatz- und die Ertragsentwicklung zusammen.

Nur eine Illustration aus der Gewinn- und Verlustrechnung der ÖBB: Die gesamten Einnahmen der ÖBB decken nicht einmal mehr die Personalkosten. Die Verkehrseinnahmen, meine Damen und Herren, und der Personalaufwand zeigen demnach eine gegenläufige Entwicklung. Die Ansätze im Bundesfinanzgesetz bleiben auch hinter den in der Budgetvorschau vom Beirat für Wirtschafts- und Sozialfragen geschätzten Ansätzen zurück.

Kollege Glaser hat bereits 1970 die Einnahmenansätze als wesentlich überhöht bezeichnet. Damals wurde ihm nicht geglaubt. Tatsächlich stellt sich für heuer nun ein Minus von 250 Millionen Schilling heraus.

Mit welcher Berechtigung basieren Ihre Annahmen für 1972 wieder auf den sich bereits als falsch erwiesenen Annahmen? Damit budgetieren Sie ja wieder um 500 Millionen zu hoch. Das ergibt für Ihre zwei Tätigkeitsjahre mindestens ein Minus von 750 Millionen Schilling. Nun erhöhen Sie die Tarife — ist das der einzige Ausweg? Und diese Tarifierhöhung ist angeblich in diesem Budget nicht berücksichtigt worden.

Die Tarifierhöhungen werden aber nicht mehr erbringen als Ihre Falschrechnungen. Das heißt also — und das möchte ich hier ganz klar der österreichischen Bevölkerung erklären —: Trotz der teilweise enormen Tarifierhöhungen wird das Defizit nicht nur nicht stagnieren, sondern um eine Milliarde sogar höher sein als vor den Tarifierhöhungen. Meine Damen und Herren, was ist das für eine Wirtschaftsführung? Herr Verkehrsminister! Wohin soll das führen? Welche Maßnahmen wurden oder sind vorgesehen, um diese Entwicklung nicht nur zu beenden, sondern eine Umkehr dieses Trends zu erwirken? Das unterscheidet auch ganz wesentlich diese Tarifierhöhungen von den sanierenden Tarifierhöhungen 1966 und 1969. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Auch uns, Herr Verkehrsminister, ist es schließlich klar, daß wirksame Kostensenkungen in einem so kapitalintensiven Betrieb wie den Österreichischen Bundesbahnen eine gezielte Investitionspolitik voraussetzen, die einen sehr hohen Aufwand erfordert. Aber mit aller Schärfe müssen wir angesichts dieses Umstandes, der auch dem Herrn Bundeskanzler sicherlich bewußt sein mußte, auf ein Verhalten der Regierung in den Monaten vor den Wahlen hinweisen, das nur als verantwortungslos zu qualifizieren ist. Damals hat der Herr Bundeskanzler mehrfach versichert, daß Erhöhungen der Eisenbahntarife gar nicht erwogen werden, um dann sehr bald nach den Wahlen die Karten auf den Tisch zu legen. Damit, Herr Bundeskanzler, wurde das österreichische Volk bewußt getäuscht. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Die 1969 im Bundesbahngesetz vorgesehenen Abgeltungen in der Höhe von 350 Millionen plus 1,7 Milliarden vermögen heute den betreffenden abzugeltenden Kosten nicht mehr gerecht zu werden. Warum, Herr Verkehrsminister, haben Sie dann beim Finanzminister — jetzt haben Sie Ihren eigenen, jetzt haben Sie ja nicht mehr den, wie Herr Kollege Ulbrich immer sagte, „schwarzen Finanzminister“ — wegen einer Erhöhung dieser Abgeltungen noch keinen Erfolg gehabt, obwohl Ihnen doch diese Regierung den unwiderlegbar besten Grund dafür selbst ins Haus liefert, nämlich die exorbitanten Preissteigerungen?

Ich wiederhole also: eine Rationalisierung dieses hochtechnischen Betriebes erfordert eine langfristige Investitions- und Finanzierungsplanung, mit welcher dann in etwa 10 Jahren rund 20.000 Bedienstete normal durch Alter, Pensionierung ausscheiden könnten. Mit ihrer jetzigen Konzeption stellen wir heute fest, daß dies nicht der Fall sein kann und nicht der Fall sein wird.

Meine Damen und Herren! Die Gesamtnachfrage nach Transportleistungen durch Schiene, Straße, Binnenschifffahrt, Luftfahrt und Ölleitungen, aber auch durch Seilbahnen und andere Aufstiegshilfen wird sich — gemessen an den Leistungen des Jahres 1970 — bis etwa 1975 um ein Viertel, bis 1980 um über 50 Prozent erhöhen. Das wird Maßnahmen für den einzelnen Verkehrsträger erforderlich machen, die rechtzeitig beschlossen und eingeleitet werden müssen. Nach zwei Jahren Fortwurstelns stelle ich mit aller ernstesten Kritik fest, daß Sie ein Verkehrskonzept vielleicht im Tresor — ähnlich Ihrem Kollegen Lütgendorf —, jedenfalls dem Parlament darüber noch nicht berichtet haben; verschiedene nicht getroffene Entscheidungen sprechen aber offen-

1144

Nationalrat XIII. GP — 15. Sitzung — 16. Dezember 1971

**Dr. Keimel**

sichtlich mehr dafür, daß Sie auch nichts im Tresor verwahren.

Ein paar Beispiele nur: Die DDSG-Leitung hat ihr Unternehmenskonzept vorgelegt — die Ministerentscheidung steht aus. Gerade im Hinblick auf den Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals bekennen wir uns zur österreichischen Binnenschifffahrt.

Ich erinnere an die anstehenden Probleme betreffend Flugverkehr und Flugsicherung. Seit — ich erwähnte es bereits — unserem Energiekonzept 1969 (*Abg. Zingler: Das ist ja nicht mehr brauchbar zum großen Teil!*), welches Sie ja vorgefunden haben, keine konzeptiven Vorschläge mehr. (*Abg. Zingler: Das müssen Sie überarbeiten!*) Keine konzeptiven Vorschläge mehr! Bringen Sie halt konzeptive Vorschläge! Wo sind sie denn, Herr Kollege? (*Zustimmung bei der ÖVP.*)

Dem Fernmeldeinvestitionsgesetz steht offensichtlich kein Personalkonzept gegenüber, welches zum Beispiel durch Umschulung, wofür die ÖVP ja in verantwortungsvoller Voraussicht das Arbeitsmarktförderungsgesetz geschaffen hat, Fachpersonal aus anderen Unternehmungen, anderen Zweigen ihrer Betriebe den Anlagen zuwachsgemäß und konform schafft.

Die Verschleppungstaktik auf dem Straßengütertarif-Sektor im Fern- und im Nahverkehr: Hier liegen Anträge seit 1970 unerledigt!

Das Gelegenheitsverkehrsgesetz: Sicherlich betrifft das andere Minister, ich nehme das gleich vorweg, aber in seiner Gesamtheit betrifft es auch den Verkehrsbereich, wozu auch die Seilbahnen und die Lifte zählen, welche der Infrastruktur, der Qualitätsförderung unseres Fremdenverkehrs dienen.

Warum wird dann der Verkehrsminister nicht initiativ, wenn dafür die ERP-Quote von 75 auf 60 Millionen zusammengeschrunft ist? Herr Verkehrsminister! Haben Sie in Ihrem Ressort bereits überprüft, ob es im Interesse einer wirksamen Fremdenverkehrspolitik ist, die so groß von Ihrer Regierung herausgestellt wird, die wir auch brauchen, wenn wir sehen, wie groß unser Handelsbilanzdefizit ist, ob es nicht auch in Ihrem Bereich zur Ergänzung der in ihren Mitteln beschränkten ERP-Verkehrskreditaktion zur Förderung fremdenverkehrspolitisch wichtiger Verkehrsinvestitionen notwendig wäre, eine ähnliche Gesetzeslage zu schaffen, wie sie das Gewerbestrukturverbesserungsgesetz auch für den Fremdenverkehr bietet, und die dafür erforderlichen Mittel zur Zinsverbilligung in das Budget einzubauen?

Meine Damen und Herren! Die „Arbeiter-Zeitung“ vom 7. Oktober 1970 meinte unter der bekannten damaligen Überschrift „Wo Marktwirtschaft zum Chaos führt“, für eine zentrale — die „Arbeiter-Zeitung“ meinte natürlich zentralistische — Koordination des Verkehrswesen eintreten zu müssen. Lernen Sie bitte aus dem Ausland, wo Ihre Parteikollegen schon genug Lehrgeld bezahlt haben und wieder davon abgekommen sind, insbesondere die Labour-Regierung und Minister Leber in Deutschland. Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes — Sie können ruhig nach Ihrem Wirtschaftskonzept „Generalverkehrsplan“ sagen; um Worte wollen wir nicht streiten — müssen aber marktwirtschaftliche Grundlagen gewahrt bleiben, wenn auch gerade im Verkehrssektor ordnungspolitische Maßnahmen sicherlich unvermeidlich sein werden — aber nicht solche, die den Wettbewerb verzerren zugunsten irgendeines Verkehrsträgers und letztlich zuungunsten der dann zur Kassa gebetenen Bevölkerung —, dann können auch die Betriebe des öffentlichen Verkehrs ihr Leistungsangebot der strukturellen Entwicklung im Verkehrswesen anpassen, vor allem aber auch ihre künftige Investitionspolitik weit vorausschauend auf jene Aufgaben konzentrieren, für die sie kraft ihrer technischen und betriebsorganisatorischen Vorzüge auch in der Zukunft am besten geeignet sind. Hier glauben wir sogar an eine Renaissance gerade der Schiene.

Dann kann auch bei höchstmöglicher Ausnutzung des technischen Fortschrittes der Flächenverkehr „kombiniert“ zur optimalen Bedarfsdeckung führen und die Verkehrsträger können und sollen sich optimal ergänzen, insbesondere Straße und Schiene.

Hier bieten sich auch neue Formen der Kooperation an, die die heute noch oft scharf gezogenen Grenzen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern fließend werden lassen, heute schon bekannt als Huckepackverkehr, Wechselfpritschen-Aufbauten, Container-Verkehr, Haus-Haus-Dienst, Kombitransporte in Deutschland, die „rollende Landstraße“ und so weiter.

Diese Kooperationsformen im Rahmen einer marktwirtschaftlich orientierten Verkehrspolitik wirksam zu fördern, ist eine der großen Aufgaben, denen die moderne Verkehrspolitik gegenübersteht:

Heute werden die Weichen für die Zukunft gestellt. Werden Sie, Herr Verkehrsminister, aktiv und initiativ! Dazu könnte ich Ihnen auch sagen: Lesen Sie Ihre eigenen Oppositionsreden und halten Sie sich daran! Ich habe auch etwas davon gelernt. (*Zustimmung bei der ÖVP.*)

**Dr. Keimel**

Oder um nochmals mit Minister Androsch zu sprechen: Säen Sie endlich! Oder ich würde auch sagen: Pflegen Sie unsere, die ÖVP-Saat aus den Jahren 1966 bis 1970 weiter. Dann werden Sie dazu auch unsere konstruktive Unterstützung finden, im Interesse der österreichischen Wirtschaft und im Interesse der gesamten österreichischen Bevölkerung.

Dem jetzt vorgelegten Budget Ihres Ressorts kann unsere Fraktion unter diesen Umständen ihre Zustimmung nicht erteilen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident **Probst**: Der Entschließungsantrag, den der Herr Abgeordnete Dr. Keimel vorgelegt hat, ist genügend unterstützt und steht somit auch in Verhandlung.

Der nächste Redner ist der Herr Abgeordnete Neuhauser. Er hat das Wort.

Abgeordneter **Neuhauser** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Beim Kapitel 78, Post- und Telegraphenanstalt, in der Beratungsgruppe X wäre es sicherlich angebracht, auf die vielen Maßnahmen, die 1971 begonnen wurden beziehungsweise für 1972 in Aussicht genommen sind, im Detail näher einzugehen. Ich darf hier nur auf die Forcierung der Motorisierung, der Rationalisierung und der Automatisierung hinweisen. Auf Grund der Aktualität der Probleme der Einführung der Fünftagewoche im Postbetriebsdienst darf ich aber doch, meine Damen und Herren, dies heute hier als Kernfrage behandeln. Denn schließlich und endlich sind hier nicht nur die über 45.000 Bediensteten der Post- und Telegraphenverwaltung in den letzten Monaten fast täglich befaßt worden, sondern die ganze österreichische Bevölkerung wurde in diese Frage hineingezogen. Verständlich, da mit dieser Forderung der Gewerkschaft der Post- und Telegraphenbediensteten auf Einführung der Fünftagewoche die Bevölkerung mitentscheiden wollte, ob und wie weit die Erfüllung oder eine Teilerfüllung dieser Forderung möglich sei, ohne daß die damit befaßten Kreise in Mitleidenschaft gezogen werden.

Als diese sicherlich nicht neue Forderung nun im Frühjahr in den einzelnen Landesgruppen einstimmig urgirt wurde und als sich bei diesen Abstimmungen sämtliche Fraktionen und im besonderen auch die Fraktion christlicher Gewerkschafter mit diesem Beschluß vollinhaltlich einverstanden erklärten, faßte dann beim Gewerkschaftstag der Post- und Telegraphenbediensteten dieser ebenso den einstimmigen Beschluß, daß mit allem Nachdruck seitens der Gewerkschaft an den zuständigen Bundesminister diese Forderung heranzutragen sei.

Natürlich mußte sich infolgedessen das zuständige Ministerium mit dieser Angelegenheit befassen. Und bei diesem Gewerkschaftstag war es besonders interessant, daß ein sehr verdienstvoller Funktionär des ÖAAB diese Forderung nicht nur begrüßte, sondern sie als selbstverständlich zu erfüllen hinstellte. Es war dies kein Geringerer als Ihr Spitzenfunktionär Altenburger, der dort gesagt hat, daß endlich einmal damit Schluß gemacht werden muß, daß die Postler als Menschenkategorie zweiter Klasse angesehen werden.

Der Herr Bundesminister war in seiner Zusage äußerst vorsichtig und hat hier eine Prüfung dieser Angelegenheit zugesagt.

Er hat aber dabei auch sehr deutlich betont, daß bei einer Realisierung dieser Forderungen auf alle Teile der Bevölkerung Rücksicht zu nehmen sei und daß im besonderen die Wirtschaft und die Massenmedien darunter nicht leiden dürfen. Der Minister hat daraufhin eine Kommission bei der Generaldirektion der Post- und Telegraphenverwaltung eingesetzt. Dieser Kommission gehörten die Vertreter der Verwaltung, die Vertreter der zentralen Personalvertretungen, der Bundeskammer, der Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern, des Zeitungsherausgeberverbandes und die Vertreter der Postsparkasse an.

Und nun, meine Damen und Herren, hat ein Sperrfeuer begonnen, eingeleitet von der Bundeswirtschaftskammer über die einzelnen Handelskammern und unter vollem Feuerschutz der meisten österreichischen Zeitungen. Ohne irgendeinen Vorschlag abzuwarten, wurde diese parteipolitische Trommel geschlagen. Das alles war natürlich für den Verhandlungsfortschritt in keiner Weise positiv.

Wie von der Kammerseite her die Presse mobilisiert wurde und mit allen Mitteln gegen diese Forderung gekämpft wurde, darf ich an Hand einiger Stellen wiedergeben, die eben durch die Bundeswirtschaftskammer im besonderen forciert wurden. *(Abg. Graf: Herr Kollege, ein Zwischenruf: Wir sind eine Interessensvertretung so wie Sie! Wir vertreten die Interessen unserer Leute!)* Habe ich nicht abgestritten, das steht Ihnen vollkommen frei, und wir stehen hier und haben andere Interessen zu vertreten. *(Abg. Graf: Wir wollen die Post am Samstag ins Haus!)* Das wollen Sie, und wir erklären Ihnen gerade, Herr Kollege Graf, was wir wollen.

Ich darf wieder zurückkommen auf einige ganz wenige Überschriften von Presseberichten.

„Oesterreich als Enklave ohne Post?“ „Einen negativen Europaprimat würde sich Österreich mit der Einführung der Fünftagewoche einhandeln.“

## Neuhauser

Dann hat Herr Abgeordneter Fiedler beziehungsweise die Bundeswirtschaftskammer darauf hingewiesen, daß auch eine nur oberflächliche Untersuchung hier gezeigt hätte, welche wesentliche Bedeutung die Zustellung und der Postdienst an Samstagen für die Versorgung der Bevölkerung und den Fremdenverkehr und alle anderen Institutionen hätte und daß daher eine Postzustellung am Samstag unerlässlich sei.

Dann heißt es: „Vor Bankrott der Post und Regierung.“ — „Die neue österreichische Bundesregierung ist dabei, ehe sie überhaupt angeht, ihre Bankrotterklärung abzugeben.“ — Das geht dann so weiter und so fort.

„Ärzte gegen Samstagsperre bei der Post.“ — Das war für uns besonders interessant, weil ja die Ärzte schon längst die Fünftagewoche haben. Aber bei den Ärzten geht es ja an und für sich „nur“ um das Leben der Menschen. Hier hat sich die Presse sehr wenig oder gar nicht eingeschaltet.

Und nun komme ich auf die andere Seite, auf die Arbeitnehmervertretung innerhalb der Österreichischen Volkspartei zu sprechen, auf den AAB. (Abg. Fachleitner: Der tut euch weh!) Der tut uns kaum weh. Nur, Herr Kollege Fachleitner, passen Sie ein wenig auf, vielleicht tut es dann Ihnen weh, nicht uns!

Zu demselben Zeitpunkt, zu dem ... (Abg. Hahn: 60 Prozent tut euch ganz schön weh!) Wo? Bei so einer kleinen Gruppe, Herr Kollege? (Abg. Hahn: 200.000 sind eine kleine Gruppe?) Haben Sie die Bundesbahner und Postler und so weiter vergessen? Zu demselben Zeitpunkt, wo der Obmann des OAAB befragt wurde, wie er sich zur Fünftagewoche stellt, und wo Mock erklärte, daß er selbstverständlich hier hinter dieser Forderung steht ... (Abg. Graf: Die Fünftagewoche wird ja nicht bestritten! Aber wir wollen die Post am Samstag! Hätten Sie dem Stix zugehört, der hat es Ihnen gesagt! Sie haben von Wirtschaft keine Ahnung!) Moment, Herr Kollege Graf, lassen Sie sich Zeit! Es kommt ja noch, es kommt ja noch! Sie lassen mich ja nicht weiterreden. Aber derselbe Herr Kollege Mock hat erklärt, daß Kreisky es ist, der hier keine Entscheidungsfreudigkeit zeigt. (Abg. Graf: Da hat Mock recht!) Das ist ja das Interessante und das zeigt wieder genau die Meinung vom Kollegen Dr. Mock. Hier würde das Sprichwort passen: I sag net so, i sag net so, damit's net dann haßt, i hab so oder so g'sagt! (Beifall bei der SPÖ. — Abg. Fachleitner: Das ist ein flexibler Mann!)

Genau zu dem Zeitpunkt, als Sie dieses Interview abgegeben haben, hat die Landesgruppe Steiermark des OAAB in der Postgewerkschaft gefordert, daß bei einer neuer-

lichen Verschleppung dieser Verhandlungen die schärfsten Kampfmaßnahmen anzuwenden sind, und erklärt, daß sie nicht mehr bereit ist, hier länger zuzuwarten. Ich hoffe, daß Sie davon informiert sind, Herr Kollege.

Nun wurden dann auch von seiten der Landesgruppe des OAAB Oberösterreich und der Landesgruppe Steiermark weitere Protesttelegramme und Protestresolutionen desselben Inhaltes dem Gewerkschaftsvorstand übermittelt, die sehr deutlich besagten: Wenn diese Forderung nicht bis zum 1. 1. 1972 erfüllt wird, dann wird gestreikt.

Nun darf ich auch noch auf eine Schrift hinweisen, die vom oberösterreichischen OAAB-Hauptling Possart verfaßt wurde, in der er festgestellt hatte, daß in der Angelegenheit der Fünftagewoche von seiten der Sozialisten bis heute nichts geschehen sei, daß dies aus Rücksicht auf den SPÖ-Vorsitzenden Kreisky geschehe; daher würden die Sozialisten bei der Post sicherlich auch in Zukunft nur leisetreten. Was wird also mit der Fünftagewoche bei der Post? Und diese Frage, schreibt er, ist auch für uns interessant. Sind denn die sozialistischen Personalvertreter überhaupt noch Dienstnehmervertreter? — Meine Damen und Herren! So schaut das aus.

Als diese notwendigen Gespräche mit allen Stellen geführt wurden, bei denen auf Grund ihrer Bedeutung auch unser Bundesminister meist persönlich anwesend war, weil er sich sehr wohl über die Tragweite dieser zu treffenden Entscheidung im klaren war, und als sich dann überall ein Kompromiß abzeichnete, wurde nach diesen Beratungen in der Ministerratssitzung vom 14. Dezember ein Antrag eingebracht, der dann auch die Zustimmung des Ministerrates fand. Hierin wurde auszugsweise festgelegt, daß die Fünftagewoche im Postbetriebsdienst mit 1. 2. 1972 eingeführt wird. Es wurde aber dabei auch darauf hingewiesen, daß dies nur geschehen sei, nachdem sich die Kommission für diesen Kompromiß ausgesprochen hat, weil bis auf eine Forderung der Bundeswirtschaftskammer eigentlich alles berücksichtigt wurde, was von diesen Stellen verlangt wurde. (Abg. Graf: Warum erfüllen Sie nicht auch die letzte Forderung der Bundeskammer?) Ich habe Ihnen schon einmal gesagt, Herr Kollege, lassen Sie sich Zeit; es kommt alles, nur nicht hudeln! (Abg. Graf: Dann werden wir einverstanden sein!) Schauen Sie, alles werden Sie nie haben. Bei einem Kompromiß ist nie alles zu erreichen.

Ab diesem 1. Februar 1972 sollen an Samstagen nur mehr bei 380 Postämtern Schalterstunden gehalten werden. Es wurde aber auch auf jene Teile der Bevölkerung Rück-

**Neuhauser**

sicht genommen, die bisher ihre Postgeschäfte vor allem an Samstagen abgewickelt haben, wozu sie jetzt nicht mehr die Möglichkeit hätten, indem jetzt am Vortag, nämlich am Freitag, der Dienstschluß beziehungsweise der Kassenschluß von 17 Uhr beziehungsweise von 18 Uhr auf 19 Uhr erstreckt wurde. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Von 17 Uhr ist nur bis 18 Uhr verlängert worden!*) Ich habe gesagt, von 17 auf 18 beziehungsweise auf 19 Uhr.

Weiters wurde gesichert, daß bei den am Samstag geöffneten Postämtern telegraphische und Eilpostanweisungen angenommen werden und daß Ein- und Rückzahlungen im Postsparsverkehr und die Auszahlung von Gehaltsanweisungen durchzuführen sind. Nur — und jetzt komme ich auf Ihre Anregung zurück — der gewünschten Ausdehnung des Samstagdienstes auch auf den Erlagscheinverkehr konnte nicht entsprochen werden, weil das nach sich gezogen hätte, daß ein Großteil des Personals, nämlich das gesamte Personal der Amts- und Hauptkassen und der Kontrollen, von dieser Fünftageregelung hätte ausgeschlossen werden müssen.

Der entscheidendste Punkt war die Zustellung der Tageszeitungen. Meine Damen und Herren! Hier wurde vollinhaltlich der Forderung des Zeitungsherausgeberverbandes Rechnung getragen, denn die Tageszeitungen werden ebenso wie Eil- und Telegrammzustellungen auch künftighin im vollen Umfange so wie bisher aufrechterhalten.

Auch der Vorschlag der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft wurde dahin gehend berücksichtigt, daß die Fachpostsendungen an Samstagen bei allen Postämtern abgeholt werden können. Allerdings wird für einen Großteil der Personen und Firmen, die ihre Post an Samstagen unbedingt benötigen, die Möglichkeit geschaffen, durch Vermehrung der Schließfächer oder aber durch den Einsatz von fahrbaren Schließfächern auch während der Sperre des Postamtes diese Schließfächer von außen her zugänglich zu machen.

Die Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs hat angeregt, die durch die teilweise Sperre der Postämter an Samstagen in ländlichen Bereichen eintretenden Nachteile zum Teil durch Verbesserung der telephonischen Versorgung auszugleichen. Hier ist festzuhalten, daß bei den noch nicht automatisierten Ämtern Dauerschaltungen bestehen. (*Abg. Graf: Meinen Sie, daß ihm da der Brief vorgelesen wird, oder wo liegt dann der Vorteil? Der Ausbau des Telephonnetzes ist eine Selbstverständlichkeit! Das hat mit der Sache nichts zu tun!*) Das hat sehr wohl damit zu tun, da sind Sie anscheinend nicht

ganz informiert. Sie sind mit der Materie wenig vertraut, muß ich Ihnen sagen. (*Abg. Graf: Die Verbesserung der Infrastruktur war immer ein Anliegen Ihrer Regierung!*) Ich habe gesagt, bei den Postämtern, die noch nicht vollautomatisiert sind, bestehen in den Zeiten, wo die Postämter geschlossen sind, Dauerverbindungen. Diese Dauerverbindungen, diese Schaltungen, bleiben eben jetzt auch tagsüber bestehen; damit ist die Möglichkeit des Telephonierens dort gegeben. (*Abg. Graf: Das ist ein ungeheurer Fortschritt für das Landvolk!*) Der Herr Bundesminister hat ja bei der Behandlung des Fernmeldeinvestitionsgesetzes sehr deutlich zugesagt, daß er gerade für die Verbesserung der telephonischen Möglichkeiten im ländlichen Raum sorgen werde.

Meine Damen und Herren! Ich weiß nicht, wie der heute tagende Gewerkschaftsvorstand der Post- und Telegraphenbediensteten diese Entscheidung des Ministerrates aufnehmen wird. Mir sind jedenfalls Informationen zugegangen, daß die christliche Fraktion diese Entscheidung strikte ablehnen wird (*Abg. Fachleitner: Ja!*), daß sie fordern wird, daß die vollkommene Einstellung der Zeitungszustellung an Samstagen zu erfolgen hat. Das sind die letzten Informationen, die von dem derzeit tagenden Gewerkschaftsvorstand zu erfahren waren.

Wir wissen sehr genau, daß wir mit dieser nun getroffenen Entscheidung nicht alles erreicht haben. Ich darf als Postler für mich in Anspruch nehmen, das zu sagen. Ich glaube, es wirkt für mich sicherlich nicht populär, wenn ich hier bekenne, daß wir nur einen Teilkompromiß erreichen konnten. Aber wir sind uns dessen bewußt, daß wir natürlich nicht nur unsere Interessen zu vertreten haben, sondern auch auf Ihre und andere Interessen Rücksicht nehmen müssen.

Im Interesse dieser Gesamtheit ist es zu diesen Teillösungen gekommen. Nur, meine Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei, so leicht, wie es sich der ÖAAB gerade in dieser Sache wieder macht, so wird es auf die Dauer nicht gehen! Für den Herrn Bundesobmann des ÖAAB hat heute die Stunde geschlagen: Er soll hier heraustreten und soll den Standpunkt des ÖAAB in dieser Angelegenheit sehr deutlich bekanntgeben. (*Beifall bei der SPÖ. — Abg. Ortner: Wenn es der Kollege Graf erlaubt! — Abg. Graf: Ich werde darüber nachdenken! — Präsident Doktor Maleta übernimmt den Vorsitz. — Zwischenruf des Abg. Anton Schläger.*)

Daß nun trotzdem dieses — Schlager, jetzt sind wir nicht bei der Landwirtschaft — für beide Teile tragbare Kompromiß zustande

**Neuhauser**

gekommen ist, das, glaube ich, können wir mit Überzeugung sagen, war nur durch die kluge Verhandlungsführung des zuständigen Ressortministers und die Aufgeschlossenheit der Bundesregierung möglich, die damit neuerlich den Beweis erbracht hat, daß sie nur Entscheidungen trifft, die im Interesse aller Gruppen liegen und nicht, so wie es in den Jahren 1966 bis 1970 häufig vorgekommen ist, wie die ÖVP-Regierung Entscheidungen rein auf Interessensverbände abgestimmt hat.

Die Bevölkerung wird diese Entscheidung genauso positiv aufnehmen, wie sie bis jetzt die Entscheidungen der Regierung gebilligt hat. Den Postbediensteten übermitteln wir aus ehrlichem Herzen zu dieser Erleichterung ihres schweren Dienstes unsere Glückwünsche, und wir versichern ihnen auch, daß wir Verständnis dafür haben, daß dies ein erster Schritt war und daß selbstverständlich zu gegebener Zeit ein weiterer Schritt zur vollen Erfüllung ihrer Forderung folgen wird. *(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! Uns Freiheitlichen ist die Erklärung zu dem heute in Behandlung stehenden Kapitel sehr leicht gemacht worden, und zwar insbesondere deshalb, weil es die Bundesregierung unterlassen hat, ein Budget auszuarbeiten, das den tatsächlichen Verhältnissen entspricht. Die Preiserhöhungen, die vor kurzem beschlossen worden sind, wurden in diesem Budget nicht verarbeitet. Es entspricht daher nicht den Tatsachen, es werden sich durch die Erhöhungen der Preise erhebliche Verschiebungen ergeben. Da also alle diese Ansätze falsch sind, kann man unmöglich verlangen, derartigen Ansätzen die Zustimmung zu geben.

Besonders hervorzuheben ist, daß sich gerade die SPÖ-Bundesregierung nicht gescheut hat, die kleinen Leute zu treffen. Denn wer ist denn in erster Linie betroffen von den Tarifierhöhungen im Bereich des Personentarifes? Jedenfalls in erster Linie Leute, die sich kein Auto leisten oder leisten können. Es sind also die Kleineren, die Arbeitnehmer, die Sie hier in erster Linie zur Kasse bitten.

Das ist eine Vorgangsweise, die uns nicht angemessen erscheint, und auch der Zeitpunkt, den Sie für eine derartige Entscheidung gewählt haben, ist etwas eigenartig. Jedenfalls kann man von keiner guten Weihnachtsbotschaft für weite Bevölkerungskreise sprechen.

Es kommt dazu, daß Sie neben den direkten Tarifierhöhungen natürlich auch indirekt

Preissteigerungen herbeiführen, indem Sie bei etwa gleichen Preisen das Angebot verschlechtern, eine Maßnahme, die Sie im Bereich der gewerblichen Wirtschaft aufs schärfste verurteilen würden, wo Sie auch durch das Preisregelungs- und Preistreibereigesetz versuchen, mehr Einfluß gewinnen zu können, obwohl Sie aber selbst durch Ihre Tarifpolitik mit schlechtem Beispiel vorangehen und dafür sorgen, daß eben wegen dieser erhöhten und angestiegenen Tarife manche Preise zwangsläufig ebenfalls höher kalkuliert werden müssen.

Das geringere Angebot ist in erster Linie im Bereich der Postverwaltung festzustellen. Eine Einschränkung des Dienstes in den Postämtern ist zweifellos vom Standpunkt der Bediensteten zu begrüßen. Es ist nichts dagegen einzuwenden, daß auch die Postbediensteten zu einer Fünftageswoche kommen. Aber in der gewerblichen Wirtschaft erkennt man die Notwendigkeit, bei einer Verkürzung der Arbeitszeit für einen entsprechenden Ausgleich durch Rationalisierung, Automatisierung und Neueinstellungen zu sorgen. Im Postamtsbereich bemühen Sie sich leider nicht ausreichend.

Wenn Sie nun sagen, Sie benötigen wegen der Verkürzung der Arbeitszeit um eine Stunde ab Jänner nächsten Jahres allein im Bereich der Post 382 Dienstposten mehr, dann ist dies ein Zeichen dafür, wie sehr wir Freiheitlichen seinerzeit mit unserer Argumentation zum Arbeitszeitgesetz recht gehabt haben. Nun kommen die Belastungen, die wir damals bei der Behandlung des Gesetzes bereits aufgezeigt haben. Die Belastungen werden sich zunehmend in allen jenen Bereichen steigern, wo hauptsächlich Dienstleistungen notwendig sind, und das betrifft sowohl die Post als auch die Bahn. Wenn Sie heuer schon ankündigen, im nächsten Jahr 382 Dienstposten allein bei der Post mehr zu benötigen, so muß man natürlich befürchten, daß bei der nächsten Arbeitszeitverkürzung in zwei Jahren ein wesentlich größerer zusätzlicher Bedarf auftreten wird und daß dann natürlich eine rasante Steigerung der Belastung in diesen Betrieben, die Sie, Herr Minister, zu verwalten haben, eintreten wird. Die Bedeckung wird dann natürlich wieder nur durch Tarifierhöhungen und durch größere Bundesbeiträge möglich sein.

Wir befinden uns also in einem Zirkel, der sich immer schneller dreht, dessen Fliehkraft man leider nicht zur Gänze abschätzen kann. Sie haben jedenfalls die Wirkungen unterschätzt. Wir Freiheitlichen waren die einzigen, die mit allem Nachdruck und mit größter Sorge



**Melter**

auf derartige Auswirkungen hingewiesen haben.

Nun muß man noch etwas festhalten: Die Einschränkung des Postdienstes am Samstag auf 380 von 2302 Postämtern ist außerordentlich radikal. Sie führt dazu, daß in weiten Bereichen, die eben nicht so ohne weiteres diese 380 noch notdürftig offen gehaltenen Ämter erreichen können, die Postbetreuung vollkommen unbefriedigend wird, ein Umstand, der umsomehr angekreidet werden muß, als ja die Post ein außerordentliches Vorrecht hat: ein Monopol.

Ein Monopol kann aber nicht nur Rechte beinhalten, sondern beinhaltet natürlich auch entsprechende Verpflichtungen. Wenn man also für sich allein das Monopol der Postbeförderung in Anspruch nimmt, so muß man sich auch der Verpflichtung bewußt sein, diese Postbeförderung immer dann durchzuführen, wenn der Kunde, der Benützer, es wünscht.

Das heißt, daß die Postzustellung an sieben Tagen in der Woche erfolgen müßte. Wenn Sie aber dazu nicht bereit und auch nicht imstande sind, dann müssen Sie auf Ihr Monopol verzichten und etwa auch zur Kenntnis nehmen, daß sich dann vielleicht initiative Private darum bemühen, einen Dienst aufzuziehen, der den Bedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft zur Gänze entspricht.

Sie haben, Herr Bundesminister, anlässlich der Erhöhung der Tarife darauf hingewiesen, daß die dadurch bedingten beziehungsweise bewirkten Mehreinnahmen notwendig wären, um die allzu optimistisch ermittelten Ansätze für die Aufwendungen in Ihrem Bereich tatsächlich erreichen zu können.

Eine Einnahmenerhöhung für das Jahr 1972 in einem Größenbereich zwischen 700 und 800 Millionen Schilling muß denn doch eine Auswirkung auf die Ansatzposten in Ihrem Budget haben. Es ist sehr unwahrscheinlich, daß Sie Ihre ursprünglichen Zahlen unter derart falschen Annahmen und Voraussetzungen ermittelt haben.

Es wäre deshalb für die Öffentlichkeit und auch für die Abgeordneten außerordentlich interessant zu erfahren, wie Sie nun diese Mehreinnahmen verwerten, ob Sie bereit sind, sie in erster Linie so einzusetzen, daß eine Rationalisierung möglich ist, die den Dienstleistungsbereich verbessert und die es ermöglicht, den Personalkostenanteil doch etwas zu senken; denn gerade in Ihrem Bereich spielen ja die Personalkosten eine außerordentlich große Rolle. Bei der gegebenen Arbeitsmarktsituation und der Kostenentwicklung ist es das vordringlichste Anliegen im Bahn- und Postbereich, durch Verbesserung der Einrich-

tungen dafür Vorsorge zu tragen, daß die Beschränkungen im personellen Bereich in etwa ausgeglichen oder sogar verbessert werden können.

In der Regierungserklärung Bundeskanzlers Dr. Kreisky wird unter anderem ausgeführt, daß durch einen schnellbahnmäßigen Ausbau des Massenverkehrs in den Ballungsräumen nicht nur die Funktionstüchtigkeit des Verkehrs erhalten oder wiederhergestellt, sondern auch ein maßgeblicher Beitrag zur Bewältigung der Umweltprobleme geleistet werden soll.

Das ist ein sehr schöner Satz in dieser Erklärung. Aber was wird tatsächlich getan, um diese Erklärung der Erfüllung zuzuführen? Ihrem Budget ist diesbezüglich nichts zu entnehmen.

In den Ballungsräumen sind die Schienen meistens zweigeleisig, sodaß wenigstens theoretisch eine Verkehrsabwicklung nach einem starren Fahrplan möglich wäre.

Ein Ballungsgebiet gibt es allerdings, in welchem diese Voraussetzung fehlt: das ist der Raum des Rheintales und des Wallgaues zwischen Bregenz und Bludenz. Da haben Sie keine Vorsorge getroffen, obwohl schon seit langem Versprechungen gemacht worden sind und obwohl dort schon vor 20 Jahren mit dem zweigeleisigen Ausbau begonnen wurde. Er ist allerdings sehr schnell auf einer Strecke von 4 bis 5 Kilometern steckengeblieben, und 20 Jahre lang hat sich praktisch nichts getan. Nicht einmal ein sehr großzügiges Angebot der Vorarlberger Landesregierung, nämlich 18 Millionen Schilling für die Finanzierung des zweigeleisigen Ausbaues auf der Strecke Feldkirch—Rankweil, haben Sie angenommen und verwertet. In diesem Jahr wären sie bereitgestellt gewesen. Sie haben sie nicht verwendet, obwohl nach der Regierungserklärung dies ein vordringliches Anliegen für Ihr Ressort wäre.

Es ist schon erstaunlich, daß man ein derart günstiges Angebot nicht zu verwerten in der Lage ist.

Worauf ist denn das zurückzuführen? Offensichtlich auf den Widerspruch zwischen Propaganda und den Realitäten.

Sie von der sozialistischen Fraktion haben immer wieder propagiert, wie sehr man vorausplanen und vorausschauen müßte. Vorausplanen ist gerade im Verkehrsbereich ein besonders dringendes Anliegen, um Fehlinvestitionen zu vermeiden und um dann, wenn eine Möglichkeit von der finanziellen Seite her besteht, diese Planungen möglichst unverzüglich in die Tat umzusetzen.

**Melter**

Nun muß man feststellen, daß Sie für die Strecke Feldkirch—Rankweil noch nicht einmal die Planung abzuschließen imstande gewesen sind. Ein sehr bedauerliches Zeichen!

Man muß gar nicht darüber reden, daß Sie die weiteren Kilometer zwischen Feldkirch und Bludenz oder zwischen Rankweil und Lauterach in Planung geben. Das wurde noch gar nicht begonnen. Man hat nur darüber gesprochen, 20 Jahre lang ohne Ergebnis!

Sie haben immer wieder kritisieren können, der Herr Finanzminister habe sich geweigert, den Bundesbahnen die notwendigen Investitionsmittel zur Verfügung zu stellen. Seit dem Frühjahr 1970 gibt es einen sozialistischen Finanzminister, von dem Ihrer Auffassung nach natürlich Verständnis für die immer als dringlich bezeichneten Anliegen der Bundesbahnen erwartet werden kann.

Kollege Ulbrich lächelt freundlich. Auch er hat bei seinem Freund Dr. Androsch diesbezüglich offensichtlich nicht viel erreichen können.

Das erscheint sehr bedauerlich, insbesondere wenn man bedenkt, daß es ja genauso wie im Fernsprechsektor auch im Bereich der Bundesbahnen Investitionsmöglichkeiten gibt, die sich relativ schnell amortisieren würden. Gerade derartige Möglichkeiten sollte man möglichst unverzüglich ausnützen, weil sie nicht nur den Bundesbahnen, sondern der gesamten österreichischen Wirtschaft und der Bevölkerung dienen würden.

Nun möchte ich nochmals zur Arlbergbahn zwischen Bregenz und Bludenz zurückkehren. Es werden bald 100 Jahre sein, seit der Eisenbahnverkehr zwischen Bludenz und Lindau beziehungsweise Sankt Margrethen eröffnet worden ist. Das geschah zu Kaisers Zeiten. Man hat damals trotz wesentlich geringerer technischer Möglichkeiten und einer wesentlich schwächeren Volkswirtschaft wesentlich schneller und zielführender gebaut. Heutzutage geht das langsam und zähflüssig, sehr mühsam, kaum feststellbar.

Nun sollten Sie doch beweisen, daß Sie imstande sind, ein Projekt, das im Prinzipiellen schon seit mehr als 20 Jahren besteht, endlich der Verwirklichung zuzuführen.

Dazu kommt, daß ja im Nachbarbereich des Bundeslandes Vorarlberg, in der Schweiz und in der Bundesrepublik, die Verkehrsverbindungen zielstrebig ausgebaut werden. Es dürfte keinem Zweifel unterliegen, daß in absehbarer Zeit ein Tunnel den Alpenhauptkamm unterführen wird und daß dies zu einem

ganz erheblichen Anwachsen der Transportbedürfnisse und des Transportvolumens führen wird.

Die Bundesbahnen werden diesem Bedarf auch Rechnung tragen müssen, wenn sie nicht — genauso wie wir es im Autoverkehr sind — ein Hemmschuh im internationalen Verkehr bleiben wollen.

Hier geht auch der Wunsch Vorarlbergs dahin, diesen Projekten positiver gegenüberzustehen, einerseits, weil sie doch nicht zu verhindern sind auf Grund der Entwicklung der Industrie und der Austauschnotwendigkeiten zwischen dem süddeutschen und dem norditalienischen Raum, und weil auch die Wirtschaft im westlichsten Bundesland darauf angewiesen ist, diese besseren Verkehrsverbindungen zu erhalten.

Wir sind ja sonst schon durch die weite Entfernung von den industriellen Ballungsgebieten in Österreich benachteiligt und müssen uns deshalb bemühen, in anderen Bereichen einen annähernden Ersatz zu bekommen. Aber gerade auch die Verbindungen zur innerösterreichischen Wirtschaft sind nicht befriedigend ausgestaltet. Es ist ja bekannt, welche Schwierigkeiten die Bergstrecke des Arlbergs sowohl für den Straßen- als auch für den Bahnverkehr bildet. Gerade im Bereich des Arlbergs wäre der Verkehrsplanung viel mehr Augenmerk zuzuwenden, als dies bisher insgesamt geschehen ist. Man müßte seitens der Regierung dazu kommen, klar festzulegen, welchen Verkehrsbedürfnissen und welchen Verkehrsregelungen Prioritäten einzuräumen sind. Es wäre Vorsorge zu treffen, daß eben in manchen Bereichen die Transporte mehr auf die Bahn verlegt werden, als es bisher der Fall ist.

Aber gerade diesbezüglich gibt es größte Schwierigkeiten. Insbesondere fehlen bisher immer noch die Zusagen, den Huckepack-Transport wieder aufzunehmen, um so sicherzustellen, daß wenigstens die Schwerfahrzeuge den Winter über nicht über den Arlberg, sondern durch den Arlberg fahren können.

Dabei ist es zweifellos notwendig, daß diese Einrichtung staatlicherseits zu subventionieren ist. Man hat dies in diesem Jahr mit dem bescheidenen Betrag von 6 Millionen Schilling getan, trotzdem aber den Transport mit Ende Juli oder im Laufe des Juli eingestellt. Das ist eine Maßnahme, die naturgemäß die Vorarlberger Wirtschaft, aber auch die Gesamtwirtschaft Österreichs betrifft und die geeignet ist, unsere wirtschaftsgeographischen Verhältnisse neuerlich als Nachteil herauszustellen und zu unterstreichen.

**Melter**

Vorarlberg hat ja schon im Bereich der Postgebühren höhere Belastungen zu tragen, es hat höhere Lasten zu tragen durch die weiten Transportstrecken. Es wäre Aufgabe einer staatlichen Verwaltung, für alle Bereiche in diesem Staatsgebiet etwa gleiche Voraussetzungen zu schaffen. Das ist ein staatspolitisches Erfordernis, das Sie zu berücksichtigen haben, und zwar auch dann, wenn es Kosten verursacht.

Wir anerkennen, daß die Bundesbahnen in Vorarlberg doch einige Investitionen durchführen, die sowohl vom Bahnstandpunkt aus, aber auch vom allgemeinen wirtschaftlichen Standpunkt aus dringenden notwendig sind. Wir stellen allgemein fest, daß immer mehr Schwierigkeiten bestehen, den Waggonumlauf zu beschleunigen. Dies liegt vielfach daran, daß die geeigneten Verladeeinrichtungen fehlen.

In Vorarlberg wird nun nach langer Verzögerung endlich darangegangen, einen großen Güterbahnhof in Wolfurt zu bauen. Die Entscheidung ist leider erst sehr spät gefallen. Die Anfangsarbeiten sind nur sehr zögernd in Auftrag gegeben worden. Es war deshalb sehr schwierig, ohne Sicherheit für den Auftrag die planerischen Voraussetzungen seitens der durchführenden Firmen zu schaffen und die Einrichtungen anzulegen, die notwendig sind, um wirtschaftlich vernünftig bauen zu können.

Diese Verzögerung hat nun zu zusätzlichen Schwierigkeiten geführt, weil durch bestimmte Ereignisse die Abbauvorhaben für das Schüttungsmaterial eben in Frage gestellt sind und man bisher noch keine Sicherheit hat, woher nun das Material genommen werden soll, das notwendig ist, um den Unterbau für diese Bahnanlage zu schaffen.

Aber nicht nur in Vorarlberg hat man Probleme mit der Verladung der Güter, sondern dies trifft mehr oder weniger für alle Industriegebiete in Österreich zu. Insbesondere ist auffallend, daß etwa in Salzburg die Verhältnisse derart schlecht sind, daß die Bundesbahnen des öfteren genötigt sind, die Wagons nach Freilassing zu verschieben, um im deutschen Bereich die Ausladung durchzuführen. Dies führt natürlich zu wesentlich höheren Kosten, zu einem unnötigen Güterwaggonumlauf und zu zeitlichen Verzögerungen; von der Preissteigerung muß man dann natürlich gar nicht mehr reden.

Das beweist, daß man wesentlich mehr Mittel bereitstellen müßte, um die Verladung dort, wo sie nur mit Verzögerungen möglich ist, schneller bewerkstelligen zu können. Denn dadurch würde man erhebliche Entlastungen

erreichen können, indem die nur beschränkt zur Verfügung stehenden Güterwaggon schneller wieder für neue Beladungen bereitgestellt werden können.

Dem Problem der Gestattung von Anschlußgleisen sind die Bundesbahnen wieder großzügiger gegenübergetreten. Während es früher nur sehr schwer möglich war, solche Anschlußgleise zugebilligt zu erhalten, ist man jetzt wohl auch deshalb entgegenkommender, weil man damit das Geschäft erheblich fördert, weil man damit wesentlich mehr Transportaufträge bekommt und weil damit zweifellos auch manche Ladeeinrichtungen durch die Wirtschaft erstellt werden und nicht durch die Bundesbahnen, sodaß also auch im Investitionsbereich erhebliche und fühlbare Erleichterungen für die Bundesbahnen eintreten.

Ich möchte daher wünschen, daß man bei Anforderungen von Anschlußgleisen weiterhin großzügig vorgeht, um damit sowohl der Wirtschaft als auch dem Bahnbetrieb wertvolle Dienste zu leisten.

Nun möchte ich noch etwas zum Telephondienst sagen. Wir entnehmen Äußerungen des Herrn Bundesministers im Budgetausschuß, daß im kommenden Jahr mit den bereitgestellten Mitteln etwa 100.000 neue Telephonanschlüsse geschaffen werden sollen und daß dazu eine ganze Reihe von Bundesländern erhebliche Kredithilfen gewähren.

Das ist außerordentlich erfreulich. 100.000 ist sicher keine kleine Zahl für neue Telephonanschlüsse, aber es ist doch eine Zahl, die erheblich hinter den Erwartungen zurückbleibt, wenn man sich etwa daran erinnert, daß der Herr Bundeskanzler in seiner Regierungserklärung versprochen hat, im Laufe der Legislaturperiode würden 645.000 Telephonanschlüsse geschaffen werden. Dies müßte an und für sich dann für das nächste Jahr doch einen etwas größeren Anteil an Neuanschlüssen betreffen. Die Vorsorge hierfür ist jedoch offensichtlich nicht getroffen worden.

Aber es ist vielleicht noch darauf hinzuweisen, daß nicht nur das Problem der Schaffung neuer Anschlüsse und der Befriedigung der diesbezüglichen Wünsche der Bevölkerung im Vordergrund steht, sondern daß man derzeit vielleicht noch mehr dafür Vorsorge treffen muß, daß die Vermittlungseinrichtungen besser und leistungsfähiger ausgestattet werden, und daß man in der Projektierung wesentlich weiter gehen sollte, als dies bisher geschehen ist. Denn es hat sich in der Vergangenheit gezeigt, daß die Anlagen meistens zu klein angelegt worden sind und daher in kurzer Frist dem Anfall nicht mehr gewachsen waren. Dies führt nun dazu, daß man nach

**Melter**

der Wahl der Nummer auf Schwierigkeiten stößt, unverzüglich Anschluß zu bekommen, und daß man in manchen Verkehrsrelationen oft stundenlang warten muß, um den Anschluß finden zu können. Es wird hier Aufgabe der Postverwaltung sein, diesem Problem besonderes Augenmerk zuzuwenden.

Nun möchte ich noch zum Abschluß im Bereich Verkehr ein Thema anschnitten. Es geht um die Seilbahnanlagen. Die Kompetenzen sind geteilt. Für Kleinanlagen sind die Bundesländer zuständig, für größere Anlagen der Bund. Nun gibt es einen Bereich, der unverständlicherweise immer noch vom Bund verwaltet wird, nämlich die Doppelsesselliftanlagen. Für einfache Sessellifte sind die Bundesländer zuständig, für Doppelsessellifte das Verkehrsministerium.

Es ist nun nicht einzusehen, daß für Doppelsessellifte eine Bundeszentralstelle herangezogen werden muß. Dies führt zu Verteuerungen und zu verwaltungsmäßigen Schwierigkeiten, die in der Sache selbst keinerlei Begründung haben. Denn die technischen Unterschiede für Einessel- und Doppelsesselliftanlagen sind wahrlich nicht so gravierend, so schwerwiegend und weitreichend, daß es notwendig wäre, hier eine Zentralstelle einzuschalten, damit die erforderlichen Überprüfungen durchgeführt und Sicherheitsvorschriften erlassen werden können.

Es wäre wünschenswert, wenn Sie sich, Herr Bundesminister, entschließen könnten, diese Kompetenz möglichst schnell abzutreten. Es würde Ihnen Luft schaffen, um Ihre Beamten für Aufgaben einzusetzen, die dringender und notwendiger im Bahn- und Postbereich erledigt werden müssen.

Zusammenfassend darf ich nochmals feststellen, daß wir in den drei Kapiteln sehr viele Fortschritte erkennen können, daß aber ebenso große Mängel noch feststellbar sind, die es uns unmöglich machen, diesen Kapiteln unsere Zustimmung zu geben. *(Beifall bei der FPÖ.)*

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

Abgeordneter Ing. **Gradinger** (ÖVP): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Meine erste Wortmeldung im Hohen Haus gilt beim Kapitel Verkehr speziell den Kreditansätzen der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung. Als Fernmeldetechniker, selbst Bediensteter dieses öffentlichen Dienstleistungsbetriebes, ist es mir verständlicherweise ein gewisses Anliegen, auf die besonders gelagerten Probleme, auf die große

Aufgabenstellung des Nachrichtenwesens überhaupt, etwas näher einzugehen.

Bevor ich das tue, gestatten Sie mir noch eine allgemeine Feststellung. Vor einigen Tagen wurde der bisherige Verlauf dieser Budgetdebatte von bestimmter Seite mit „un-nützem Palaver“ kommentiert. Ich glaube, dazu sollte man doch etwas sagen, das sollte nicht unwidersprochen bleiben.

Man hat sich sicherlich bei dieser Gelegenheit schon öfters mit einer Reformierung der Budgetdebatte beschäftigt. Wenn ich mich richtig erinnere, hat der Herr Dr. Fischer in einer seiner letzten Wortmeldungen dieses Problem ebenso angeschnitten. Ich persönlich könnte mir durchaus vorstellen, daß man darüber reden könnte, daß einiges einer Überprüfung bedarf. Ich könnte mir etwa eine gewisse Straffung der Debattenbeiträge vorstellen.

Darüber hinaus bin ich der Meinung, daß ein solcher Vorwurf, auf Grund unseres Bemühens, echte Beiträge zu leisten, daß eine derartige Zensur — vorsichtig formuliert — unangebracht ist. Man kann von mir aus darüber befinden, ob unsere Beiträge mehr oder weniger gut sind, aber auch dabei sollte man meines Erachtens berücksichtigen, daß wir auch nichts anderes sind als ein Querschnitt der österreichischen Bevölkerung.

Wenn es um einen Ausgabenrahmen, wie für 1972 vorgesehen, von zirka 120 Milliarden Schilling geht, bin ich nach wie vor der Meinung, daß es eine der vornehmsten Aufgaben des gewählten Mandatars ist, dazu Stellung zu nehmen, Stellung zu nehmen, ob sie berechtigt sind oder nicht, in welchem Umfang und wohin die Steuergelder fließen.

Es ist nach wie vor die Möglichkeit für die Opposition, daß man hier die unterschiedlichen Auffassungen klar herausstellt, ist doch so ein Voranschlag nicht nur bestimmend für den Ablauf eines Wirtschaftsjahres allein, sondern, sich immer wieder von einem Jahr auf das andere überdeckend, auf längere Zeiträume wirksam. Damit will ich es eigentlich schon mit meiner allgemeinen Feststellung bewenden sein lassen. Ich bin der Meinung, daß dies notwendig war und daß eine solche Zensur nicht unwidersprochen bleiben sollte.

Bei meinem Beitrag zum Thema Post- und Telegraphenverwaltung geht es mir nicht so sehr um eine ziffernmäßige Behandlung dieser Budgetansätze, sondern darum, gewisse Schwerpunkte dabei herauszustellen. Der eine, der bereits hier in der Spezialdebatte angeklungen ist, ist der, daß die Verkehrsansforderungen an die Dienste der Post- und Telegraphenverwaltung in den letzten Jahren stän-

**Ing. Gradinger**

dig gestiegen sind. Obwohl die Bediensteten dieser Anstalt, was Einsatzbereitschaft und erfolgreiches Bemühen anbelangt, ihr Bestes geben, wird es in den kommenden Jahren gerade auf dem Gebiete des Nachrichtenwesens eine noch stürmischere Entwicklung geben, als wir sie bisher erlebt haben.

Auf dem Gebiete der Datenübertragung und damit verbunden dem Ausbau eines Datenübertragungsnetzes stehen wir erst am Anfang einer Entwicklung, die wir, in ihrem Ausmaße bis zum Ende durchdacht, für unser gesellschaftliches Zusammenleben noch gar nicht abschätzen können.

Handgreiflicher sehen wir es bei der Verdichtung des Fernsprechnetzes in Österreich. Der Zuwachs ist nach wie vor erfreulich, denn er hat ein steigendes Ausmaß von 80.000 bis 90.000 neuen Fernsprechstellen pro Jahr. Aber so erfreulich dieser Zuwachs — und da bin ich bereits bei einem sehr ersten Problem — ist, so bedeutet dies auch einen Zuwachs jener, die auf die Warteliste gesetzt werden müssen, die wegen Leitungsmangels, wegen vollbeschalteter Wähllämper oder auch wegen einer da und dort vorhandenen knappen Personalsituation — hauptsächlich im technischen Dienst — nicht bedient werden können.

Laut Geschäftsbericht der Post- und Telegraphenverwaltung für das Jahr 1970 waren dies bereits 100.000. Jetzt sind es sicher schon über 130.000, die längere oder kürzere Zeit auf die Installierung eines Telefons warten müssen, fast die Hälfte davon allein in Wien. Trotz 1 Million oder schon mehr Fernsprechstellen in Österreich zeigt der von mir geschilderte Trend für die nächsten Jahre — die Entwicklung dieses nachindustriellen Zeitalters —, daß es auf dem Gebiete des Nachrichtenwesens einen ständig steigenden Nachholbedarf geben wird. Damit wird natürlich auch ein ständig steigender Nachholbedarf an öffentlichen Dienstleistungen verbunden sein.

Mit dem Fernmeldeinvestitionsgesetz, das heuer im Sommer beschlossen wurde, hat man versucht, diesem Umstand Rechnung zu tragen, indem man für einen längeren Zeitraum, und zwar für 1972 bis 1976, Vorsorge getroffen hat, daß — wie schon erwähnt — zirka 650.000 neue Fernsprechstellen mit all den erforderlichen Baumaßnahmen ausgeführt werden können. Ich möchte hervorheben: Nicht nur das, sondern dadurch ist vor allem der österreichischen Wirtschaft, der österreichischen Schwachstromindustrie ein guter Dienst erwiesen worden, weil eben längerfristige Planungen und Produktionsprogramme erstellt werden können. Die Zeit, wie sie früher war, daß diese von der Hand in den

Mund leben mußte und Jahr für Jahr nicht wußte, wie sie dran ist, ist vorbei.

Außer diesem zweifelsohne guten Finanzierungsmodell, wie wir es im Fernmeldeinvestitionsgesetz gefunden haben, sieht es im übrigen Kapitel Verkehr nicht so rosig aus, wie man von seiten dieser bestvorbereiteten Regierung bemüht war zu sagen, daß es in Zukunft andere Ansätze geben werde. Um es mit den „Salzburger Nachrichten“ zu sagen: Der Anzug ist dennoch sehr knapp bemessen und platzt da und dort aus den Nähten.

Hier wird auch die sehr empfindsame 20prozentige Tarifierhöhung, die teilweise auch bei der Post eintreten wird, wie vom Herrn Verkehrsminister angekündigt, keine wesentliche Abhilfe schaffen können, sondern da sind wir wohl der Meinung, daß man sich anderes einfallen lassen müßte, betriebswirtschaftliche Überlegungen, Rationalisierungen, wie immer wieder jeder Redner bemüht war, diese Dinge anzuschneiden, um auch mit den Problemen, die mit dem Fernmeldeinvestitionsgesetz nicht verbunden sind, besser zu Rande zu kommen und um berechnete Forderungen zu erfüllen.

Ich denke dabei an folgendes: Obwohl in den letzten Jahren eine Reihe stattlicher neuer Postämter gebaut und in Betrieb genommen werden konnte, so gibt es doch noch vielerorts Postämter, die völlig unzulänglich untergebracht sind.

Ich habe bereits im Ausschuß bei der Beratung des Kapitels Verkehr den Herrn Bundesminister gefragt, ob es über den ferneren Ausbau der Postämter eine Art von Prioritätenliste gibt. Wir haben mittlerweile etwas zugestellt bekommen, aber das habe ich nicht gemeint, was 1972 neu gebaut oder adaptiert werden wird; sondern ich habe gemeint, welche Probleme auf diesem Gebiet überhaupt noch zu lösen sind und wie die Reihenfolge beim weiteren Ausbau dieser Postämter ist. Wenn ich an die Landeshauptstadt in meinem Wahlkreis, an Eisenstadt denke, so ist das wirklich eine völlig unzulängliche Sache, wie dort das Postamt untergebracht ist.

Eine Sorge trotz dieses Fernmeldeinvestitionsgesetzes bleibt für meine Kollegen im Post- und Telegraphendienst dennoch bestehen, nämlich die des qualifizierten technischen Dienstes, wie man die zur Verfügung gestellten Mittel so wirtschaftlich und rationell als möglich investiert und verbaut. Hier ein Ersuchen von mir an den Herrn Bundesminister, in Zukunft sehr sorgfältig zu beobachten, daß dabei eine vernünftige, gute Arbeitsteilung zwischen der österreichischen Wirtschaft, der Schwachstromindustrie einerseits und des öffentlichen Dienstleistungsbetriebes andererseits, beobachtet und verfolgt wird, wenn man

Ing. Gradinger

mit den gesteckten Zielen und den gesetzten Terminen zu Rande kommen will. (*Beifall bei der ÖVP.*) Man wird also artfremde Arbeiten, soweit es nur irgendwie vertretbar ist, an das private Unternehmertum als Auftragnehmer abzugeben haben.

Nun bin ich bereits bei dem zweiten wesentlichen, das ich in meinem Debattenbeitrag bringen will. Das ist der Umstand, daß Österreich aller Voraussicht nach 1972 vollautomatisiert sein wird. Dann wird sich also das erübrigt haben, was Kollege Neuhauser mit Dauerverbindungen gemeint hat. Dann ist diese Dauerverbindung hinfällig. Der Kundenkreis wird also in absehbarer Zeit wesentlich größer sein, wie ich bereits erwähnt habe.

Diese Vollautomatisierung soll den sogenannten Sofortverkehr im Fernmeldedienst ermöglichen. Wie Abgeordneter Melter bereits erwähnt hat, bahnt sich hier ein neues Problem an, weil man tatsächlich in bestimmten Relationen, auch hier beispielsweise in der Stadt Wien, von einem Sofortverkehr kaum mehr reden kann. Es ist bekanntlich eine sehr mühsame Sache, den Verbindungsaufbau eines Ferngesprächs zustandezubringen. Das wird immer mühsamer. Die Leitungen sind ganz einfach überlastet, sie sind durch die ständig steigenden Verkehrsfrequenzen blockiert. Es ist nicht nur in den Spitzenzeiten des Tages der Fall, daß nach oftmaligen zermürenden Wählversuchen zwölfstelliger Nummernkombinationen noch immer das Besetztzeichen da ist. Ich brauche das hier nicht näher auszuführen, das ist uns allen hinlänglich bekannt.

Ich möchte nicht mißverstanden werden, wenn ich das so ausführlich gebracht habe. Es geht mir nicht darum, auf alle Fälle zu diesem Kapitel Kritisches anzubringen, sondern ich möchte nur das dringende Ersuchen an den Herrn Bundesminister richten, bei der Erstellung der Bauprogramme ab jetzt, ab nun, der Vergrößerung der Leitungskapazitäten den Vorrang zu geben, sodaß dann tatsächlich dieser Sofortverkehr ermöglicht ist und daß dem Kunden auch in Zukunft gute Dienste geboten werden im Geiste bester Tradition österreichischer Post- und Telegraphenverwaltung. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Noch ein drittes zu diesem Thema: Bei der Beschlußfassung des Fernmeldeinvestitionsgesetzes erfolgte im § 1 eine Ergänzung, daß bei der Erweiterung und Erneuerung des Fernsprechnetzes im Interesse einer möglichst gleichen Behandlung aller Interessenten auf die Förderung von Anschlußgemeinschaften im ländlichen Raum Bedacht zu nehmen und dabei den infrastrukturellen Bedürfnissen sowie der kostenmäßigen Situation beim Ortsnetzausbau Augenmerk zu widmen ist. Wenn-

gleich dazu in diesem Sinne eine Weisung des Herrn Bundesministers ergangen ist, daß Kabelauslässe in die Streulagen, in die entlegenen Siedlungsgebiete soweit als möglich hineingeführt werden sollen, ist dennoch dieses zweierlei Maß zwischen Stadt und Land nach wie vor gegeben, auf gar keinen Fall beseitigt. Die Spanne reicht noch immer von einigen hundert bis zu 20.000, 30.000 und noch mehr Schilling. Hier wird also die gegebene Situation weitere Maßnahmen erfordern.

Ich darf an einen Initiativantrag der letzten Gesetzgebungsperiode betreffend die Errichtung und Finanzierung von Telephonanschlußgemeinschaften erinnern, der von den Abgeordneten Minkowitsch, Glaser und Genossen eingebracht wurde. Dieser Antrag würde es verdienen, wieder aufgegriffen zu werden, weil er sicher wertvolle Ansätze und Hinweise in sich hat, die verfolgt werden sollten. Auch die SPO, nehme ich an, hat dafür, zumindest in ihrer Broschüre, Interesse bekundet. In „Für ein modernes Österreich und seine Menschen“ habe ich unter dem Kapitel „Gesundung der Landwirtschaft“ den Passus gefunden, daß der Telefonausbau im ländlichen Gebiet nunmehr nach den bereits ergangenen Weisungen so vorgenommen wird, daß es hinsichtlich der Kosten keine wesentlichen Unterschiede zwischen Stadt und Land gibt.

Da wir von der Fraktion der Österreichischen Volkspartei selbstverständlich nach wie vor zu unserer alten Forderung stehen, das bisher in dieser Frage Veranlaßte aber zu wenig ist, dürfte es nicht zu schwierig sein, eine brauchbare Lösung auch auf diesem Gebiet zu finden, nicht nur für Landwirte allein, denn wir wissen heute — ich glaube, das ist allgemein anerkannt —, daß der Fernsprecher schon lange kein Luxus mehr ist, sondern eine unbedingte Notwendigkeit gerade in Gebieten, die abseits der großen Verkehrsströme liegen, zum Schutze des Lebens oder zur Ergänzung, wenn man von der Förderung des Fremdenverkehrs spricht, oder wenn es um die bessere Steuerung der landwirtschaftlichen Kooperation geht, wie sie immer mehr um sich greifen wird.

Ich darf also zu dieser Sache noch abschließend hinzufügen, daß man bei gutem Willen auch in dieser Frage Wege finden müßte. Es gibt bereits seit langem Finanzierungsmodelle auch bei anderen Baumaßnahmen, wo man also Beispiele, Vorbilder hätte, um diesen gravierenden Unterschied bei der Vorschreibung der erstmaligen Herstellungsgebühren zwischen Stadt und Land zu beseitigen.

So gesehen, Hohes Haus, beinhaltet auch dieses Kapitel eine Fülle von Aufgaben, Problemen, die wir gestern noch nicht hatten

**Ing. Gradinger**

und die morgen eine große Bedeutung für uns haben werden, die gelöst gehören, die mit einem entsprechenden Ernst verfolgt werden müssen, die unsere Aufmerksamkeit verdienen und für deren Lösung selbstverständlich auch mit unserer Bereitschaft gerechnet werden kann. Sie werden weiterhin den vollen Einsatz der Post- und Telegraphenbediensteten erfordern, denen ich von diesem Pult aus im Namen meiner Fraktion Dank und Anerkennung sagen darf (*Beifall bei der ÖVP*), Dank und Anerkennung nicht nur für ihre Dienstleistungen, sondern auch für die Zusammenarbeit mit der österreichischen Wirtschaft, mit der Schwachstromindustrie.

Ich möchte hier noch eines besonders hervorheben: Diese Arbeit bedeutet keine Vermehrung von Schreibtischen, man sollte sie nicht abtun mit „Amtskappel“, wie man es damals unter dem Thema „Privilegienabbau“ versucht hatte zu tun, sondern es ist eine Arbeit, die wesentliche Voraussetzungen bietet für einen geordneten, vor allem für einen modernen Gang der Verwaltung, für raschen, rationellen Einsatz unserer wirtschaftlichen Gegebenheiten überhaupt. (*Beifall bei der ÖVP*.)

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

Bundesminister für Verkehr **Fröhbauer**: Herr Präsident! Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich darf vorerst allen Rednern des heutigen Vormittags recht herzlich für ihre im grundsätzlichen positive Einstellung danken, die sie zu den Leistungen der Bundesbetriebe Post- und Telegraphenverwaltung und Österreichische Bundesbahnen bekundeten. Ich danke auch für das Verständnis, das es hinsichtlich der Grundzüge der Verkehrspolitik gibt, und für das Anerkennen der Notwendigkeit, daß man in der Verkehrspolitik ohne gewisse Ordnungsmaßnahmen das Auslangen nicht wird finden können.

Die Zielsetzung der Bundesregierung im großen Kompetenzgesetz, die Verkehrsagenten in einem Ressort zusammenzufassen, wird die Möglichkeit bieten, solche im Verkehrswesen unumgängliche Ordnungsmaßnahmen auch zielführend im Sinne einer Zusammenarbeit und Kooperation der Verkehrsträger in die Wege zu leiten.

Wir bekennen uns — wir haben das in unseren Programmen auch festgelegt — zur Zusammenarbeit der Verkehrsträger, zur Ergänzung, zur Kooperation, und wenn heute die Notwendigkeit des Verkehrsverbundes für die Ballungsgebiete betont worden ist, so darf ich auf eines hinweisen: So gut selbstverständlich

das Beispiel von Hamburg ist — in Wirklichkeit müßten wir Österreicher doch stolz darauf sein, daß den ersten Verkehrsverbund die Wiener Verkehrsbetriebe und die Österreichischen Bundesbahnen mit der gemeinsamen Benützbarkeit des Fahrscheines auf der Schnellbahn und auf allen Linien der Wiener Verkehrsbetriebe ermöglicht haben.

Das war eigentlich der erste Schritt zum Verkehrsverbund. Das, was in größerem Rahmen heute in Deutschland realisiert wird, wird aber selbstverständlich auch die Grundlage für ein Zusammenarbeiten in den Ballungsgebieten sein, und hier ist eine eigene Kombebereich es liegt, die Voraussetzungen für diesen Verkehrsverbund nicht nur im innerstädtischen Verkehr von Wien allein, sondern auch über die Randgebiete hinaus — also einbezogen Niederösterreich und Burgenland — zu schaffen, was außer Zweifel aber dann nicht mehr mit einem Einheitstarif, sondern nur mehr mit einem Staffeltarif durchgeführt werden kann.

Die Problematik des kombinierten Verkehrs, im besonderem des Huckepack-Verkehrs, ist zum Teil vom Herrn Abgeordneten Melter schon aufgezeigt worden. Der Versuch, der mit Hilfe der Österreichischen Bundesbahnen im Vorjahr möglich war, den Huckepack-Verkehr über den Arlberg aufzunehmen, ist bisher an der zu geringen Frequenz gescheitert.

Sehr geehrte Damen und Herren! Wir müssen uns, glaube ich, im klaren darüber sein, daß es unmöglich ist, daß eine Gesellschaft einen Verkehr der Verkehrswirtschaft anbietet, der nur innerhalb weniger Tage des Jahres frequenzmäßig auch ausgelastet ist. Der Kosteneinsatz ist hier viel zu hoch und könnte auch durch eine Subventionierung in einem bestimmten Ausmaß von vornherein nicht ausgeglichen werden.

Man muß daher in der Frage des Huckepack-Verkehrs eine grundsätzliche Konzeption haben, die sowohl von der Tarifseite her — also Förderung dieser Verkehrsart — als auch durch Ordnungsmaßnahmen — wie zum Beispiel Verbot bestimmter Transporte über bestimmte Streckenabschnitte oder zu bestimmten Tageszeiten —, wie dies in der Schweiz durchgeführt wird, eine zwangsläufige Umlenkung auf diese Transportart ermöglicht. Es wäre, glaube ich, auch in Österreich überlegenswert, ob man nicht da oder dort, wo es zu großen Verdichtungen im Verkehrsablauf kommt, solche zielführenden Maßnahmen setzen sollte.

Im grundsätzlichen ist auch anerkannt worden, daß es eine Renaissance des Schienen-

**Bundesminister Fröhbauer**

verkehrs geben wird, weil im Hinblick auf die kommende Vollmotorisierung auch bei noch so zügigem Ausbau der Verkehrswege für den Straßenverkehr nicht mit der Bewältigung des anwachsenden Verkehrs in den Ballungsräumen gerechnet werden kann.

Es kommt also auf den Schienenverkehr eine neue Aufgabe, speziell auch in den Ballungszentren, zu, und in dieser Richtung müssen wir auch Prioritäten im Rahmen der uns zur Verfügung gestellten Mittel des Budgets setzen, im besonderen auch im Hinblick auf die Überlegung, daß der elektrifizierte Schienenverkehr heute die umweltfreundlichste Verkehrsart darstellt.

Es erscheint mir wenig sinnvoll, daß Hunderte und Aberhunderte Millionen dafür aufgewendet werden, in der Forschung neue Motoren zu finden, die nicht so viele Abgase entwickeln, daß man Hunderte Millionen hineinsteckt, um neue Verkehrsarten zu finden, um die Zukunftsaufgaben zu bewältigen, dabei aber das vergißt, was so nahe liegt: die technische Möglichkeit des Schienenverkehrs mit Elektrifizierung sowohl mit seinen verkehrsmäßig günstigen Möglichkeiten als auch im besonderen als umweltfreundliche Beförderungsart voll auszunützen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Ich komme damit zu den Investitionsnotwendigkeiten. Wenn man die Budgetdebatte seit Anbeginn verfolgt, so hat es noch kein Kapitel gegeben, bei dem nicht darauf hingewiesen wurde, daß es notwendig wäre, mehr Geld zur Verfügung zu stellen, mehr aufzuwenden, und daß die Ansätze, die dem Hohen Haus von der Regierung vorgelegt werden, eben zu gering seien. Jeder Sprecher hat für das von ihm vertretene Kapitel Prioritäten verlangt. Gleichzeitig ist vielfach auch davon gesprochen worden, daß die Belastungen der Bevölkerung zu hoch seien, daß man Ermäßigungen auf der Steuerseite vornehmen sollte, wodurch aber die Staatseinnahmen reduziert werden würden.

Sehr geehrte Damen und Herren! Es ist natürlich nicht die Möglichkeit gegeben, jedem Kapitel mehr Mittel zur Verfügung zu stellen und andererseits die Einnahmenseite zu senken. Das gilt selbstverständlich auch für mein Ressort. *(Abg. Graf: Herr Minister! Aber Sie erinnern sich schon an die oppositionelle Vergangenheit?)* Ich komme darauf. *(Abg. Graf: Dann bin ich zufrieden!)* Herr Kollege Graf! Ich komme sofort jetzt darauf zu sprechen. *(Abg. Graf: Sie erinnern sich daran? In Ordnung! Das wollen wir nur feststellen!)*

Die Investitionsnotwendigkeiten der ÖBB sind allgemein anerkannt. Es wurde in der

Vergangenheit immer kritisiert, daß zuwenig Mittel vorhanden sind — sowohl in der Zeit der Koalitionsregierung als auch in der Zeit der ÖVP-Alleinregierung und auch jetzt in der Zeit der SPÖ-Alleinregierung.

Ich bekenne mich dazu: Jeder Verkehrsminister — ich selbstverständlich eingeschlossen — hat nie zu viele Investitionsmittel. Er hat sie in der Vergangenheit nicht bekommen, und ich habe auch nicht alle bekommen, die ich mir als Verkehrsminister wünschen würde. *(Abg. Dr. Withalm: Das war die Ausrede damals! — Abg. Dr. Keimel: Früher war es der schwarze Finanzminister! — Abg. Doktor Withalm: Heute ist keine mehr da!)* Herr Dr. Withalm! Diese Ausrede brauchen wir nicht. *(Abg. Dr. Withalm: Sie ist aber angenehmer!)* Warum angenehmer? *(Abg. Graf: Eine Ausrede ist nie etwas Schlechtes!)* Wir kommen doch bei der Rückschau in verschiedenen Bereichen darauf, wie aus der Vergangenheit her wirklich ein so großer Nachholbedarf bei den Österreichischen Bundesbahnen besteht, den man unmöglich in einigen Jahren — wenn Sie jetzt unsere Regierungstätigkeit nehmen: in zwei Jahren — abbauen kann. *(Abg. Dr. Withalm: Aber der Weiß hätte es in vier Jahren machen sollen!)*

Auch Herr Kollege Weiß hat das nicht bewältigen können, obwohl die Erhöhungen auf der Tarifseite während der Zeit des Kollegen Weiß von Ihnen heute als Sanierung, die von uns durchgeführten aber als Preistreiberei bezeichnet werden. *(Zustimmung und Bravorufe bei der SPÖ. — Abg. Graf: Das war eine polemische Bemerkung, die nicht stimmt! — Abg. Libal: Man kann nicht einmal so und einmal so sagen! Beim Weiß war es egal, und da war es nicht egal! — Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP, Gegenrufe bei der SPÖ. — Präsident Dr. Maleta gibt das Glockenzeichen.)*

Ich darf ohne Polemik doch einige Ziffern nennen und den Damen und Herren des Hohen Hauses in Erinnerung rufen, welche Probleme es auch in der Vergangenheit schon gegeben hat.

Es wurde heute nicht zu Unrecht gesagt, im Verhältnis auf tausend Streckenkilometer gerechnet hätte die Deutsche Bundesbahn, die Schweizerische Bundesbahn mehr Güterwaggons zur Verfügung als die Österreichischen Bundesbahnen, und es wurde gleichzeitig auch das Verhältnis im prozentmäßigen Ausmaß der Spezialwaggons aufgezeigt.

Ich darf doch die Damen und Herren daran erinnern: In den Jahren 1964 und 1965 haben sich der damalige Verkehrsminister Probst und ein Freund von mir, der Herr Abgeord-



**Bundesminister Fröhbauer**

nete Suchanek, sehr eingehend in diesem Hohen Haus mit der Forderung eines Güterwagenbauprogramms auseinandergesetzt. Der Vorstand, damals der Generaldirektor und die verantwortlichen Herren der Österreichischen Bundesbahnen, haben die Voraussetzungen für die Realisierung dieses Programms geschaffen, aber es wurde abgelehnt; anscheinend nicht aus sachlichen, sondern nur aus politischen Gründen.

Denn etwas später unter Verkehrsminister Weiß war es dann möglich, dasselbe Programm, das schon vorbereitet in der Tischlade lag, zu realisieren und die Zustimmung des Finanzministers zu erreichen. (Abg. Hahn: Weil er sich durchgesetzt hat beim Finanzminister; zum Unterschied von Ihnen! — Heiterkeit.) Das ist eine sehr gute Aussage.

Es hat halt nur den Nachteil, daß dieses Programm um zwei oder drei Jahre später angelaufen ist, was die Ursache dafür ist, daß wir heute zuwenig Güterwagen und zuwenig Spezialgüterwagen haben (Zustimmung bei der SPO), denn jetzt werden nur mehr Spezialgüterwagen gebaut.

Dazu kommt noch etwas, was ich auch sagen darf: daß die Bemühungen der Österreichischen Bundesbahnen um sonstige Rationalisierung im Transportablauf und auch bei der Modernisierung der Rangierbahnhöfe zu einer Beschleunigung des Wagenumlaufes beitragen sollen, weil ja allein ein Tag der Minderung des Wagenumlaufes zusätzlich 5000 Güterwaggons für die Beladung freisetzen würde.

Die Investitionen für das Jahr 1972 sind, wie ich schon gesagt habe, nicht in dem von mir gewünschten Ausmaß realisierbar. Aber es ist nicht so, wie dies vom Abgeordneten Dr. Keimel dargelegt wurde: beim Kollegen Weiß war es so gut, und bei mir ist es jetzt so schlecht.

Denn wie schaut die Situation wirklich aus? In der Zeit von 1966 bis 1969 haben wir auf 1000 Kilometer eine Durchschnittsinvestitionsquote von 240 Millionen Schilling gehabt; wir werden 1972 eine solche von 400 Millionen Schilling haben. 1972 stehen im Budget für Investitionen 790,6 bei den Anlagen, in der außerordentlichen Gebarung 1020,4 Millionen Schilling zur Verfügung; wir haben dazu die Fremdfinanzierung von 500 Millionen Schilling, die nicht ominös sind, sondern die gesichert erscheinen, und es kommen dazu die 128,5 Millionen Schilling Ausbau Wolfurt und damit eine Investitionsquote von 2439,5 Millionen Schilling.

Es wären — nach unserer zehnjährigen Vorschau — 2,7 Milliarden notwendig, weil im besonderen die Elektrifizierung ja in stärkerem Ausmaß durchgeführt werden soll. (Abg. Dr. Keimel: Und die Preisentwicklung dazu, Herr Minister!)

Diese Quote, die wir uns vorstellen, haben wir in diesem Ausmaß nicht erreicht. Dazu darf ich aber sagen, daß die Elektrifizierung laut dem Programm fortgesetzt und mit dem Ziele abgeschlossen wird, daß im Jahre 1976 alle von der Bundesbahn als elektrifizierungsfähig bezeichneten Streckenabschnitte auch bereits elektrifiziert sind.

Ich bitte aber dabei nicht zu vergessen, daß ja nicht nur die reine Elektrifizierungstätigkeit notwendig ist, sondern daß in der Vorbereitung sehr viele Investitionen gemacht werden müssen, schon bei der Instandsetzung des Oberbaues, der Sanierung der Tunnels, der Errichtung der Bahnhofsanlagen, der Modernisierung der Sicherungsanlagen, der Niveaufreimachung von Eisenbahnkreuzungen und alles, was damit zusammenhängt. Das müssen Sie auch in diese Arbeiten miteinrechnen.

Selbstverständlich würden Mehreinnahmen, die sich aus Tarifierhöhungen im Budget 1972 zu Buche schlagen sollten, für solche Rationalisierungsinvestitionen, zu denen im besonderen die Elektrifizierung, die Modernisierung von Sicherungsanlagen, die Fahrparkanschaffung, aber auch der Ausbau von Streckenabschnitten und von Verschubanlagen zählen, Verwendung finden.

Die Frage der DDSG ist bei der Bundesregierung im Prüfungsstadium. Das Sanierungskonzept und das Unternehmenskonzept waren Gegenstand der Behandlung in einem Beamtenkomitee. Morgen wird eine Aussprache mit dem Vorstand und dem Präsidium des Aufsichtsrates der DDSG stattfinden mit der Zielsetzung, die Donaudampfschiffahrt für Österreich zu erhalten, durch notwendige Rationalisierungen den Bestand zu sichern und gleichzeitig ein Sanierungskonzept einzuleiten, das die Möglichkeiten der Donaudampfschiffahrt von österreichischer Sicht aus gesehen auch für jenen Zeitraum eröffnet, zu dem es zu einer Belebung der Schifffahrt kommen wird, also der Herstellung der Verbindung zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer durch die Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals.

Ich wäre aber sehr glücklich, Herr Abgeordneter Stix, wenn der Abgang nur 13,5 Millionen Schilling betragen würde. Er wird wesentlich darüber liegen. (Zwischenruf des Abg. Peter.)

**Bundesminister Fröhbauer**

Zur Fünftagewoche bei der Post folgendes: Hier ging es letztlich darum, zwischen den Forderungen des Personals und den Notwendigkeiten der Wirtschaft und dem Anspruch der Bevölkerung auf eine entsprechende Serviceleistung dieses Betriebes ein Kompromiß zu finden. Ich bin mir dessen bewußt, daß weder die Wirtschaft noch die Bediensteten bei der Post- und Telegraphenverwaltung mit diesem Kompromiß voll einverstanden sein werden, aber letztlich liegt es eben bezüglich einer solchen Entscheidung in der Natur der Sache, daß für jeden nur ein Teil seiner Forderung realisiert werden kann.

Ich möchte aber festhalten, daß diese Einführung in der Form, daß es einen verlängerten Freitagsdienst in allen Ämtern gibt, in der Form, daß in 380 Bereichsämtern postalischer Dienst geleistet wird, und in der Form, daß Eilpost, Telegramme und Zeitungen auch an Samstagen zugestellt werden, nicht allein in Österreich ein Schritt zur Realisierung der Fünftagewoche ist. Es gibt auch andere europäische Verwaltungen, die bereits in dieser Richtung vorgegangen sind.

In Belgien hat zum Beispiel an Samstagen von insgesamt 52 Samstagen pro Jahr die Post nur mehr an 16 Samstagen geöffnet.

In Dänemark kommt es zu einer starken Reduzierung der Postämter, die an Samstagen offenhalten.

In Luxemburg sind an Samstagen die Postämter geschlossen.

In den Niederlanden sind von 2300 Postämtern nur 265 an Samstagen geöffnet.

Eine Reihe anderer Postverwaltungen prüft im gegenwärtigen Zeitpunkt ebenfalls die Möglichkeit, der Forderung des Personals in einem bestimmten Ausmaß entgegenzukommen und zu entsprechen.

In diesem Sinne, sehr geehrte Damen und Herren, bitte ich auch meine Entscheidung aufzufassen, die ich hinsichtlich der Einführung einer Fünftagewoche im Postdienst mit Wirkung vom 1. Februar 1972 getroffen habe, mit der rund 75 Prozent der Postbediensteten in den Genuß einer Fünftagewoche kommen; der Rest hat selbstverständlich so wie in allen kontinuierlichen Betrieben und wie bei den österreichischen Bundesbahnen seinen Dienst im Interesse der österreichischen Bevölkerung und der Wirtschaft auch an Sonn- und Feiertagen und an Samstagen zu leisten.

Ich komme zur Frage der Kompetenzbereinigung bei Doppelsesselliften. Herr Abgeordneter Melter! Ich habe bei der Seilbahnung darauf hingewiesen, daß ich dieser Überle-

gung, die im besonderen im Lande Vorarlberg angestellt wurde, nur im vollen Einvernehmen mit dem Fachverband der Seilbahnen näher treten werde. Es gibt dabei nämlich eine etwas unterschiedliche Auffassung zwischen Ihnen, Herr Abgeordneter, und einer Reihe von Vertretern der Seilbahnwirtschaft hinsichtlich der Zweckmäßigkeit, die jetzt beim Bund liegende Kompetenz für Doppelsessellifte den Ländern zu übertragen, und zwar sind das rein wirtschaftliche Überlegungen hinsichtlich einer unterschiedlichen Auslegungspraxis. Auch in der technischen Konzeption werden Schwierigkeiten befürchtet, die daraus für die Wirtschaft entstehen, aber auch in der Frage der Konkurrenzierung, die heute eine immer größere Rolle spielt.

Zurzeit wird eine eingehende Diskussion darüber abgeführt, und ich werde eine Entscheidung treffen, die der mehrheitlichen Auffassung des Fachverbandes der Seilbahnen entspricht. Ob das in Ihrem Sinne ausfallen wird, Herr Abgeordneter, vermag ich zurzeit noch nicht zu sagen.

Der Herr Abgeordnete Melter, der Herr Abgeordnete Ing. Gradinger und der Herr Abgeordnete Dr. Stix haben auch eine Reihe von Fragen der Fernmeldewirtschaft behandelt. Ich darf noch ganz kurz darauf eingehen.

Die Anstrengungen, die unternommen werden, durch verstärkten Ausbau die Warteliste zu reduzieren, mögen Sie daraus ersehen, daß wir zum Beispiel im Jahre 1970 bis Ende Oktober 72.610 Neuherstellungen von Telefonanschlüssen durchführten und daß wir im heurigen Jahr bereits auf 82.865 Neuanschlüsse hinweisen können. Ein forciert Ausbau im gesamten Land trägt wohl dazu bei, daß unsere Aufgaben in der Vollautomatisierung langsam abnehmen. Wir werden im heurigen Jahr in Oberösterreich fertig werden, und ich hoffe, daß wir bis Mitte des kommenden Jahres auch in dem restlichen Gebiet in Niederösterreich fertig sein werden, sodaß wir dann alle Kräfte für die Herstellung von neuen Anschlüssen einsetzen können.

Aber, meine Herren, Sie haben völlig recht, wenn Sie darauf hinweisen, daß es nicht das Um und Auf ist, nur neue Anschlüsse herzustellen, sondern daß auch die entsprechenden Wählamtseinrichtungen dazugehören und daß zusätzlich entsprechende Sprechverbindungen aufgebaut werden müssen, will man nicht nur der Besitzer eines Telephonapparates sein, sondern auch sprechen können.

Ursprünglich hat man zweifellos in der Planung und Entwicklung den automatischen Fernsprechverkehr nicht in seiner gesamten Bedeutung erkannt. Dort, wo man mit der

**Bundesminister Fröhbauer**

Automatisierung begonnen hat, hat man die Amtseinrichtungen, aber auch die Verkehrseinrichtungen in ihrem Ausmaß nicht schon dem jetzt gegebenen Sprechbedürfnis entsprechend gebaut. Das trifft im besonderen für Vorarlberg, für Tirol, für Kärnten und Salzburg zu. Daher machen wir jetzt verstärkte Anstrengungen, diese Übertragungseinrichtungen zu verbessern.

Ich habe schon im Ausschuß sehr im Detail darüber berichtet, ich darf es mir daher jetzt vielleicht ersparen, die neuen Sprechverbindungen, die aufgebaut werden, noch einmal aufzuzählen.

In diesem Zusammenhang nochmals zur Frage der Versorgung im ländlichen Gebiet. Wie bei der Behandlung des FMIG von mir zugesagt wurde, habe ich eine diesbezügliche Weisung erteilt, daß beim Ausbau von Ortsnetzen möglichst nah in die Streusiedlung hineingefahren werden muß, um damit schon eine gewisse Angleichung bei den Herstellungskosten für den einzelnen Teilnehmer zu erreichen. Selbstverständlich reicht diese Weisung noch nicht aus, eine absolute Gleichheit zu erzielen, die aber auch — ich darf das aussprechen — im städtischen Bereich keineswegs gegeben ist. Überall dort jedoch, wo es zu besonders krassen Unterschiedlichkeiten kommt, wird man im Sinne der angelaufenen und zum Teil abgeschlossenen Versuche und der dabei gewonnenen Erfahrungen mit den Maschinenringen und den Anschlußgemeinschaften jetzt zu überlegen haben, welche Lösungsmöglichkeit zu erzielen ist.

Der Herr Landwirtschaftsminister ist bereit, aus den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln Zuschüsse in bestimmter Höhe zu gewähren. Ich lade die Damen und Herren ein, daß wir uns mit der Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern und mit der Vertretung der Interessenorganisationen wieder zusammensetzen und aus den jetzt gewonnenen Erfahrungen Überlegungen anstellen, welche Möglichkeiten es für die Zukunft gibt, um diesem berechtigten Bedürfnis auch entsprechen zu können. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter Frodl (ÖVP): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wenn ich mich beim Kapitel Verkehr zu Worte melde, dann möchte ich hier zwei Probleme ganz besonders aufzeigen, und zwar ist das der Telephonanschluß des ländlichen Raumes, welchen eben der Herr Minister hier besprochen hat, und auch die Nebenbahn Spielfeld-Straß—Radkersburg.

Ich darf vorweg aber kurz zwei Probleme des Bezirkes Leibnitz aufzeigen. Herr Minister! Der Bahnübergang in Wildon ist katastrophal. Ich glaube, es sind da schon Wünsche geäußert worden, aber es hat sich wenig geändert.

Ich darf weiter aufzeigen, daß ich der Meinung bin, daß in der südlichen Steiermark die schlechtesten Eisenbahnwaggons eingesetzt sind. Ich glaube, das hat dieses Gebiet wirklich nicht notwendig. Ich bitte daher, auch dort für ein bißchen Gleichheit zu sorgen.

Der Telephonanschluß im ländlichen Raum ist praktisch hinlänglich besprochen worden. Es ist oftmals darüber diskutiert worden. Sie, Herr Minister, haben heute aufgezeigt, daß auf diesem Gebiet etwas getan wird. Ich muß aber als Abgeordneter eines ländlichen Raumes festhalten, daß es wirklich höchst an der Zeit ist, den ländlichen Raum an das österreichische Telephonnetz anzuschließen. Die Gründe und die Notwendigkeiten sind hinlänglich bekannt, ich will sie aber gerne nochmals aufzeigen, um hier klarzulegen, in welcher Situation letztthin der ländliche Raum ist beziehungsweise welche Probleme er heute hat.

Der ländliche Raum wird immer dünner besiedelt, und schon deshalb ist die ganze Versorgung viel, viel schwieriger. Die Sicherheit der ärztlichen Betreuung ist bei uns echt problematisch geworden. Mit dem zunehmenden Ärztemangel — das wissen Sie ebenfalls, meine sehr geehrten Damen und Herren — stehen wir oft in einer hoffnungslosen Situation. Weite Strecken müssen von Leuten zurückgelegt werden, um zu einem Arzt zu kommen. Die Wege sind nicht immer so erschlossen, daß man Fahrzeuge einsetzen kann, und Fahrzeuge sind auch nicht immer vorhanden. Ich glaube, das ist ein Problem, das hier ernstlich aufgezeigt werden muß und worüber man auch wirklich nachdenken soll.

Ich möchte hier auch die tierärztliche Versorgung aufzeigen. Bei der modernen Agrarwirtschaft wird eine zunehmende Konzentration in der Tierhaltung angestrebt, und durch diese Konzentration wird sie natürlich viel seuchenanfälliger. Ich glaube, wenn da irgend etwas ist, ist es nicht anders als bei einer ärztlichen Versorgung: Dringend, schon in kürzester Zeit muß der Tierarzt herbeigerufen werden, wenn nicht irgendwie größere Schäden eintreten sollen, durch welche letztthin auch die Konsumenten zu Schaden kommen würden.

Die überbetriebliche Zusammenarbeit wird ebenfalls von der Landwirtschaft sehr stark propagiert. Die Maschinenringe sind schon er-

1160

Nationalrat XIII. GP — 15. Sitzung — 16. Dezember 1971

**Frodl**

wähnt worden. Die Maschinenringe haben ja gar keinen Wert, wenn man sie nicht praktisch durch telefonische Verbindungen zum Einsatz bringen kann. Man will ja dadurch mit weniger landwirtschaftlichen Maschinen praktisch viel erreichen; der Einsatz ist aber nur möglich, wenn eben durch gute Zusammenarbeit und schnelle telefonische Verbindung das getan werden kann.

Auch der Mangel an Arbeitskräften muß hier aufgezeigt werden. Es ist hinlänglich bekannt, daß jährlich 20.000 von der Landwirtschaft abwandern, und die Beschaffung von Betriebserfordernissen ist nicht immer sehr leicht. Meistens sind heute nur mehr zwei Leute in einer Landwirtschaft tätig, und wenn einer dann noch unterwegs ist, um Sachen zu holen, dann ist das ein zu großer Zeitaufwand. Aus diesem Grund wäre das Telephon dringend notwendig, um Futtermittel, Handelsdünger, mechanische Einrichtungen blitzartig herbeizuschaffen.

Den Fremdenverkehr möchte ich auch nochmals aufzeigen, um die Dringlichkeit von Telephonanschlüssen im ländlichen Raum ganz klarzustellen. Das ist ja ein Betriebszweig, welcher heute jährlich 25 Milliarden Schilling und noch mehr dem Staate bringt, und der Staat ist absolut nicht mehr in der Lage, auf diese Einnahmequelle zu verzichten. Aber, meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Urlauber und die Fremden kommen ja nicht in die Industriegebiete und in die Ballungszentren, sondern in erster Linie heute in den ländlichen Raum, wo sie Ruhe finden. Ich glaube, aus diesem Grunde ist ebenfalls die Herstellung von Fernsprechan Schlüssen dringend notwendig. Die Urlauber selbst wollen heute mit ihren Betrieben, mit ihrem Standort in Verbindung sein. Das ist ebenfalls eine Begründung. Aus diesem Grunde, glaube ich, sehr geehrter Herr Minister, ist es dringend an der Zeit, sich wirklich darüber Gedanken zu machen, wie man praktisch noch schneller zum Telephon im ländlichen Raum kommt.

Ing. Gradinger hat schon vom Fernsprechanlagegesetz gesprochen. Die Notwendigkeit des sozialen Ausgleiches in der Tarifgestaltung muß ebenfalls hier angemeldet werden. Heute sind die Unterschiede bei den Anschlußgebühren so groß, daß die Telefonversorgung im Bauernhaus an den weiten Entfernungen und an der Kostenfrage scheitert.

Tarife der öffentlichen Hand — sie wurden hier ebenfalls schon erwähnt — müssen herangezogen werden. Als Vorbild möchte ich hier die Elektrizitätswirtschaft aufzeigen, dort sind ziemlich einheitliche Preise. In der Bundesrepublik Deutschland war man auch in

der Lage, mit einer Anschlußgebühr von ungefähr 90 DM die Anschlüsse zu tätigen; in Schweden sind ähnliche Verhältnisse.

Herr Minister! Bei uns ist die Situation so, daß viele Bürgermeister in Landgemeinden keinen Telephonanschluß haben. Ich darf ebenfalls sagen: Das ist problematisch. Es bieten sich heute nicht mehr sehr viele geeignete Leute als Bürgermeister an. Und wenn einer noch dazu ohne Telephonanschluß dasteht, ist er praktisch wirklich nicht in der Lage, sein Amt, welches ihm ja vom Volk aufgetragen wird, auszufüllen.

Herr Minister! Wir freuen uns darüber, daß das Fernsprechnet und auch die Wähllämter in der Stadt ziemlich ausgebaut sind. Wenn Sie aber mit Ihrer Politik auch dem ländlichen Raum Lebenschancen geben wollen, dann tragen Sie bitte Sorge dafür, daß dieser ländliche Raum ehestens an das österreichische Telephonnetz angeschlossen wird. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Zur Eisenbahnlinie Spielfeld—Radkersburg — das ist auch ein Problem des südlichen Raumes — sei folgendes gesagt: Im Nebenbahnenbericht der Österreichischen Bundesbahnen scheint die Linie Spielfeld—Straß—Radkersburg als eine der Linien auf, welche in Kürze aufgelassen werden soll. Über diese Eisenbahnstrecke ist schon öfter diskutiert worden, aus wirtschaftlichen Erwägungen hat man aber immer von einer Auflassung Abstand genommen.

Als die Pressemeldung und auch der Nebenbahnenbericht in diesem Bezirk bekannt wurden, ist dort natürlich eine riesige Unruhe eingetreten und Resolutionen sind praktisch am laufenden Band von Stapel gelassen worden. Auch an Sie selbst, Herr Minister, ist eine Resolution ergangen, in welcher — ich habe sie hier — alle 20 Bürgermeister dieses Bezirkes ihre Sorge zum Ausdruck bringen, daß die Eisenbahnlinie Spielfeld—Straß—Radkersburg eingestellt wird. Diese Eisenbahnlinie ist praktisch ein echtes Rückgrat dieses Gebietes, und ich könnte mir wirklich nicht vorstellen, wie der Bezirk Radkersburg ohne diese Eisenbahn in Zukunft bestehen soll. Der Bezirk als solcher hat ohnedies lange Zeit wirtschaftliche Schwierigkeiten gehabt, weil er ja ein Grenzbezirk im südöstlichen Raum ist, und es hat dort, wie Sie ja wissen, eine starre und harte Grenze gegeben. Erst in den letzten Jahren hat dort eine Auflockerung stattgefunden. Die Jugoslawen bauen auf der anderen Seite jetzt recht stark das ganze Verkehrsnetz aus. Ich glaube, daß es wirklich falsch wäre, wenn wir da etwas abbauten, was auf der anderen Seite forciert wird, um den

**Frodl**

Anschluß besser bewerkstelligen zu können. Ich denke an die vielen Pendler, die in diesem Gebiet die Eisenbahn benutzen. Ich denke aber auch an den Fremdenverkehr, der in diesem Gebiet hoffnungsvoll in Erscheinung tritt. Ich glaube, dorthin kommen nicht nur junge, sondern meist alte Leute, die sehr gerne die Eisenbahn benützen. Aus diesem Grund wäre es wohl zu überlegen, die Linie nicht aufzulassen.

Die Auflassung dieser Eisenbahnlinie, Herr Minister, wäre vielleicht genauso falsch wie seinerzeit der Abbau des zweiten Schienenstranges von Graz nach Spielfeld, welcher damals unter Minister Probst trotz heftigstem Protest durchgeführt wurde. Man hat gesagt, man komme leicht ohne den zweiten Schienestrang aus. Die Situation war dann so, daß in Wildon die Pendler oft eine halbe Stunde in dem Zug warten mußten, bis der Gegenzug von Jugoslawien heraufgekommen ist.

Man hat gemerkt, daß man hier einen Fehler gemacht hat, und so versucht man nun, das Problem so zu lösen, daß man in Tillmitsch eine Ausweiche baut. Herr Minister, ich glaube, diese Ausweiche kostet mindestens so viel Geld, als damals die Schienen brachten, welche dadurch eingespart wurden.

Der geplante LKW-Ersatzverkehr in diesem Raume Radkersburg, Herr Minister, wäre nicht in der Lage, die 400 Tonnen Güter, welche dort täglich transportiert werden, zu bewältigen. Die Grenzland-Bundesstraße von Gosdorf nach Radkersburg ist äußerst schmal und dann durch den Jugoslawienverkehr doch schon sehr stark frequentiert. Ich glaube, die Einstellung der Eisenbahn wäre eine ernste Gefährdung des Verkehrsnetzes in diesem Gebiet.

Um die Bahnlinie aktiv zu gestalten, stellen wir uns vor, wäre ein Einsatz von schnellfahrenden Schienenbussen, wie sie die Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft auf der Strecke nach Eibiswald und auch nach Köflach einsetzt, angebracht. Durch solch eine Lösung könnten von den derzeit verkehrenden 18 Omnibussen — so sagen Fachleute — 14 eingestellt werden, und ich meine, dies wäre eine schöne Sache. Die Straße wäre dort entlastet. Wir wissen auch, daß so ein Schienenbus einen verbilligten Betrieb ermöglicht und daß letzten Endes auch die Erhaltung des Bahnkörpers vielleicht nicht so teuer kommt wie ein großzügiger Ausbau dieser Straße. Aus diesem Grund, Herr Minister, ist sehr wohl zu überlegen, ob diese Eisenbahn wirklich eingestellt werden soll. Die von mir vorgeschlagene Lösung würde auch dem Motto der Österreichischen Bundesbahnen entsprechen: „Nimm Abschied vom Auto und fahr mit der Eisenbahn“.

Herr Minister! Ich bin schon am Schlusse: Sollte diese Eisenbahn eingestellt werden, wäre diese Handlung wieder typisch für diese Regierung, nämlich zu reden, den Armen und den armen Gebieten zu helfen, ihnen aber auf der anderen Seite den Lebensnerv abzuschneiden. *(Beifall bei der ÖVP.)*

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

Abgeordneter **Hahn** (ÖVP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Am 24. November des vergangenen Jahres hat bei der Arbeitsgemeinschaft der Österreichischen Gemeinschaft der Herr Minister Fröhbauer einen Vortrag gehalten: „Die Renaissance des öffentlichen Verkehrs“. Am Schluß des Referates hat der Herr Minister die Wichtigkeit eines Tarifverbundes betont und Lösungen angekündigt. Wir haben am heutigen Tag, Herr Minister, auch nur wieder Ankündigungen gehört, aber überhaupt noch keine Lösungsvorschläge, und ich werde im Laufe meines Debattenbeitrages darauf zurückkommen.

Ich möchte aber gleich eingangs, wenn Sie gestatten, Herr Minister, Ihrer Behauptung widersprechen, daß Wien als erste europäische Stadt einen Verkehrsverbund eingeführt hat. Ich darf daran erinnern, daß im November 1961, also vor zehn Jahren, bei der großen Wiener Stadtplanungsdebatte unter Professor Roland Rainer die ÖVP damals nicht nur zum x-ten Mal den U-Bahn-Bau verlangt hat, sondern auch einen Schnellbahnausbau mit ganz bestimmten Linien. Wir haben uns damals auf Hamburg bezogen, und ich konnte auch später mit einer Delegation mit dem Direktor des Hamburger Verkehrsverbundes Maximilian Mroz darüber sprechen, denn Hamburg und Mroz waren das Mekka sämtlicher europäischer Verkehrsdirektoren, denn Hamburg war damals die einzige europäische Stadt ohne Defizit, Hamburg war die einzige europäische Stadt, wo U-Bahn, S-Bahn, Autobus und sogar die Schifffahrt einen Tarif hatten, der sowohl die Verkehrsteilnehmer als auch das Unternehmen befriedigte. Es wird ja sicherlich nicht von ungefähr sein, wenn man jetzt wieder einen Fachmann aus Hamburg, nämlich den Herrn Direktor Pampel, nach Wien hat kommen lassen, um zum Verkehrsverbund Stellung zu nehmen.

Meine Damen und Herren! Dieser Verkehrs- und Tarifverbund ist ja nicht nur in Wien, wo täglich laut Arbeiterkammer 100.000 Arbeitnehmer einpendeln, sondern auch in anderen Landeshauptstädten und Ballungszentren eine sehr, sehr wichtige Sache. Denn diese Hunderttausende von Arbeitnehmern

**Hahn**

müssen ja zweimal Tarif bezahlen, und sie müssen in den kommenden Wochen und Monaten zweimal Tarifierhöhungen schlucken, das heißt, sie haben nicht nur einen Verlust an Freizeit — man könnte ja diese Beispiele hier alle vorrechnen —, sondern sie müssen im Verlaufe des nächsten Jahres, das heißt also ab März 1972 — einen Teil werden sie ja bereits ab Jänner 1972 mehr berappen müssen, denn morgen wird ja auch der Wiener Gemeinderat eine Erhöhung der Tarife beschließen —, pro Monat um mindestens 100 S, das ist ganz vorsichtig gesagt, mehr bezahlen. Es ist klar, daß diese Arbeitnehmer dann ihre Lohnforderungen erhöhen werden müssen, und damit beginnt sich die Lohn- und Preisspirale noch rascher zu drehen. Denn es gibt natürlich nicht lauter Unternehmen wie ein sehr großes Unternehmen in Wien, das es sich leisten kann, täglich 17 Autobusse zu führen, die die Arbeitnehmer nach Wien transportieren. Dieses Unternehmen wendet im Jahr 3 Millionen Schilling aus Eigenmitteln dafür auf, um diese Arbeitnehmer nach Wien zu transportieren. Ich glaube, das kann man sicherlich nicht von allen Unternehmen, auch nicht von allen großen Unternehmen verlangen. Die Schnellbahnregelung, die Sie, sehr geehrter Herr Minister, hier angeführt haben, war also sicherlich für Wien eine sehr vorteilhafte Sache.

Wir müssen also zugeben, wenn nicht wenigstens dieser eine Teil, den — wohl gemerkt — die Österreichische Volkspartei im Wiener Gemeinderat im Jahr 1961 schon verlangt hatte, erfüllt worden wäre, würde heute in Wien der Massenverkehr total zusammengebrochen sein. Das muß man hier, glaube ich, klipp und klar aussprechen.

Es gibt aber zahlreiche Verbindungen, die von diesem Verbund noch ausgeschlossen sind. Auch an Wien angrenzende Teile — ich nenne also jetzt nur Klosterneuburg, Hadersdorf, Weidlingau, Schwechat — müßten in diesen Tarifverbund einbezogen werden. Er müßte bis Wr. Neustadt und St. Pölten reichen.

Ich darf hier die Kombination mit dem Wiener Gemeinderat, wie ich glaube, schon anführen. Ich werde das auch bei einzelnen anderen Beispielen sagen, weil die Parallelen immer wieder gegeben erscheinen. Wir haben deshalb auch im Juni 1971 im Gemeinderat einen Antrag eingebracht. Die Direktion der Verkehrsbetriebe hat diesen Antrag mit der Begründung abgelehnt, die Österreichischen Bundesbahnen bekämen jetzt schon zuviel, nämlich bei der Einnahmenteilung von der Schnellbahn 65 Prozent, das sind zirka 45 Millionen Schilling. Ich frage Sie also, sehr geehrter Herr Minister, wie weit sind jetzt diese

Verhandlungen wirklich mit dem Tarifverbund in Wien gediehen beziehungsweise auch mit anderen Landeshauptstädten? Ich glaube aber doch bei dieser Frage feststellen zu müssen, daß nunmehr die Sozialistische Partei, die die alleinige Verantwortung, die alleinige politische Verantwortung sowohl bei den Österreichischen Bundesbahnen als auch bei den Wiener Verkehrsbetrieben trägt, hier in dieser für Hunderttausende Arbeitnehmer so wichtigen Frage eine Lösung wird finden müssen.

Wenn Sie, sehr geehrter Herr Minister, im Ausschuß erklärten, sowohl die Bundesbahnen als auch die Wiener Verkehrsbetriebe behaupten jeweils, daß der andere Teil zuviel bekomme (*Abg. Minkowitsch: Jetzt haben wir's!*), so ist es doch Ihre und des Stadtrates Nekula Aufgabe, hier eine klare politische Entscheidung zu treffen. (*Zustimmung bei der ÖVP.*) Denn gerade bei den Wiener Verkehrsbetrieben gelang es zu einer Zeit, wo sie also noch unter Führung eines ÖVP-Stadtrates waren, jeweils bei Tarifierhöhungen, nämlich im Jahre 1963 und im Jahre 1967, doch auch wesentliche finanzielle Verbesserungen für Arbeitnehmer, teils durch die Einbeziehung der Schnellbahnlinien in das Verkehrssystem, teils durch Einbeziehung privater Autobuslinien in die Randgebiete, zu erreichen. Das heißt, man hat nicht nur mehr von dem Verkehrsteilnehmer verlangt, sondern man hat auch einer gewissen Gruppe von Verkehrsteilnehmern zusätzliche Leistungen geboten. (*Abg. Skritek: Geschieht jetzt auch noch, Herr Kollege!*) Das ist der Unterschied zwischen den Tarifierhöhungen der Jahre 1963, 1967 und 1971. (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Skritek: Erzählen Sie nichts! Das geschieht jetzt auch!*) Denn Sie sind uns bis jetzt den Beweis schuldig geblieben, daß Sie bei den Tarifierhöhungen auch Verbesserungen für die Verkehrsteilnehmer bringen werden. (*Abg. Skritek: Das geschieht jetzt auch, nur wollen Sie es nicht wissen! Stellen Sie sich nicht so, als ob Sie nichts wissen!*) Ich weiß sehr viel, Herr Nationalrat Skritek! Ich hatte die Ehre, seit dem Jahre 1960 zwölfmal im Wiener Gemeinderat zu Verkehrs- und Tariffragen zu sprechen. Ich weiß wahrscheinlich mehr, als Ihnen lieb ist, Herr Nationalrat.

Aber weil wir schon bei dem Thema Verkehrsbetriebe sind: Es ist vielleicht nicht der richtige Ort, hier über die Forderungen der Wiener ÖVP zur teilweisen Sanierung der Verkehrsbetriebe zu sprechen. Aber morgen werden im Wiener Gemeinderat auch wieder die Tarife erhöht, wobei sogar Parteiengespräche stattfanden, die insofern eine reine Farce waren, als zu dem Zeitpunkt, wo die Österreichische Volkspartei ihre Forderungen

**Hahn**

gen überreichte, bereits die neuen Fahrscheine gedruckt wurden. Ich glaube, das muß man auch hier mit aller Deutlichkeit sagen. Über eine solche Kooperation kann man sich selber ein Urteil bilden.

Aber ich darf doch, so wie es bereits mein Kollege Dr. Keimel getan hat, auf den Minderheitsbericht, den die SPO-Abgeordneten Ulbrich und Fröhbauer am 11. Februar 1969 anlässlich der Verabschiedung des Bundesbahngesetzes eingebracht haben, eingehen, wobei ich vielleicht eines zu Ihnen sagen darf, Herr Kollege Ulbrich: Sie sind mir als Neuling als sehr rauher und harter Geselle geschildert worden, einer, der einen rauen Ton hat. Nach Ihrem gestrigen Debattenbeitrag würde ich sagen: Sie sind ein Sängerknabe geworden. Und wenn sich früher bei Ihnen die Haare gesträubt haben, die kurzen Haare — ich habe in einem Protokoll nachgelesen, es sträuben sich Ihre kurzen Haare über die Reden der ÖVP-Abgeordneten —, so muß ich sagen, Sie haben heute eine Hofratsfrisur. *(Abg. Peter: Ich bin neugierig, wer dem Hahn jetzt die Haare schneiden wird!)*

Präsident Dr. Maleta: Also wir sind aber jetzt nicht beim Friseur! *(Heiterkeit. — Abg. Ulbrich: Meine Haare werden sich jetzt auch sträuben!)*

Abgeordneter **Hahn** *(fortsetzend)*: Ein wesentlicher Unterschied zwischen der Bundesbahn und den Verkehrsbetrieben besteht aber auf jeden Fall, weil bei den Wiener Verkehrsbetrieben das Defizit nie der Steuerzahler getragen hat — so wie das bei den Bundesbahnen in den abgelaufenen 25 Jahren mit Dutzenden Milliarden Schilling der Fall war —, sondern weil das Defizit der Verkehrsbetriebe zum Teil die Gaswerke und die E-Werke getragen haben und, was noch der härtere Umstand für die Verkehrsbetriebe war, weil der Eigentümer der Verkehrsbetriebe, das ist die Gemeinde Wien, ihnen niemals genügend Eigenkapital zur Verfügung stellte, um die Investitionen durchzuführen, sodaß zum Unterschied von den Bundesbahnen die Verkehrsbetriebe immer noch mit gigantischen Zinsen belastet waren. *(Abg. Peter: Herr Kollege, wir sind aber nicht im Gemeinderat! Verwechseln Sie das nicht!)* Das macht im Laufe von Jahren Milliarden aus; im Jahre 1972 zum Beispiel 500 Millionen Schilling.

Aber ich wollte ja kurz über den Minderheitsbericht sprechen. Ich zitiere hier nur zwei Punkte. Die vollständige Abgeltung der betriebsfremden Pensionslast haben Sie, Herr Minister, und der Kollege Ulbrich damals verlangt. Das würde heute bei 4½ Milliarden Schilling also bedeuten, daß das statt

1700 Millionen Schilling eben um 2,8 Milliarden mehr werden. Aber voriges Jahr, als Sie Minister waren, haben Sie schon weniger getan. Da haben Sie gesagt, bezüglich der Abgeltung von Pensionslasten und der Vergütung von Fremdlasten in Subventionstarifen werde eine Novellierung erforderlich sein; wünschenswert wäre eine ungefähr 50prozentige Abgeltung des tatsächlichen Einnahmenschalles.

Also auch hier dürfte ein größerer Brocken fehlen. Ich glaube, die ÖVP würde Sie nicht hindern, zumindest einzelne Teile dessen, was Sie im Jahre 1969 so massiv verlangt haben und was Sie 1970 in abgeschwächter Form wiederholt haben, durchzuführen.

Zu den Tarifierhöhungen der Verkehrsbetriebe, die also morgen im Gemeinderat beschlossen werden und die ja sehr hoch sind, höher als bei den Österreichischen Bundesbahnen — das soll jetzt beileibe kein Kompliment Ihnen gegenüber, Herr Minister, sein; das dürfen Sie nicht mißverstehen —, möchte ich also doch folgendes sagen. Die Preiserhöhung des Tagesfahrscheines von 5 auf 6 S beträgt 20 Prozent, also ungefähr wie bei der Bundesbahn. Das ist ja eigentlich gering gegenüber der Wochenkarte, denn am meisten trifft den Arbeiter die Erhöhung der Wochenkarte von immerhin 25 auf 36 S, das sind 40 Prozent. Die Studentenkarte wurde von 70 auf 105 S, das sind 50 Prozent, erhöht. *(Abg. Mühlbacher: Wir sind aber nicht im Gemeinderat!)* Ich habe eingangs den Zusammenhang geschildert, Herr Kollege Mühlbacher. Ja, es kommt schon etwas — ich bin schon dabei —, wo also das Parlament eine Rolle spielt. Sie hätten mich nicht dazu auffordern brauchen. Der Kinderfahrschein erfuhr eine Erhöhung von 1 auf 2 S.

Und nun, meine Damen und Herren, habe ich mir berichten lassen, daß die Frau Staatssekretär Karl — sie ist heute leider nicht hier — in Vertretung des Herrn Bundeskanzlers am 13. dieses Monats im Familienbeirat erklärt hat, der Herr Bundeskanzler werde beim Herrn Bürgermeister Slavik intervenieren, daß auch der Kinderfahrschein nur in dem gleichen Prozentsatze erhöht werden darf wie die anderen Tarife. Also bitte, es sind noch genau 20 Stunden Zeit, damit Sie zumindest das eine Versprechen des Herrn Bundeskanzlers im Wiener Gemeinderat wahr machen können, obwohl ich weiß, daß auch in anderen Fragen der Herr Bürgermeister Slavik nicht immer auf das hört, was der Herr Parteivorsitzende Dr. Keisky von ihm will. *(Abg. Dr. Schmidt: Er wird genausowenig Erfolg haben wie seinerzeit Klaus bei der Frau Schaumayer! — Ruf bei der ÖVP: Die Fahr-*



1164

Nationalrat XIII. GP — 15. Sitzung — 16. Dezember 1971

**Hahn**

scheine sind ja schon gedruckt!) Die Kinderscheine könnten theoretisch noch eingestampft werden.

Aber abschließend noch zur Situation der Verkehrsbetriebe, weil ich hier über die Zinsenlast gesprochen habe und betont habe, daß die Österreichischen Bundesbahnen hier in der Relation ja doch viel besser dran sind. Es hat sich auch der Rechnungshof damit beschäftigt, Einschaujahre 1960 bis 1965, veröffentlicht im Mai 1968. Ich lese hier nur einen Satz vor, denn dieser eine Satz, der ist auch heute noch aktuell. (Abg. Skritek: Das ist ja nichts anderes als die Wiener Budgetdebatte!) Wir sprechen über den Tarifverbund, Herr Nationalrat Skritek: Der Tarifverbund — das läßt sich nicht vermeiden, ob es Ihnen lieb ist oder nicht — erfordert eine Kooperation zwischen Bundesbahn und Verkehrsbetrieben, wobei ich betonen möchte, daß es also unter ÖVP-Regierung bei Tarifverhandlungen zumindest auch Besserstellungen für Verkehrsteilnehmer gab. Da sind Sie also gerade hinausgegangen. (Beifall bei der ÖVP.)

Also ich zitiere jetzt den Rechnungshof, nur die eine Passage, das ist klar, mehr würde wirklich den Rahmen sprengen. Aber weser eine Satz ist ja so treffend für die Verkehrssituation auch im Jahre 1971 oder 1972. Allgemein: Tarifverbund. — Der Herr Minister hat gesagt, Wien wäre die erste europäische Hauptstadt gewesen; Sie könnten recht haben. Ich dürfte unter Umständen ja gar nicht so ausführlich sein, aber der Herr Minister hat mir also hier Veranlassung gegeben, es jetzt etwas ausführlicher zu sagen, denn der Tarif- und Verkehrsverbund bedeutet eben beides.

Angesichts des Qualitätsunterschiedes der öffentlichen Verkehrsmittel zwischen den beiden zum Vergleich herangezogenen Städten London und Berlin, da kommt Hamburg gar nicht vor. Einerseits und Wien andererseits erschaffen die Benutzer der Wiener Verkehrs-betriebe bei der gegebenen Gleichheit der Preise der dargebrachten Dienstleistung selbst bei Überzahlung des höheren Lohns und Preisniveaus in den angeführten Städten bei einer Überwälzung des gesamten großen Verlustes auf die Normalkunden benachteiligt.

So der Rechnungshof im Jahre 1968. (Abg. Mayr: Sie sind genau dort, wo Sie hin kommen wollen.) Herr Kollege Mayr, Sie wissen es ja auch ganz genau. Verleiden Sie mich nicht, das Forderungsprogramm der Wiener ÖVP im Gemeinderat zu den Tariffragen, beginnend vom Jahr 1954, vom den Schlichtungsöffnungsplan, hier zu zitieren.

(Ruf bei der SPÖ: Auf wen reden Sie sich jetzt aus?), denn das würde wirklich den Rahmen des Parlaments sprengen. Aber nicht provozieren, nicht provozieren, Herr Kollege Mayr. Sie haben sich schwer genug getan, mehrere Male schwer genug getan in der Verteidigung des Herrn Bürgermeisters Slavik, und ich freue mich, daß ich meine erste Rede hier im Parlament benutzen kann, um gleich hier zu deponieren, daß der heutige Bürgermeister von Wien, Slavik, für die Verkehrsverhältnisse Wiens viel zuwenig getan hat und die Massenverkehrsmittel immer benachteiligt hat. (Zustimmung bei der ÖVP. — Zwischenrufe bei der SPÖ.) Denn, Herr Kollege Nationalrat Mayr, fordern Sie mich nicht heraus, jetzt werde ich es auch sagen, jetzt wird es also länger werden. (Abg. Peter: Wir sind ja keine Dependence des Wiener Gemeinderates, Herr Kollege Hahn! — Heiterkeit.)

Präsident Dr. Maleta (das Glockenzeichen gebend): Also, meine Damen und Herren, vielleicht kommen wir vom Lokalgeleise wieder auf die Hauptstrecke!

Abgeordneter Hahn (fortsetzend): Die Hoheitsverwaltung hat in 25 Jahren den schwer defizitären Stadtwerken nicht nur fast nichts gegeben, sondern von ihnen 1 Milliarde und 94 Millionen Schilling Gebrauchs- und Wegebenutzungsgebühr eingehoben. Das dürfte Ihnen bekannt sein, Herr Kollege Mayr. Aber bitte, es wäre ja sehr interessant, wenn jetzt der Herr Nationalrat Blecha — Schieder ist ja leider derzeit in Amerika — die Stellungnahmen der Jungsozialisten zum Nulltarif hier darlegen würde. Sie brauchen keine Angst zu haben, daß ich jetzt über den Nulltarif zuviel spreche, aber dieser Nulltarif ist ja schon deswegen nicht durchführbar, weil schon bei den heute bezahlten und bei den in den nächsten Wochen leider auch erhöhten Tarifen die Wagenzüge in der Früh bei der Beförderung zum Arbeitsplatz und am Nachmittag vom Arbeitsplatz total überfüllt sind und es ja kaum zumutbar erscheint, das gleiche durchzuführen, was sich jetzt bei der Schülerbeförderung auf den Autobuslinien abspielt, wo auch die Chauffeure gegen jede Vorschrift fahren müssen.

Meine Damen und Herren! Es gäbe noch Verschiedenes zu dem Kapitel zu sagen, aber wir haben heute zwei Kapitel zu behandeln, und es gibt noch zahlreiche Redner. Aber eines möchte ich schon mit allem Nachdruck hier betonen. Meine Damen und Herren der Sozialistischen Partei! Denken Sie doch darüber nach, hier im hohen Haus haben Sie noch keine Sparte Zeit, zum Unterschied vom Gemeinderat, (Abg. Peter: p. Schon



**Hahn**

wieder!), wo das morgen schon über die Bühne gehen wird. Hier haben Sie also noch Zeit darüber nachzudenken, wie man in den Ballungszentren Hunderttausenden Arbeitnehmern doppelte Fahrtkosten zumindest vermindert. Führen Sie rasche Verhandlungen, um die kommende drohende Tarifierhöhung etwas zu entschärfen! Folgen Sie dem Beispiel, das Ihnen die ÖVP in früheren Jahren zum Wohle der Arbeitnehmer gegeben hat! *(Beifall bei der ÖVP.)*

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

Abgeordneter Ing. **Scheibengraf** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Bei den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Hahn habe ich eigentlich das Gefühl bekommen, daß die Österreichische Volkspartei im Wiener Gemeinderat einen großen Verlust erlitten hat. *(Heiterkeit bei der SPÖ. — Abg. Dkfm. Gorton: Sicherlich!)* An und für sich will ich aber zum Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt, im besonderen zum Fernmeldedienst Stellung nehmen.

Für das Jahr 1972 ist ein kassenmäßiger Abgang von 1167 Millionen vorgesehen. Wenn der Konjunkturausgleich-Voranschlag zum Tragen kommt, sind weitere Ausgaben von 68,5 Millionen präliminiert.

Ich bin dem Herrn Abgeordneten Doktor Schmidt für seinen Debattenbeitrag sehr dankbar, wenn er festgestellt hat, daß das sogenannte Defizit der PTA eigentlich kein Defizit ist, weil es, nach kommerziellen Überlegungen gesehen, tatsächlich einen Überschuß geben kann.

Abgesehen von diesem Debattenbeitrag hat mich aber der Debattenbeitrag des Herrn Dr. Keimel sehr unangenehm berührt, nachdem er von sich aus hier festgestellt hat, daß die Abgänge der beiden Betriebe, die hier zur Debatte stehen, an die 7 Milliarden Schilling betragen. Er hat also gegen besseres Wissen hier einfach etwas zusammengeworfen, was man nicht vermengen konnte.

Wenn wir Sozialisten in der Oppositionsstellung zu dieser Frage Stellung genommen haben, dann so, daß wir die Budgetunwahrheit einer Kritik unterzogen haben, die damals bei dieser Post immer wieder in Erscheinung getreten ist. Der damalige Bundesminister konnte nämlich von Haus aus die Zustimmung seines Herrn Finanzministers nicht erreichen, und es mußten immer erst die Zahlungsabschlüsse, die Rechnungsabschlüsse das wahre Bild ergeben.

Der Post- und Omnibusdienst ist passiv. Wenn wir 1970 als Vergleich, nachdem der Rechnungsabschluß darüber vorliegt, nehmen, sehen wir, daß der Fernmeldedienst hier nicht nur ausgleichen könnte, sondern, wie das heute schon gesagt worden ist, auch noch für das Gesamtkapitel einen Überschuß erbringen würde.

Der Abgang ist also die Vorfinanzierung für die Durchführung der Vollautomatisierung des Fernmeldedienstes gewesen und wird ab 1973 den weiteren Um- und Ausbau unseres Fernmeldewesens ermöglichen. In beiden Fällen wird aber diese Vorfinanzierung auf lange Sicht vom Fernmeldedienst selbst abgedeckt werden.

Die Ausgaben für den Anlagenbau und die Amortisierung bereits durchgeführter Bauten nach den zweckgebundenen Fernmeldegebühren betragen für 1972 2238 Millionen Schilling. Die Frage, ob ein konzeptiver weiterer Ausbau und eine Erneuerung unserer Fernmeldebetriebsanlagen vorgesehen ist, kann ich mit einem überzeugenden Ja beantworten. Die Automatisierung des Fernsprechkverkehrs wird 1972 abgeschlossen sein.

Diese Anlagen sind die zweitgrößten ihrer Art unserer Infrastruktur. Die beiden FBIG — die Abkürzung für Fernmeldebetriebs-Investitionsgesetz — waren eine segensreiche Einrichtung. Und wäre es möglich gewesen, meine sehr geehrten Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei, mit Ihnen ebenso in den Jahren 1963 und 1964 ein ähnliches Finanzierungsabkommen für unsere Bundesbahnen zu erreichen, würde sich dort heute ein wesentlich anderes Bild ergeben. Vorgeschlagen wurde es Ihnen von Jahr zu Jahr.

Das erste FBIG brachte die Intensivierung der Vollautomatisierung unseres Fernsprechkverkehrs, das zweite die Weiterführung und nunmehr den Abschluß dieses Vorhabens. 1964 bis 1972 sind des weiteren aber auch 568.000 Teilnehmer angeschlossen worden. Wir nehmen sogar an, daß sich diese Zahl noch erhöhen wird.

Die Bestellermächtigung für den Bundesminister für Verkehr für 1964 bis 1967 war 3,7 Milliarden, für die Zeit von 1968 bis 1972 7,3 Milliarden. Und im neuen FMIG — Fernmeldeinvestitionsgesetz — wird für die Zeit 1973 bis 1976 die Bestellermächtigung für den Bundesminister für Verkehr 13,7 Milliarden Schilling umfassen. In diesem Betrag ist auch jener Fehlbetrag für 1972 in der Höhe von 326 Millionen Schilling eingeschlossen, der nötig war, um eine entsprechende Planung für 1972 zur Durchführung zu bringen. *(Der Präsident übernimmt den Vorsitz.)*

**Ing. Scheibengraf**

Eine Unterlassung dieser Aufstockung für 1972 würde die Warteliste der Bewerber verlängern und würde Baumaßnahmen gerade für die Vermittlungsanlagen empfindlich kürzen. Nach dem FBIG stand 1972 auf Grund der Vorräte nur mehr ein Betrag von 1620 Millionen Schilling zur Verfügung. Die Aufstockung erfolgte auf 1946 Millionen Schilling Bestellermächtigung für 1972.

In der dritten Periode des vierjährigen Bestellermächtigungsgesetzes steht ein Betrag von 13,6 Milliarden zur Verfügung; das ist dreieinhalbmal soviel wie für 1964 bis 1968 und fast doppelt soviel wie für 1968 bis 1972.

Das Investitionsprogramm 1973/76 umfaßt nicht nur die Erweiterungs- und Erneuerungsinvestitionen des Fernsprechsektors einschließlich des dazugehörigen Hochbaues, sondern folgende weitere Fernmelde-Investitionsvorhaben: den Aufbau eines österreichischen Datenvermittlungsnetzes — dies wurde heute hier bereits mitgeteilt —, die Erweiterung und Erneuerung des österreichischen Fernschreib- und Funknetzes sowie die Beschaffung von Kraftfahrzeugen, von Meßgeräten und Werkzeugen.

Die letztgenannte Investition ist eine von uns seit 1964 gestellte Forderung, die nunmehr die Regierung Kreisky erfüllen wird. Die vorgesehene zeitliche, technische und finanzielle Abwicklung des in Aussicht genommenen Fernmelde-Investitionsprogramms ist den Erläuterungen des FMIG, vor allem aber der hierfür notwendigen Regierungsvorlage zu entnehmen. Es umfaßt das vollständige Finanz- und Arbeitsprogramm für die Zeit von 1973 bis 1976.

Ich darf feststellen, daß der Anschluß an die zwei vorangegangenen Vierjahresprogramme durch die rechtzeitige Vorlage und Verabschiedung des FMIG friktionsfrei verlaufen kann. Die Schwachstromindustrie und Bauwirtschaft können also disponieren. Dies ist aber auch ein Beweis, daß die Arbeiten im Bundesministerium für Verkehr planvoll und gewissenhaftest erfolgen.

Im Zeitraum 1973/76 sollen demnach weitere 563.000 Hauptanschlüsse hergestellt werden, also die gleiche Zahl wie vorher in acht Jahren. Damit wird der Versuch unternommen, die Wartezeit der Anschlußwerber wesentlich zu verkürzen.

Der raschere Abbau der Warteliste hat aber nicht nur eine finanzielle Seite; das wurde auch hier heute bereits betont. Die Behinderungen im Leitungsbau und bei der Kabelverlegung haben in den vergangenen Jahren Schwierigkeiten bereitet. Die Einführung eines Prämiensystems durch den derzeitigen

Minister für die Spleißer und für die Verlegung der Kabel sowie die Anwendung mechanischer Spleißungsbehelfe haben nach der Ansicht der Fachleute jetzt doch den Engpaß behoben. Wie ich annehme, kann mir hier auch Kollege Gradinger zustimmen.

Die bisherige tatsächliche Blockierung der Möglichkeit, weitere Anschlüsse herzustellen, bestand im Finanzierungsgesetz selbst, das ja lediglich auf die Durchführung der Vollautomatisierung abgestellt war.

Dies gilt natürlich auch für die Anschlußwerber im ländlichen Raum. Es wird für uns ein wirkliches Unterfangen sein, hier alle Anstrengungen zu machen, eine größtmögliche Zahl von Anschlüssen im ländlichen Raum zu tragbaren Kosten für die Anschlußwerber zu erwirken. Diese Kostensenkung soll so erwirkt werden, daß im Flachland die Kabelköpfe beziehungsweise Auslässe bis in die Ortschaften vorverlegt werden. Das wurde vom Herrn Bundesminister hier bestätigt und wird also so gehandhabt. Im Bergland sollen über das Bergbauernprogramm der Bundesregierung Kredite und Zuschüsse erfolgen. Auch das ist bereits ein Vorhaben, das zur Kenntnis gebracht worden ist. Aber auch die Bundesländer werden wie im Falle von Oberösterreich, Niederösterreich, Vorarlberg, Tirol und Wien ihre Hilfeleistung hierzu nicht versagen können.

Die Voraussetzung für die Zuschaltung von 563.000 neuen Hauptanschlüssen ist aber der weitere großzügige Ausbau der Vermittlungs- und bestehenden Übertragungsanlagen in zeitlich gleicher Folge. Besetztzeichen und „Bitte warten“ behindern heute den Fernsprechverkehr bereits sehr empfindlich. Also auch im Ballungsraum müssen große Investitionen durchgeführt werden, um den Fernsprechverkehr normal ablaufen zu lassen. Es hätte auch der Teilnehmer im ländlichen Raum nicht viel von seinem Anschluß, wenn er schließlich im Ballungsraum selbst nicht durchkommt.

1976 werden wir um 50 Prozent mehr Fernsprechteilnehmer haben. Das wird aber zumindest die Verdoppelung der Summe der Sprechminuten bringen. Deshalb müssen die Übertragungs- und Vermittlungsanlagen in dem geplanten Umfang erweitert und erneuert werden, damit sie den vorauszusehenden Leistungsanfall ohne besondere Störungen bewältigen können.

In der letzten Zeit mehren sich die Leitungsschäden durch Bauarbeiten. Von 3500 gemeldeten Schäden im Jahr 1970 waren 40 Prozent durch Baumaßnahmen herbeigeführt. Eine bessere Verhinderung beziehungsweise

**Ing. Scheibengraf**

Abstellung dieser Schäden konnte bisher nicht erreicht werden. Leider kann nur der Techniker den ganzen Umfang dieser Vorhaben richtig erkennen.

Daher ein paar Hinweise auf das Arbeitsprogramm, das nach diesem neuen FMIG zur Durchführung gelangen soll: Es müssen über 20.000 km Netzgruppen- und Ortskabel verlegt werden, es müssen 45.000 km oberirdische Leitungen aller Art verlegt werden; weiters muß der umfangreiche Ausbau des Richtfunk-Streckensystems und der Weitfernverkehrs-Sprechkreise, der Bau der österreichischen Satelliten-Erdfunkstelle und des europäischen Funkrufdienstes in der gleichen Zeit erfolgen. Des weiteren die Erneuerung der Rundfunk-übertragungsstellen sowie der Austausch aller veralteten Wählamtseinrichtungen im ganzen Bundesgebiet. Die damit verbundenen Hochbauten sind im Programm 1973/76 enthalten. Auch hiezu ein Wort:

Zu den Fragen der Durchführung der Hochbauten gesellt sich eine sehr, sehr unangenehme sachbezogene Gegebenheit, nämlich der Erwerb der notwendigen Gründe, die eine solche Errichtung möglich machen. Hier stellen sich manchmal gerade nicht so ohne weiteres zu überwindende Schwierigkeiten entgegen. Gerade die Postämter sind örtlich gebunden, eine Spaltung dieser örtlichen Stellen wäre schon aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht immer zu empfehlen. Es wird also sehr wesentlich darauf ankommen, daß hier alle Stellen, sowohl die Gemeinden als auch die privaten Grundbesitzer, das notwendige Verständnis aufbringen, um die großen Bauvorhaben einer wirklichen Erledigung zuführen zu können.

Wir begrüßen aber auch die Anschaffung von mehr als 1000 Kraftwagen sowie der längst geforderten Meßgeräte und Werkzeuge, deren Fehlen jetzt die Wartung der Anlagen des Fernsprechverkehrs in vielen Gebieten bereits in Frage gestellt hat. Diese Anschaffungen werden einen besseren Einsatz der Bediensteten ermöglichen, die Tätigkeit des Entstördienstes vereinfachen und erleichtern.

Voraussetzung für das FMIG war die Herbeiführung der Übereinstimmung mit dem Finanzministerium. Der Herr Finanzminister hat dadurch einen weit größeren Einnahmeverzicht konzidiert, als dies je ein Finanzminister der ÖVP zu tun bereit war. *(Beifall bei der SPÖ.)* Nur dadurch wird der kommende großzügige Ausbau des Fernsprechverkehrs in Österreich möglich und die völlige Ausschöpfung der sich daraus ergebenden kommerziellen Gegebenheiten erst durchführbar sein.

Man möge das, was ich jetzt gesagt habe, in vollem Umfange aufnehmen, denn es hat keinen Sinn, hier auf der einen Seite zu fordern, die Warteliste in den Ballungsräumen soll abgebaut werden, der Leitungsbau im ländlichen Raum muß forciert werden, zugleich aber auch die Forderung zu erheben, daß die Sprechstörungen behoben sein müssen. Dazu gehören finanzielle Mittel, Geld und wieder Geld, in einem Ausmaß, wie dies durch die Regierung Kreisky erreicht worden ist.

Für das Jahr 1972 ergibt sich für den Fernmeldedienst ein betrieblicher Mehraufwand von 202,5 Millionen, für Tilgung und Zinsendienst stehen 292 Millionen Schilling zur Verfügung. Die Personalerhöhung, die längst notwendig war, beträgt für 1972 596 Bedienstete.

Erlauben Sie mir, daß ich hier noch einmal auf die Frage der Fünftagewoche zurückkomme, die eine Forderung der Postbediensteten ist. Sie kommt nicht von ungefähr, weil der Benutzer, sowohl der einfache Bundesbürger als auch der Gewerbetreibende, schon angezeigt hat, daß er eigentlich von der Benützung am Samstag bereits selbst Abstand genommen hat. Wenn man also in eine Tagesleistung zum Wochenleistungszeitraum 11. 10. bis 16. 10. 1971 Einblick nimmt, dann erkennt man, daß die Zahl der angenommenen Erlagscheine und sonstigen Einzahlungen von 10 Prozent im Jahre 1969 auf 7 Prozent im Jahre 1971 abgenommen hat. Die Rückzahlung aus Postsparkassenbüchern ist von 17 im Jahre 1969 auf 12 Prozent im Jahre 1971 zurückgegangen. Die Zahl der angenommenen Pakete hat von 4 Prozent im Jahre 1969 auf 2,2 Prozent im Jahre 1971 abgenommen. Die Zustellung von Paketen ist von 13 auf 9, die der abgeholten Pakete von 14 auf 9 Prozent zurückgegangen.

Man sieht also, daß es kein unbilliges Verlangen der Postbediensteten ist und daß mit der entsprechenden Regelung des Herrn Bundesministers auch den wirtschaftlichen Gegebenheiten wirklich Rechnung getragen worden ist.

Wir Sozialisten beglückwünschen das Bundesministerium für Verkehr zu dieser zukunftsweisenden Planung. Sie gibt den Weg frei zu einer praktizierten Industriepolitik, meine Herren von der Österreichischen Volkspartei, zu einer großzügigen Erweiterung und Verbesserung unserer Infrastruktur und zu einer konzeptiven Arbeitsleistung des Fernmeldedienstes in unserer PTA selbst. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Ich möchte bei dieser Gelegenheit den Planungsstellen der PTA im besonderen, aber auch allen Bediensteten der Postverwaltung

**Ing. Scheibengraf**

des Fernmeldedienstes Dank und Anerkennung für ihre stets erbrachten Leistungen aussprechen. *(Erneuter Beifall bei der SPO.)*

Wir Sozialisten stimmen gerne dem Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt, zu. *(Beifall bei der SPO.)*

**Präsident:** Als nächster zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Hietl.

Abgeordneter **Hietl** (ÖVP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Nachdem der Kollege Stix als erster Redner heute erklärt hat, obwohl er aus den Bergen komme, möchte er gerne einige Sätze zur Donauschiffahrt sagen, glaube ich, daß ich als Niederösterreicher, noch dazu knapp neben dem großen Wasser wohnend, in jenem Lande, das unsere Schifffahrt durchquert, einige Sätze zu diesem Thema sagen darf, denn die Donauschiffahrt stellt ja die Verbindung vom Westen zu den Balkanländern, kurz gesagt von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer her.

Der Herr Minister hat schon erwähnt, daß eine Besprechung mit der DDSG stattfinden wird, bei der er mithelfen werde, diese DDSG zu sanieren und die Schifffahrt in Österreich echt lebendig zu machen. Darf ich den Herrn Minister vielleicht noch an einiges erinnern: Die Lage der DDSG ist tatsächlich ernster, als es vielleicht angenommen wird, und vielleicht wurde diesem Problem auch zuwenig Raum hier gewidmet.

Diese Lage ist nicht überraschend eingetreten, sie wurde von allen Experten schon vorausgesehen. In richtiger Erkenntnis dieser Umstände forderte bereits das Gesamtverkehrskonzept der ÖVP-Regierung eine sofortige Überprüfung der Gesellschaft durch eine neutrale Unternehmensberatung, welche Maßnahme vom damaligen Bundesminister für Verkehr Dr. Weiß umgehend veranlaßt wurde. Der Bericht dieser Unternehmensberatung „Ratio“ wurde im Sommer 1970 fertiggestellt, also zu einer Zeit, zu der Sie, Herr Bundesminister, bereits die Amtsgeschäfte übernommen hatten.

In Ihren Äußerungen in der Öffentlichkeit vom Juni und Juli 1970 im ORF und in verschiedenen Tageszeitungen haben Sie sich sofort sehr eingehend mit dem Problem der DDSG beschäftigt. Zunächst haben Sie in Anlehnung an das „Ratio“-Gutachten vom Vorstand der DDSG ein Unternehmenskonzept gefordert, welches Ihnen noch am 28. Juli dieses Jahres zugeleitet wurde. *(Abg. Libal: Landwirtschaftskammer!)* Entschuldigung: Einen Tag Geduld! Morgen, Herr Kollege Libal, können wir uns darüber sehr ausführlich unter-

halten. *(Beifall bei der ÖVP.)* Ich muß feststellen, Herr Kollege Libal kann den morgigen Tag wirklich nicht erwarten.

Sie haben daraufhin ein aus fünf Herren des Bundesministeriums für Verkehr und des Bundesministeriums für Finanzen zusammengesetztes Komitee mit der Prüfung dieses Konzeptes betraut. Der Endbericht ist Ihnen am 9. September 1971 übermittelt worden.

Sie haben, Herr Bundesminister, stets keinen Zweifel daran gelassen, daß Sie in der DDSG einen außerordentlich wichtigen Faktor der österreichischen Verkehrswirtschaft sehen, dem in Zukunft, nach Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals, erhöhte Bedeutung zukommen wird. Sie haben daher zu wiederholten Malen erklärt, daß eine Sanierung dieses Unternehmens unerlässlich sei, daß die DDSG auf eine gesicherte Basis gestellt werden müsse und daß die zur Bewältigung der gegenwärtigen und kommenden Aufgaben notwendigen Investitionen gewährleistet werden müssen. Sie haben angekündigt, daß diese Maßnahmen unmittelbar nach Vorliegen des Berichtes des Beamtenkomitees in die Wege geleitet werden.

Wir verweisen auf Ihre Erklärungen in den verschiedenen Tageszeitungen, darunter die „Presse“, Ihre „Arbeiter-Zeitung“ und die „Wochenpresse“ vom September und Oktober dieses Jahres.

Wir stimmen mit den dort geäußerten Meinungen im wesentlichen überein und haben nach Ihren Erklärungen erwartet, daß Sie im Bundeshaushalt 1972 die erforderlichen Vorkehrungen treffen werden. Nun mußten wir mit umso größerer Verwunderung und Bestürzung feststellen, daß für die Konsolidierung der DDSG im vorliegenden Bundeshaushalt keinerlei wie immer geartete Ansätze enthalten sind. Die ausgewiesene Post von 13 Millionen deckt kaum den laufenden Abgang.

Sie haben bereits, Herr Minister, in einer Fragebeantwortung dem Dr. Stix erklärt, das Defizit sei wesentlich höher. Es können also diese 13 Millionen den laufenden Abgang der Personenschiffahrt und die Aufwendungen für gewisse Kategorien von Ruhegüssen überhaupt nicht decken.

Da Sie nun keine Mittel zur Sanierung der DDSG vorgesehen haben, Herr Minister, muß ich fragen: Haben Sie Ihre Meinung seit Ende September dieses Jahres geändert? Sind Sie trotz eingehender Vorarbeiten und ein- und einhalbjährigen Studiums der Probleme noch immer zu keiner Entscheidung gelangt oder glauben Sie eine solche aufschieben zu kön-

**Hietl**

nen? Wir sind jedenfalls der Meinung, daß alle Aspekte erschöpfend beleuchtet wurden und eine Entscheidung nicht länger hinausgezögert werden kann, wenn die weitere Entwicklung der österreichischen Schifffahrt nicht ernstest gefährdet werden soll.

Im gleichen Zusammenhang, Herr Minister, stehen neben Sachfragen aber auch Personalfragen zur Debatte.

Wenn die von Ihnen so oft in Aussicht gestellte Sanierung der DDSG sinnvoll in Angriff genommen werden soll, wird es eben nicht unbeträchtlicher Mittel des Bundes, einer fähigen und entschlußfreudigen Unternehmensleistung bedürfen, um den angestrebten Erfolg zu garantieren.

Derartige Operationen können erfahrungsgemäß nicht in wenigen Monaten zum Abschluß gebracht werden. Der Geschäftsleitung muß daher ein längerer Zeitraum eingeräumt werden. Wie Sie wissen, wurde die Bestellung des derzeitigen Vorstandes der DDSG im vergangenen Herbst nur auf zwei Jahre, also bis Ende 1972, vorgenommen. Sie selbst haben im Sommer dieses Jahres erklärt, die Verträge allenfalls zum Jahresende aufkündigen zu wollen.

Zusammen mit dieser Entscheidung über die Art und Weise der Sanierung der DDSG werden wir von Ihnen, Herr Minister, daher auch die Entscheidung darüber erwarten, ob Sie die gegenwärtige Unternehmensleitung der DDSG, die immerhin seit 1961 diese Geschäfte führt, für befähigt halten, mit Hilfe des Aktionärs eine Wendung zum Besseren in der Entwicklung der Gesellschaft herbeizuführen.

Alle Erfahrungen zeigen nämlich, daß die Führungsfrage doch eine der wichtigsten Komponenten der Sanierung eines Betriebes darstellt. Eine falsche Entscheidung in diesem Punkte stellt daher den Erfolg eines noch so wohlüberlegten Sanierungsplanes in Frage und läßt daher den Einsatz erheblicher öffentlicher Mittel wenig sinnvoll erscheinen.

Ich darf dazu, bevor ich zur Bundesbahn übergehe, noch aus Ihrer „Arbeiter-Zeitung“ vom 26. September zitieren, in der es, zwei Wochen vor der Wahl, hieß:

„Verkehrsminister Fröhbauer kam in diesem Zusammenhang auch auf die Behauptungen der ÖVP zu sprechen, wonach die DDSG und die Nebenbahnen eingestellt werden sollen. Diese Behauptungen seien völlig aus der Luft gegriffen und offenbar der wachsenden Hysterie der ÖVP über ihre eigene Konzeptlosigkeit zuzuschreiben, sagte Fröhbauer. Das Verkehrsministerium hätte wohl kaum in monatelanger intensiver Arbeit den Entwurf eines Donau-

ausbaugesetzes fertiggestellt, wenn an der Schauernachricht über eine geplante Liquidierung der DDSG nur das geringste wahr wäre.“

Nun, wenn man das Budget 1972 anschaut, dann merkt man: An dieser Aussage ist irgend etwas faul!

Es heißt hier weiter:

„Zu der Behauptung der ÖVP, die Einstellung von Nebenbahnen sei schon beschlossene Sache, sagte Fröhbauer, bis jetzt liege der Eisenbahnbehörde kein einziger Antrag auf Einstellung einer Nebenbahnlinie vor. Sollte einer einlangen, werden nicht nur die betriebswirtschaftlichen Aspekte, sondern mit allen betroffenen lokalen Interessenten gemeinsam auch die volkswirtschaftlichen und sozialen Momente beraten werden.“

Und wie schauen heute die Tatsachen aus? Wo wurde wirklich viel und mit wem darüber beraten? Wir hören davon, daß verschiedene Gruppen von Nebenbahnen eingestellt werden sollen, doch von den Beratungen vorher haben wir sehr wenig gehört.

Ich weiß schon, daß heute dieses Thema wahrscheinlich mehrmals von Rednern angezogen werden wird; es ist eben aktuell, und daher ist es notwendig, daß sich die einzelnen Abgeordneten damit beschäftigen. (Abg. Haas: Das schreibt doch nur das „Niederösterreichische Volksblatt“!) Herr Abgeordneter Haas, Sie hätten genug Gelegenheit: Kümern Sie sich in Ihrer eigenen Umgebung, dort, wo Sie zu Hause sind (Abg. Haas: Das überlassen Sie mir! Das werde ich zur richtigen Zeit tun!), und fragen Sie nicht nur unsere Leute, sondern auch Ihre Genossen, was diese dazu zu sagen haben. (Beifall bei der ÖVP.)

Es ist ja eine bekannte Tatsache, daß unsere Bundesbahnen ständig wirtschaftliche Schwierigkeiten haben und man daher immer wieder Ansätze sucht, dieses Dilemma in irgendeiner Form zu lösen, um das ständige Defizit zu mildern, denn von einer Wirtschaftlichkeit, meine Herren, ist derzeit weit und breit nichts zu sehen!

Da kommt nun wieder einmal der Vorschlag — dies, obwohl noch im September erklärt wurde, es gebe da eine Hysterie der ÖVP —, durch Stillegung von Nebenbahnen — laut einer Untersuchung von Ihnen sollen es 42 Strecken sein — größere Einsparungen zu tätigen.

Es ist sicherlich möglich, daß einige Linien dieser 42 angeführten und angeblich untersuchten Nebenbahnen in ihrer Frequenz nicht den wirtschaftlichen Erwartungen entsprechen. — Herr Kollege Ulbrich! Sie haben sicherlich

1170

Nationalrat XIII. GP — 15. Sitzung — 16. Dezember 1971

**Hietl**

heute noch Gelegenheit, mir zu erwidern, um den Tatsachen Rechnung zu tragen. — Doch ist dabei vor allem zu bedenken, daß so manche Bahnlinien trotz all dem erhalten werden müssen, und zwar deshalb, weil dies aus wirtschaftspolitischen Überlegungen einfach notwendig ist.

Es geht doch heute nicht mehr darum, daß das Prestige eines Ortes oder Marktes oder gar einer Kleinstadt von einem Bahnhof abhängig ist, sondern man muß infolge des wirtschaftlichen Umstellungsprozesses den vielen kleinen landwirtschaftlichen Betrieben eine Nebenerwerbsmöglichkeit geben, wozu aber die erste Voraussetzung ein Arbeitsplatz ist. Und da dieser Arbeitsplatz, meine Damen und Herren, aber nicht an der Grenze eines kommunistischen Staates zu finden ist, da sich dort trotz aller Bemühungen der betreffenden Stellen eben keine Industrie ansiedeln wird, ist es notwendig, daß diese Arbeitskräfte Verkehrsmöglichkeiten vorfinden, die ihnen erlauben, zu einem Arbeitsplatz in der Großstadt oder in der Nähe der Großstadt zu kommen, und dazu sind eben die verschiedenen Nebenbahnen erforderlich. Bedenken wir doch, daß heute durch eine hervorgerufene Infrastruktur selbst die Experten von der Raumordnung, Industrielle und, meine Herren, sogar die Gewerkschaftsfunktionäre für die Erhaltung verschiedener Nebenbahnen eintreten.

Es wäre daher zweckmäßig, sich vor der Einstellung solcher Linien jenes Stils zu befleißigen, dessen sich in der ÖVP-Alleinregierung der damalige ÖVP-Verkehrsminister Dr. Weiß befleißigt hat. Wie wir hier laut „Arbeiter-Zeitung“ feststellen, sollte das auch so geschehen. Nur wird eben jetzt, nach dem 10. Oktober, von Ihnen anders gesprochen als vorher. *(Rufe bei der SPÖ: Besser! — Abg. Haas: Lesen Sie auch andere Zeitungen!)* Eine ganze Reihe könnte ich Ihnen zitieren, wenn Sie meine Zeit hier länger in Anspruch nehmen wollen.

Wenn ich schon bei der Bundesbahn bin und man von Rationalisierungsmaßnahmen spricht, dann, glaube ich, muß auch davon gesprochen werden, daß es endlich an der Zeit wäre, einerseits für die Sicherheit an schienen-gleichen Bahnübergängen zu sorgen und dabei andererseits die Verkehrsstauungen zu bewältigen. Es wurde in den Budgetberatungen ja davon gesprochen, daß wieder eine ganze Reihe von Bahnübergängen den modernen Erfordernissen angepaßt werden sollen.

Nun darf ich fragen, Herr Minister, wie sieht das in Niederösterreich aus, wo es eine Unzahl beschränkter Bahnübergänge gibt, wo Wartezeiten von 15 bis 20 Minuten keine

Seltenheit sind? In einer Zeit der ständigen Arbeitszeitverkürzung und immer rascher werdenden Verkehrs sind solche Schranken ein echtes Hindernis des Verkehrs auf den Straßen und führen selbst zu Wettbewerbsverzerrungen, sodaß es oft schwer ist, in Orten, die auf diese Weise umschlossen sind, einen Industriebetrieb zu bekommen.

Hier wäre es höchst an der Zeit, sei es durch automatische Halbschranken oder — wenn schon nicht überall und nicht immer möglich — durch Blinkanlagen, für eine Beschleunigung des Verkehrs zu sorgen.

Es ist mir zum Beispiel bekannt, meine Herren, daß von Leuten Ihrer Fraktion Aussagen gemacht wurden, daß der Bahnschranken in der Gemeinde Etsdorf am Kamp, wo er ein besonderes Problem ist, in einem halben Jahr durch eine Blinkanlage ersetzt werde. Diese Aussage wurde fast vor einem Jahr gemacht. Bis heute ist — außer den Bahnschranken, die noch immer dort sind — nichts geschehen. Hier wäre für echte Abhilfe zu sorgen. Wenn man schon mir dafür kein Verständnis entgegengebracht hat, dann, glaube ich, hätte man annehmen können, daß den Kollegen Ihrer eigenen Fraktion, Herr Minister, Gehör geschenkt wird. Doch auch das war nicht der Fall.

Nachdem ich schon von dem Defizit und der Unwirtschaftlichkeit der Bundesbahnen auf diese Art hier gesprochen habe, muß ich auch noch auf eine Frage zu sprechen kommen, die die österreichische Bevölkerung allgemein sicherlich sehr interessiert. Wir haben ja bereits darüber des öfteren gesprochen.

Es wurde eine Erhöhung der Tarife unter Ausschaltung des Parlaments vorgenommen, wobei ich neben dem Personenverkehr auch auf den Güterverkehr zu sprechen kommen darf. Hier muß ich feststellen, daß mit einer fast 9prozentigen Erhöhung bei den Gütertarifen der Plafond im europäischen Güterverkehr erreicht worden ist. Besonders betroffen ist damit unsere gesamte Wirtschaft. Durch die Erhöhung der Tarife im Personenverkehr sind auch alle jene betroffen, die gezwungen sind, täglich die Bahn zu benutzen.

Im Sommer dieses Jahres wurden die Schülerfreifahrten von Ihnen beschlossen. Nicht alle unsere Schüler können mit der Bundesbahn fahren *(Zwischenruf des Abg. Haas)*, sondern wir haben sehr viele Schüler, die täglich Autobusse, soweit sie vorhanden sind, benutzen müssen. Jetzt darf ich Ihnen dazu etwas sagen *(Zwischenrufe bei der SPÖ)* — und das ist Ihnen sicherlich sehr unangenehm —: Sie haben ein Mordsgeschrei hier aufgezo-gen, als wir zu den Schülerfreifahrten

**Hietl**

Stellung genommen haben. Jetzt schauen Sie sich dieses Chaos draußen an! Fragen Sie die Chauffeure dieser Autobusse. 120 Kinder und mehr haben sie täglich mit einem Autobus zu transportieren. Wenn hier Verletzungen auftreten — und solche sind bereits aufgetreten —, dann tragen Sie, meine Damen und Herren, dafür heute die Verantwortung! (*Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Sie wollen das nicht zur Kenntnis nehmen. Sorgen Sie dafür — vor allem Sie, Herr Minister —, daß hier auf diesem Gebiete Abhilfe geschaffen wird, denn Sie sind dafür verantwortlich! (*Zustimmung bei der ÖVP.*)

Ich wünsche nur, Herr Minister, daß Sie Gelegenheit haben, diese Zustände, von denen man nicht gerne hier spricht, draußen zu überprüfen. Man kann Gesetze beschließen, meine Damen und Herren, man muß aber auch dafür vorher die Voraussetzungen schaffen. Das ist bei der Schülerfreifahrt nicht geschehen, sondern Sie wollten damit die Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen erreichen! (*Beifall bei der ÖVP. — Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

**Präsident:** Als nächster zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Dr. Blenk.

Abgeordneter Dr. **Blenk** (ÖVP): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sie gestatten, Herr Bundesminister, daß ich nur zu zwei ganz konkreten Problemen Stellung nehme. Es sind zwei Probleme, die sich auf den Raum Vorarlberg beziehen.

Ich wage das, obwohl ich der Meinung bin, daß es nicht Gegenstand der Budgetdebatte sein sollte, jedes Einzelproblem im Detail zu behandeln. Ich wage das deshalb, weil ich davon ausgehe, daß der Bereich speziell des Vorarlberger Rheintales in verkehrsmäßiger Hinsicht zu den Sorgenkindern der österreichischen Verkehrspolitik schlechthin zählt.

Diese Behauptung möchte ich darauf gründen, daß sämtliche Verkehrszählungen der letzten Jahre immer wieder ergeben haben, daß die Verkehrsdichte im Bereiche des Vorarlberger Rheintales an der Spitze aller Vergleichswerte steht. Allein in den Jahren 1955 bis 1970 hat sich der Verkehr im Bereiche Bregenz—Dornbirn—Feldkirch vervierfacht. Ich will hier nicht weitere Zahlen nennen, aber ich möchte Ihnen nur eines sagen: An der Südausfahrt von Bregenz ist beispielsweise im Jahre 1970 — das ist Ihnen, Herr Minister, bekannt — die Tagesspitze bei 23.000 Fahrzeugen gewesen, während die Schnittdichte pro Tag im ganzen Jahr bei 16.300 Fahrzeugen lag. Damit ist naturgemäß das im Vordergrund, was Sie schon erwähnt haben, nämlich

daß hier die Massenverkehrsmittel eine ganz entscheidende Aufgabe erhalten.

Ich komme nun zu dem Problem des zweigleisigen Ausbaues der Bahnstrecke im Rheintal. Es ist das ein Anliegen, das seit zehn Jahren, seit zwanzig Jahren und seit noch mehr Jahren immer wieder an der Spitze der Überlegungen steht. Es ist ein Anliegen, Herr Bundesminister, von dem wir Vorarlberger gehofft haben, daß es im Laufe dieses Jahres endlich in eine reale Verwirklichungssituation kommt.

Ich darf darauf verweisen, daß Sie, Herr Minister, am 25. Jänner dieses Jahres anläßlich einer Verkehrstagung in Bregenz dezidiert erklärt haben, daß im Laufe des Jahres die Strecke Feldkirch—Rankweil baumäßig in Angriff genommen werde. Es sind dann in der Folge einige Zweifel an dieser Aussage aufgetaucht, die Sie dann mit einem Telegramm beseitigten, in dem Sie ausdrücklich noch einmal mitteilten, es sei so, daß alle diese in Umlauf gesetzten Gerüchte, wonach etwa Verzögerungen eintreten, jeder Grundlage entbehren.

Die Folge war die, Herr Minister, daß das Land Vorarlberg zur Erleichterung der Situation des Bundes den schon erwähnten Kredit von 18 Millionen Schilling zur Verfügung stellen wollte, und zwar zu Bedingungen — das sei hier auch gesagt —, die an sich gewisse Kommentare zur Folge hatten. Es waren 7 Prozent Zinsen per anno.

Unabhängig davon wurde die Projektierung des Teilabschnittes Rankweil—Feldkirch im Sinne Ihrer Zusage in Auftrag gegeben, es wurde der Unterbau ausgeschrieben, und es wurde dann — zur allgemeinen Überraschung — die Ausschreibung wieder aufgehoben.

Herr Bundesminister! Ich möchte Sie schon um eine Antwort bitten: Es wurde verschiedentlich gesagt, wie man hörte, die Konditionen des Kredites seien für den Bund nicht akzeptabel. Zur Steuerung der Wahrheit darf ich darauf verweisen, daß das Bundesministerium für Finanzen im Anschluß an das Angebot der Vorarlberger Landesregierung nicht wie erwartet und wie auch schriftlich befragt und gewünscht, die Verhandlungsdelegation über die Konditionen bekanntgegeben hat, sondern in einem Schreiben an die Bundesbahn-Generaldirektion nur mitgeteilt hat, daß mangels einer entsprechenden Ermächtigung im Bundesfinanzgesetz eine entsprechende Berücksichtigung dieses Angebotes nicht möglich sei. Abgesehen von diesen Bedenken möchte man auch darauf hinweisen, daß die

**Dr. Blenk**

Konditionen als nicht vorteilhaft bezeichnet werden könnten.

Das ist an sich eine interne Mitteilung gewesen. Ich darf festhalten, daß das Amt der Landesregierung bis heute seitens Ihres Ressorts oder seitens des Finanzressorts überhaupt keine Antwort erhalten hat. Wir haben das nur mittelbar über ein Rundschreiben erfahren, das von der Bundesbahndirektion Innsbruck an die an der Ausschreibung teilgenommen habenden Firmen erging. Darin wurde schlicht und einfach gesagt: Wir teilen Ihnen mit, daß die Unterbauarbeiten, die seinerzeit ausgeschrieben wurden, auf Grund des Standes der derzeitigen Finanzierungsmöglichkeiten nicht realisiert werden können. Die Ausschreibung wird daher aufgehoben.

Herr Bundesminister! Soviel zu dieser Frage. Ich möchte Sie bitten, aufzuklären, wie sich diese ganz klaren Fakten zu Ihren dezierten mündlichen und fernschriftlichen Aussagen verhalten.

Thema zwei ist der Huckepack-Verkehr. Der Kollege Melter hat ihn schon kurz angezogen. Ich darf nur kurz in Erinnerung rufen, daß am 29. Dezember 1970 — also kurz vor Jahresende — in solenner Form der Hucketransverkehr zwischen Bludenz und Schönwies aufgenommen wurde, dann allerdings in weit weniger solenner Form am 15. Juli 1971 still und klammheimlich aufgehoben wurde. Still und klammheimlich sage ich deswegen, weil an sich weder die verladende Wirtschaft noch die Öffentlichkeit über die Gründe informiert wurden. Man hat damals so getan, als würde die Einstellung nur vorübergehend erfolgen. Leider wissen wir heute, daß das offensichtlich — und das wurde in Nachgesprächen auch ganz offen gesagt — eine endgültige Einstellung sein soll.

Die Bedeutung des Hucketransverkehrs gerade für den Winterverkehr über den Arlberg ist hier nicht näher zu erläutern. Sie ist Ihnen bekannt und sicherlich auch allgemein nicht fremd. Ich möchte aber nur eines sagen: Es ist nicht nur so, Herr Minister — das Faktum stimmt zwar —, daß der Hucketransverkehr nicht entsprechend ausgelastet war. Wir wissen, daß die Auslastung — wenn man sie nach einer vorgenommenen Berechnung wiederholt — etwa 18 Prozent betrug. Es war so, daß man die Frage zu stellen hat: Warum wurde der Verkehr nicht aufgenommen?

Hier möchte ich eines festhalten, was in Fachkreisen Allgemeingut ist, daß zunächst einmal der ganze Huckepack-Verkehr in der Vorbereitung schlechthin höchst ungenügend, um nicht zu sagen, miserabel dargeboten wurde, daß die Tarife zu teuer waren, daß

die Fahrpläne schlecht waren und daß schließlich — auch das ist Ihnen bekannt, Herr Bundesminister — auch gewisse technische Schwierigkeiten bestanden haben. Ich erinnere nur an das Problem der Bremsen, die hier einige Male Anlaß zu Sorgen gegeben haben.

Bevor man den Hucketransverkehr aufgenommen hat, war schon in Expertenkreisen klar, daß eine solche Strecke nur ein Zuschußbetrieb bleiben kann, weil nach internationalen Erfahrungen der Hucketransverkehr ja erst ab etwa 300 bis 800 km überhaupt interessant ist. Auf der anderen Seite oder gerade deswegen mußte man das gewußt haben.

Herr Bundesminister! Ich möchte Sie daher fragen: Wie schaut es mit der angeblich nur vorübergehenden Einstellung aus? Sie haben vor kurzem eine Delegation der Fremdenverkehrsgebiete des Arlbergs hier gehabt. Ich glaube, daß dabei das Problem des sogenannten weißen Arlbergs, das Problem des Winterfremdenverkehrs über den Arlberg, auch sehr wesentlich mit der Frage der Schaffung einer befriedigenden Regelung für den Gütertransport auf der Straße im Sinne des Hucketransverkehrs zusammenhängt. Daher möchte ich Sie noch einmal bitten, daß Sie, Herr Bundesminister, diese beiden Fragen beantworten.

Wir sind uns klar darüber, daß die längerfristige Lösung nur darin bestehen kann, daß der nun Gott sei Dank von den beiden Landesregierungen Tirol und Vorarlberg einmütig verfochtene Arlbergstraßentunnel realisiert wird. Das ist eine Tatsache — und damit möchte ich schließen —, die immerhin zeigt, daß der alte Spruch, wonach der liebe Gott etwas getrennt habe, was die Menschen nicht durch ein Loch verbinden sollen, diesseits und jenseits des Arlbergs nicht mehr so ernst genommen wird, weil einfach die Probleme zu ernst sind, als daß man nicht alles tun müßte, was einer baldigen Lösung dient. — Ich danke. *(Beifall bei der ÖVP.)*

**Präsident:** Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Vetter das Wort.

**Abgeordneter Vetter (ÖVP):** Herr Präsident! Hohes Haus! Ich glaube, daß es zu erwarten war, daß ich als Mandatar, der in Gmünd — an der Grenze — beheimatet ist, auch zu der Frage der Nebenbahnen Stellung nehmen werde. Ich weiß, daß die Frage der Stilllegung der Nebenbahnen immer wieder von Zeit zu Zeit in den Vordergrund gerückt wird. Dies war zum letzten Mal im Jahre 1968 der Fall.

Soweit es Niederösterreich betrifft, kann ich feststellen, daß auf Grund der vehementen Forderungen und auf Grund des vehementen



**Vetter**

Widerstandes der Gemeinden, des Landes, der Kammern, des Gewerkschaftsbundes und der gesamten betroffenen Bevölkerung am 16. Juli 1968 ein Ministerratsbeschluß gefaßt wurde, der diese Frage zurückstellte. Seither war es ruhig und still. Die betroffenen Bewohner dieses Grenzgebietes waren der Meinung, daß diese Frage damit erledigt wäre. Auch Sie, Herr Minister, haben wenige Tage vor der Wahl diese Frage als nicht existent bezeichnet.

Am 8. Oktober 1971 — also zwei Tage vor dem Wahlsonntag — wurde jedoch bekannt, daß der Verwaltungsrat der Österreichischen Bundesbahnen ein Memorandum erstellt habe, nach welchem allein in Niederösterreich zehn Nebenlinien von der Einstellung betroffen sind. Das war für die betroffenen Landesteile eine arge Überraschung! Ich kann jedoch ohne Übertreibung sagen, daß der nordwestliche Raum — ich meine den Raum um Gmünd, wo drei Nebenbahnen von Gmünd aus nach Norden und Süden gehen — am allerärgersten davon betroffen ist.

Dieses Gebiet wird von den hierfür zuständigen Stellen als wirtschaftlich unterentwickelt anerkannt, als Notstandsgebiet bezeichnet und für besonders unterstützungswürdig gehalten. Man versucht, diesem Mißzustand zu entkommen und durch verschiedene Taten, durch Aufwendung großer Mittel ein positives Ziel zu erreichen. Durch Neugründung von Mittel- und Kleinbetrieben, durch Verbesserung der Infrastruktur, durch Verbesserung der Standortvoraussetzungen versuchen die Gemeinden mit enormen finanziellem Aufwand, der oftmals bis nahe an die Belastungsgrenze reicht, der Situation Herr zu werden. Die intensivsten Anstrengungen, den Fremdenverkehrsstrom in diese Gegend zu leiten, dienen gleichfalls dem oben angeführten Ziele, dem Fremdenverkehr, der gerade in unserer Gegend noch große Chancen hat, weil es sich um eine Gegend handelt, wo tatsächlich reine Luft ist, wo große Wälder die Menschen zu Spaziergängen einladen, um sich zu erholen.

Wir wissen aber, daß, um alle diese Voraussetzungen nützen zu können, gleichfalls noch viel an finanziellem Aufwand notwendig ist. Ich kann auch darauf hinweisen, daß sich, wie schon erwähnt, die Gemeinden, die Privatwirtschaft, Private und auch das Land Niederösterreich bereit gefunden haben, zur Minderung der Abwanderung, zur Hebung des Volkseinkommens und des Lebensstandards in diesem Grenzgebiet ihren Beitrag zu leisten und diese Lasten auf sich zu nehmen.

Die vorhandenen Verkehrseinrichtungen entsprechen im derzeitigen Ausbau jedoch

nicht überall den Anforderungen der Bevölkerung, vor allem nicht den Anforderungen der Wirtschaft. Ich glaube daher, der Meinung Ausdruck geben zu können, daß eine Umstellung und Verlegung des Personen- und Lastentransportes von der Bahn auf die Straße derzeit unmöglich erscheint, da der Ausbauzustand der Straßen im allgemeinen und im besonderen der Straßen von Gmünd nach Litschau, nach Großgerungs und nach Heidenreichstein — dort, wohin eben die Nebenbahnen führen — nicht einmal den jetzigen Anforderungen gerecht werden kann.

Zahlreiche Betriebe sind in dem Gebiet zwischen Großgerungs und Litschau — also in diesem nordwestlichen Teil des Waldviertels — aus den angeführten Gründen auf den Bahntransport angewiesen. Dieses Gebiet benötigt zur Erhaltung der bestehenden und zur Schaffung neuer Arbeitsplätze — ich verweise nochmals auf die Abwanderungsbewegung — nicht nur die uneingeschränkte Förderung der bestehenden Betriebe, sondern auch die Beibehaltung und die Schaffung aller die Betriebsgründungen beeinflussenden Voraussetzungen. Dazu gehört nun einmal die Möglichkeit des Güter- und Personentransports auf der Bahn. Ich möchte nochmals zum Ausdruck bringen, daß es meiner Meinung nach unmöglich erscheint, derzeit zufriedenstellende Ersatzlösungen zu finden.

Auch der Schüler- und Arbeitnehmerverkehr und die bereits erwähnten großen Anstrengungen hinsichtlich des Fremdenverkehrs berechtigen zur Forderung auf Weiterführung dieser Nebenbahnen. In diesem Sinne, bin ich der Meinung, erfüllen diese drei Nebenbahnen heute noch denselben Zweck wie vor 10, 20 oder 30 Jahren. Es ist ungerecht den berechtigten Erfordernissen der Bevölkerung dieses Notstandsgebietes gegenüber, für den Leistungserfolg im Reiseverkehr nur die Anzahl der beförderten Personen und im Güterverkehr nur die beförderten Tonnen heranzuziehen, für den Wirtschaftserfolg nur die Höhe des jährlichen Betriebsabganges zu berücksichtigen und für den Einsparungserfolg nur die Höhe der möglichen Einsparungen im Falle der Realisierung der geforderten Maßnahmen heranzuziehen.

Abgeordneter Ulbrich hat dies bereits im Ausschuß getan, ich hoffe, er wird es auch heute tun. Auch im Memorandum findet sich ein ähnlicher Hinweis. Ich kann mich diesen Empfehlungen nur anschließen und hoffen, daß sie bei der endgültigen Entscheidung dementsprechend berücksichtigt werden.

Herr Bundesminister! Ich appelliere an Sie, diese meine heute nur sehr kurz skizzierten

1174

Nationalrat XIII. GP — 15. Sitzung — 16. Dezember 1971

**Vetter**

Argumente bei Ihrer Entscheidung zu berücksichtigen. Gleichgültig, ob Sie diese Frage als Bundesminister für Verkehr oder als oberster Chef der Österreichischen Bundesbahnen betrachten. Selbst die Vorlage eines Berichtes an das Parlament enthebt Sie nicht der Verantwortung. Um diese Entscheidung kommen Sie einfach nicht herum.

Sie werden auch nicht der Frage ausweichen können, welchen Ersatz die ÖBB anbieten können und wie weit diese Ersatzlösungen den berechtigten lebensnotwendigen, existenznotwendigen Anforderungen des Grenzgebietes und seiner gesamten Bevölkerung entsprechen.

Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Auch im Jahre 1968 hat sich tatsächlich die gesamte Bevölkerung zur Wehr gesetzt. Abgeordnete beider Parteien sprachen zum Beispiel auf einer Protestkundgebung in Gmünd. Die Gewerkschaftsjugend trug damals Transparente mit der Aufschrift „Durch Einstellung erhöhte Abwanderung“ oder „Heute die Bahn — morgen die Lebensbasis“. Sicherlich, man demonstrierte damals gegen Bestrebungen einer ÖVP-Regierung. Aber ich nehme an, die Transparente sind noch nicht vergilbt, man braucht sie nur hervorzuholen.

Ich habe auch den Einspruch und den Einwurf des Abgeordnetenkollegen Haas gehört, und ich vertraue ihm. Ich hoffe, daß er sein Wort halten wird, sich dafür einzusetzen. Wenn es gilt, die lebensnotwendigen Interessen eines Grenzbezirkes, also der Bevölkerung eines Bezirkes zu vertreten, wäre es traurig, wenn Parteidisziplin im Vordergrund stehen würde. Bei aller Unterstützung der jeweiligen Regierungspolitik darf es nicht passieren, daß die Interessen der Regionalpolitik in den Hintergrund gedrängt werden. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Herr Bundesminister! Ich bin auch selbstverständlich der Meinung, daß — entgegen einigen Pressemeldungen, die meines Erachtens sicherlich voreilig waren — Sie sich, und es ist ja noch Zeit dazu, die Stellungnahmen des Landes, der Gemeinden, der Kammern, des Gewerkschaftsbundes und aller betroffenen Stellen sicherlich noch anhören werden. Ich möchte Sie ersuchen, im Interesse und auf Grund dieser Stellungnahmen dann die Entscheidung zu treffen. Ich wollte heute nur das Problem ganz kurz anziehen und zum Ausdruck bringen, daß die Bevölkerung beunruhigt ist, daß sie Ihre Entscheidung erwartet. *(Beifall bei der ÖVP.)*

**Präsident:** Als nächster kommt zum Wort der Herr Abgeordnete Ulbrich.

Abgeordneter **Ulbrich** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Vielleicht darf ich bei meinen Ausführungen sogleich bei den letzten Darstellungen in bezug auf die Nebenbahnen anschließen. Ich möchte, um der Wahrheit die Ehre zu geben, einmal klarstellen, wer als erster in der Frage der Nebenbahnen aktiv für sie eingetreten ist. Und ich möchte auch klarstellen, von wo die ersten Überlegungen zur Einstellung gekommen sind.

Es war Ihr Memorandum, das Memorandum der Österreichischen Volkspartei vom Feber 1966. Wie saniert man die ÖBB? Wo findet man Möglichkeiten der Ersparnisse? Lesen Sie in Ihrem Memorandum nach, was da steht! Das ist einmal das erste.

Aber Ihr Memorandum hat ja einen Vorgänger gehabt. Und der Offene Brief, den der damalige Herr Finanzminister Schmitz an die Gewerkschaft der Eisenbahner geschrieben hat, vom Oktober 1965, glaube ich, hat sich ebenfalls worauf gestützt? Einsparung bei der Bundesbahn, Auflösung der Bahnhöfe, Einstellung der Nebenbahnen.

Und siehe da, heute stehen Ihre Vertreter hier und sagen: Herr Minister! Stellen Sie doch die Eisenbahn nicht ein. Wir brauchen sie.

Woher nehmen Sie die Berechtigung zu behaupten, daß Herr Minister Frühbauer überhaupt erklärt hat, daß eingestellt wird? *(Abg. Vetter: Das habe ich nicht behauptet!)* Das behaupten Sie schon. Und jetzt glaube ich, ist es Zeit, daß wir einen Weg finden.

Sie sagen: nein, aber ich glaube, Sie haben doch bei der Wahl den Grundsatz aufgestellt: Ehrlichkeit der Politik.

Kennen Sie diese Zeitung? Können Sie von dort lesen, was da steht? *(Abg. Ulbrich zeigt ÖVP-Abgeordneten eine Zeitung.)*

Ich erlaube mir, die Zusage des Herrn Präsidenten vorausgesetzt, jetzt einmal vorzulesen:

„Niederösterreichs verantwortliche Landespolitiker sind wie vor dem Kopf geschlagen: Verkehrsminister Frühbauer hat kürzlich im Budgetausschuß des Nationalrates unumwunden erklärt, daß 16 Nebenbahnen in Österreich zur Gänze eingestellt werden.“ *(Abg. Dr. Witzl: Unumwunden!)*

Ich bitte die Mitglieder des Finanz- und Budgetausschusses der ÖVP-Fraktion, hier zu sagen, daß Bundesminister Frühbauer erklärt hat, daß sie eingestellt werden. — Kein Echo. Keine Antwort da. Aber Sie steuern zur Wahrheit bei. Dann heißt es weiter:

**Ulbrich**

„Während wir uns bemühen, diesem Raum tatkräftigst zu helfen und uns darüber hinaus Unterstützung durch den Bund erhofft haben, fällt uns nun trotz aller Ersuchen der Verkehrsminister in den Rücken und verfügt einfach — ohne Absprache mit niederösterreichischen Stellen — eine Maßnahme, die für unser Land eine Schädigung darstellt, die ohne Beispiel ist“, erklärte spontan Landeshauptmann Andreas Maurer.“

Wo haben Sie die Verfügung der Einstellung? Dort haben Sie zwei Herren des Vorstandes sitzen. Der eine ist ein Schwarzer, der zweite ist ein Roter. (*Heiterkeit.*) Keiner von ihnen könnte, selbst wenn Sie es ihm gestatten, sagen, wir haben die Verfügung. Wir haben keine. Was wir in der Hand haben, ist ein Memorandum der Bundesbahnverwaltung mit einer Untersuchung der gesamten Nebenbahnen, aber die wurde auch nicht — und das möchte ich gleich klarstellen — unter dem Minister Frühbauer, sagen wir, neugestaltet oder geschaffen. Die Untersuchungen der Nebenbahnen wurden unter Bundesminister Weiß beantragt. Und jetzt, weil man also in dem Dilemma der Frage, was macht man mit der Nebenbahn, drinnensteckt, hat man sie, nach EDV schön gesagt, aufgeschaukelt.

Wir lehnen die Einstellung auch ab. Wir anerkennen die Untersuchung auf der betriebswirtschaftlichen Basis für die Lösungen der Nebenbahnen nicht. Ich glaube, das haben wir schon einige Male erklärt.

Aber dann muß ich Sie um eines ersuchen: Dann darf man so nicht schreiben. Und dann darf man sich auch nicht wundern, wenn die Bevölkerung in Niederösterreich beunruhigt wird. Sie haben doch dort die große politische Mehrheit. (*Rufe bei der ÖVP: Wo?*) Damit zünden Sie ein Feuer an, das Sie vielleicht gar nicht wollten. In Niederösterreich haben Sie sie doch. Oder sagen Sie nein? Das wäre wirklich interessant.

Hernach schreibt man dann „Frustrierte Rachejustiz“. Und da hat man dann eine Abhandlung über die Notwendigkeit, den Minister in die Schranken zu weisen, weil er keine dementsprechende demokratische Verhaltensweise an den Tag legt. Na, Erwin, diktieren kannst du noch bei der Gewerkschaft der Eisenbahner, das weißt du als unser Obmann. Wir glauben noch an dich. Aber das könntest du dir nicht erlauben. (*Beifall bei der SPÖ. — Heiterkeit.*)

Und jetzt sage ich Ihnen noch etwas. Ich habe die „Parlamentskorrespondenz“ vom 1. Dezember, wo also ganz genau steht, was Herr Minister Frühbauer im Finanz- und Budgetausschuß erklärte. Frühbauer hat er-

klärt, daß 42 Bahnen untersucht wurden, wovon im Memorandum 17 Bahnen zur Gesamtaufassung vorgeschlagen werden, bei 15 nur der Güterverkehr, bei 8 der Personenverkehr, bei einer Bahn ist eine gemischte Aufassung vorgeschlagen und bei der nächsten Bahn ist es mit dem Streckenbereich abgestimmt. Das sind Erhebungen, das sind Ermittlungen, die man ja der Bundesbahnverwaltung letzten Endes nicht verbieten kann. Und dann meint Minister Frühbauer:

„Dies entspräche allerdings nicht den vom Verwaltungsrat, von Abgeordneten, Landesregierungen und Interessenvertretungen dargelegten Äußerungen. Daher wird das Memorandum jetzt die Grundlage der Verhandlungen sein, ohne daß es schon einen Einstellungsantrag gibt. Ein Bericht an das Parlament soll den Nationalrat in die Lage versetzen, den Willen des Gesetzgebers in der Interpretation von Bundesbahngesetz und Eisenbahngesetz auszudrücken.“

Aber dann muß man auch eines sagen: Sie sprechen immer von der Wirtschaftlichkeit und von der kommerziellen Geschäftsführung der ÖBB, verlangen aber von der ÖBB, daß sie die Nebenbahnen erhalten. Und, wie ich heute gehört habe, mein Eisenbahn-Hilfsdienstler Melter da oben hat gesagt: Den Huckepack-Verkehr, den müßten wir ein bisschen subventionieren. — Ist ja nichts dabei, die Bundesbahnen können doch überall zahlen, eine bessere Kuh zum Melken als die ÖBB gibt es ja gar nicht. — Aber nachher schimpfen, wenn die Milch sauer wird oder dünn — das gefällt euch. (*Heiterkeit bei der SPÖ.*) So geht es nicht, meine Herrschaften.

Wenn wir diese Fragen lösen wollen — und wir sind bereit zu einer sauberen Lösung —, dann soll der Bericht an den Nationalrat kommen, und Sie haben dann die Möglichkeit, mit Ihren Genossen — wenn ich so sagen darf, im üblichen Sprachgebrauch — dort mitzuentcheiden. Aber dann müssen wir uns auch über eines klar sein: Wenn das geschieht, dann kann man sie nicht so bestehen lassen, wie sie jetzt sind, dann muß man den Wagenpark, den Triebfahrzeugpark, die Haltestellen und den Oberbau ebenfalls sanieren.

Ich glaube also, zur Beunruhigung wäre grundsätzlich kein Anlaß, wenn Sie nicht die Propagandatrommel gerührt hätten.

Ich habe die Regierungserklärung da. (*Abg. Dr. Withalm: Können Sie mich beruhigen, was die Stammersdorfer Bahn angeht?*) Die fahren wir, weil Sie müssen ja auch irgendwie nach Hause kommen. (*Allgemeine Heiterkeit und Beifall bei der SPÖ.*)

**Ulbrich**

Ich zitiere aus der Regierungserklärung von Herrn Bundeskanzler Dr. Kreisky vom 5. November:

„In der Frage des vom Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen erarbeiteten Memorandums über die Nebenbahnen steht die Bundesregierung auf dem Standpunkt, daß bei einer Analyse von Nebenstrecken auch auf den gesamtwirtschaftlichen Nutzen solcher Linien Bedacht genommen und eine soziale und wirtschaftliche Benachteiligung der betroffenen Bevölkerungsschichten soweit wie möglich vermieden werden soll.“

Der Verwaltungsrat der Österreichischen Bundesbahnen — ich glaube, gestern hat unser Minister Ihnen ja die Zusammensetzung erklärt: der Vorsitzende ist kein Eisenbahner, ich darf Sie beruhigen, er ist ein wirklich einmaliger Präsident, und die Zusammensetzung ist politisch (*Abg. Graf: Das wird wieder ihn beruhigen, wenn Sie das sagen!*) in Ihrer Richtung, Herr Graf, nicht in unserer ... Aber wir werden es zeitgerecht noch ändern. (*Abg. Graf: Da schau, also davon bin ich überzeugt!*) Da sind wir ja auch wieder nur Nachahmer. Erinnern Sie sich, was Sie alles nach 1966 geändert haben. (*Abg. Graf: Zuwenig! Viel zuwenig!*) Viel zu viel! Sie hätten es wesentlich leichter gehabt. (*Abg. Graf: Das unterschreibe ich Ihnen: viel zuwenig! — Abg. Dr. Fischer: Bitte ins Protokoll! — Zwischenruf des Abg. Dr. Wirthalm.*) Den erhalten wir, klar, wir brauchen solche Leute auch. (*Abg. Graf: Bitte sehr, ins Protokoll: viel zuwenig geändert!*)

Wie heißt es nun in der sogenannten Resolution des Verwaltungsrates:

„Sehr geehrter Herr Bundesminister!

Ich erlaube mir Ihnen mitzuteilen, daß in der 14. Plenarsitzung des Verwaltungsrates dieser folgende weitere Beschlüsse gefaßt hat:

a) betreffend Nebenbahnen.

Der Verwaltungsrat hat in mehreren Sitzungen das Problem der Schließung von Nebenbahnen eingehend erörtert. Der Verwaltungsrat hat zur Kenntnis nehmen müssen, daß zur Herstellung eines zeitgemäßen Eisenbahnbetriebes auf den in Frage kommenden Nebenbahnen für Investitionen, Großreparaturen und sonstige Instandhaltungsarbeiten rund 2 Milliarden Schilling aufzuwenden wären. Da aber dadurch die Rentabilität der in Frage kommenden Nebenbahnen nicht verbessert wird, sondern die Verluste weiterhin anstehen, empfiehlt der Verwaltungsrat dem Herrn Bundesminister für Verkehr, die beabsichtigte Schließung der in Frage stehenden Nebenbahnen weiterzuverfolgen. Es mögen in

jedem einzelnen Fall im Wege über das Verkehrsministerium Untersuchungen mit allen interessierten und betroffenen Stellen, insbesondere mit Interessenvertretungen und Gebietskörperschaften, angestellt werden, ob diesen Schließungen nicht volkswirtschaftliche, politische und infrastrukturelle Notwendigkeiten entgegenstehen. Im Falle der beabsichtigten Schließung einer Nebenbahn möge weiters untersucht werden, ob es nicht möglich ist, einen Ersatzverkehr einzurichten, oder mit den betroffenen und interessierten Stellen eine einvernehmliche Klärung unter Einschluß einer Klärung der Kostenbedeckung herbeizuführen.“

Einverstanden! Wissen Sie, wann da überhaupt eine Nebenbahn zugesperrt wird, wenn das alles gemacht wird? — In Ihrem Leben nicht mehr, in dem Ihrer Kindeskinde auch nicht, das kann ich Ihnen sagen, weil wir, da wir nun daran sind, diese Fragen zu lösen, jetzt erkennen, welche Schwierigkeiten es gibt. Ich werde Ihnen dann in bezug auf die Nebenbahnen einiges zeigen.

Ich darf aber noch etwas sagen: Auch wir als Interessenvertretung der Eisenbahner, und da die in diesen Bereichen wohnenden Menschen auch zu uns Eisenbahnern zählen, haben uns auf unserem Gewerkschaftstag damit beschäftigt und am 9. Gewerkschaftstag in der Resolution III folgendes festgelegt:

„Der 9. Gewerkschaftstag verlangt, daß bei der Behandlung der Frage der österreichischen Nebenbahnen mit besonderer Sorgfalt vorgegangen wird.

Grundsätzlich sei festgestellt, daß bei den mit diesem Problem im Zusammenhang stehenden Erhebungen volkswirtschaftliche und raumordnungspolitische Aspekte zu beachten sind. Die Gewerkschaft der Eisenbahner lehnt es ab, daß nur auf Grund betriebswirtschaftlicher Untersuchungen allein eine Lösung dieser Frage herbeigeführt wird.

Die Gewerkschaft der Eisenbahner stellt sich einer echten Rationalisierung auch bei den Nebenbahnen nicht entgegen — sie verwahrt sich aber ganz entschieden gegen Maßnahmen und Entscheidungen, die zwar geringfügige Ersparnisse zeitigen, andererseits aber unwiederbringliche Verluste für den Betrieb und die österreichische Bevölkerung mit sich bringen.“

Somit, glaube ich, besteht in der Verteidigung der Nebenbahnen, in der Erkenntnis um die Notwendigkeit dieser Betriebe ja gar keine Differenz. Wir sind uns ja alle darüber klar, ob die Nebenbahn in der Steiermark ist, ob sie in Tirol ist oder im niederösterreichi-

**Ulbrich**

schen Raum, man muß sie untersuchen und klarstellen, um was es da geht.

Aber wenn man dann zum Beispiel den „Österreichischen Volkswirt“ in die Hand kriegt — ich kann nicht die Fähigkeiten der Fachleute dieser Zeitung kritisieren, ich kann nur die Aussage kritisieren, die dort getätigt wird —, wo es heißt „Zur Frage des vom Vorstand der ÖBB erarbeiteten Memorandum über die Nebenbahnen...“, so kann man dort lesen, man könne den Bundesbahnen helfen, aber die prekäre Finanzlage der ÖBB wäre einzig und allein dadurch zu sanieren, daß man die Nebenbahnen auflöst.

Aus dem Memorandum der ÖBB, rein betriebswirtschaftlich errechnet, ergibt sich für den Fall, daß man den Verkehr auf den Nebenbahnen einstellt, ein Betrag von 262 Millionen Schilling. Damit können Sie die ÖBB auch nicht retten.

Ich glaube also, man darf so eine Argumentation nicht in die Öffentlichkeit tragen, denn das bringt dann gewisse Überlegungen ins Volk, und wer ist nachher schuld? — Nicht der, der es geschrieben, nicht der, der irgendwo geredet hat oder in der Zeitung Erklärungen abgibt — die schlechten Leute sind dann die Politiker, weil die dann immer falsche Entscheidungen treffen, die nicht mit den Konzeptionen bestimmter Leute zusammenpassen.

Nun möchte ich Ihnen etwas zeigen (*der Redner entfaltet ein Diagramm — Zwischenruf des Abg. Libal — Abg. Graf: Ich nehme ja dauernd Anteil, Herr Libal, aufmerksamer als ich kann ja keiner mehr sein!*) — darf ich Sie bitten, Herr Graf —: Das ist ein Streudiagramm über 894 Abfertigungsstellen der ÖBB, das heißt, eine Untersuchung über die Wertigkeit der einzelnen Bahnhöfe.

Das unter A Ausgesagte ist von jeder Diskussion ausgeschaltet, weil es auf der ertragreichen Ebene liegt. Das unter B ist noch immer so viel wert, daß man es verwerten kann. Das ist das, was in den dunklen Streifen aufscheint. Und dann verbleiben, wenn man das hier genau analysiert ... (*Abg. Sekanina: Alles, was tief unten ist, ist schwarz! — Abg. Dr. Koren: Unten ist es ja gut!*) Nein, nein, oben. (*Abg. Dr. Witalm: Je schwärzer, desto besser!*) Bitte, wir wollen nicht darüber streiten: Schwarz kann bald etwas sein, deswegen muß es nicht immer gut sein. — Der Rest hier unter C sind 10 Prozent der untersuchten Bahnhöfe, wo wir der Meinung sind: Hier muß man prüfen.

Aber ich möchte feststellen: Das ist neben dem ÖBB-Memorandum der erste Schritt zur Untersuchung von Nebenbahnen. Auf Grund

dessen können Sie immer noch nicht sagen, ob eine Nebenbahn aufgelöst werden kann oder nicht. Sie müssen nun noch separate, sagen wir, spezifische Werte herausholen, Sie müssen die gesamte Bevölkerungsstreuung auf dieser Nebenbahn untersuchen und damit den Kartenverkauf und die Aufgaben im Güterverkehr vergleichen. All das verlangt sehr viel vorbereitende Arbeit, und wenn wir sagen: Güterverkehr, dann müssen Sie den Produktionsausstoß aus der Industrie, aus der Landwirtschaft, aus der Forstwirtschaft und aus dem Bergbau untersuchen.

Und das ist erst die Hälfte der Voraussetzungen zur Analyse. Denn dann — das sage ich ganz klar und deutlich — sind wir zum Beispiel noch gar nicht imstande, untersuchungsmäßig klarzustellen, was vorteilhafter ist: der Straßenverkehr oder der Schienenverkehr. Eine derartige Untersuchung, die institutsmäßig durchgeführt werden muß, dauert auf diesem Gebiet allein mindestens ein bis eineinhalb Jahre.

So schaut die Problematik Nebenbahnen aus. Ich glaube, daß dieser Frage keinesfalls vorteilhaft gedient wird, wenn man in dieser Art vorgeht, wie Sie es uns im „Niederösterreichischen Volksblatt“ zeigen.

Aber wenn eine solche Debatte, die wir hier haben, vielleicht nutzbringend ist und man die Meinung darüber ändert, dann hat es einen Zweck gehabt, daß wir uns im Hause damit beschäftigten.

Noch einmal sei klargestellt: Dem Minister kann die Verantwortung niemand abnehmen, aber wir können über den Nationalrat in gesetzgebenden Beschlüssen den Minister bei seiner Entscheidung unterstützen und die Frage der Erhaltung der Nebenbahnen lösen. Das ist unsere Auffassung in bezug auf die Nebenbahnen. Ich darf mich etwas anderem zuwenden. (*Zwischenruf des Abg. Dr. Witalm.*) Jetzt kommen wir zu den Feinheiten. (*Heiterkeit.*)

Ich habe das Glück gehabt, daß mich Herr Dr. Keimel einige Male apostrophiert hat: in Fragen der Arbeitszeitverkürzung, in einer Aussage bezüglich des unterdeckten Arbeitens und daß ich Herrn Minister Weiß einmal erklärt habe: Das ist die Ausbeutung der Arbeitskraft am Arbeitsplatz. (*Abg. Doktor Keimel: Es gibt noch mehr Zitate von Ihnen!*) Ja, Herr Dr. Keimel! Lesen Sie sie gut durch, vielleicht lernen Sie dann, wie man Opposition macht. (*Heiterkeit.*) Es ist ja nichts dabei. Ich hoffe ja, daß Sie mir keine Vorhalte wegen der Änderung meiner Meinung machen. Oder tun Sie das? (*Abg. Dr. Keimel:*

**Ulbrich**

*Kommt darauf an! Ich warte noch ab, was Sie sagen!)*

Zur Änderung der Meinung gibt es verschiedene Sprüche. Ich habe einen orientalischen Spruch im Sack. Darf ich Ihnen den sagen. Ich will Sie nicht beleidigen, ich möchte ihn nur aussprechen, er ist wirklich lieb: „Nur ein Esel ändert nie seine Meinung.“ — Bismarck sagt das besser: „Die Meinung ändern ist wesentlich schwieriger, als sie zu behalten.“ Daher werden Sie mir zugestehen, daß ich, wenn ich als Regierungssprecher spreche, andere Überlegungen geltend machen muß als als Oppositionssprecher. Als Oppositionssprecher bekämpfe ich Sie bis zum Schluß, damit ich zum Erfolg komme. Nehmen Sie das entgegen. Dasselbe Recht haben Sie. *(Abg. Dr. Keimel: Die Frage rührt mich nicht, sondern nur der Ton!)* Ich komme gleich dazu. *(Abg. Dr. Keimel: Sie haben von Ausbeuterpolitik gesprochen und gesagt, daß man das Ihrem Minister nicht vorwerfen kann!)* Ja. Und ich habe recht gehabt, das kommt auch nicht vor. Ich sage es Ihnen gleich.

Wenn wir also heute in der Vertretung dieses Budgets einen anderen Standpunkt einnehmen als Sie, so deshalb, Herr Doktor Keimel, weil Forderungen und Fragen, die unter Ihrer Regierungszeit mit Unterstützung Ihrer Funktionäre herangetragen wurden, nicht gelöst worden sind. Man hat sie glatt abgelehnt. Wenn wir heute sagen, daß wir einer Personalsenkung um 2000 Posten zustimmen, so aus einer Überlegung: Wir haben in unserem Besoldungsrecht im Einvernehmen mit Ihren Freunden eine Neuordnung herbeigeführt, die es im Dienst der Österreichischen Bundesbahnen ermöglicht, eine wesentlich günstigere Auswertung der Arbeitskraft herbeizuführen und dafür auch einen entsprechend günstigeren Gehalt zu bezahlen. Das ist die 9. BO-Novelle, die ja auch bereits im Hauptausschuß beschlossen wurde. Auch haben wir Änderungen in der Prüfungsvorschrift herbeigeführt und somit Wesentliches dazu beigetragen, daß der Eisenbahner für seine Arbeitsbelastung auch ein wesentlich besseres Gehalt erhält als vorher. *(Beifall bei der SPÖ. — Zwischenruf des Abg. Hahn. — Abg. Liberal: Der Kollege Hahn möchte eine Auskunft! — Abg. Hahn: Ich habe nur gesagt, er ist ein besserer Oppositionssprecher! Aber hoffentlich wird er es wieder, habe ich gesagt!)*

Lieber Hahn! Eines muß ich dir schon mitteilen: Mit deiner Argumentation werdet ihr nie eine Mehrheit bekommen. *(Heiterkeit und Beifall bei der SPÖ.)*

Wir haben neben unserem Besoldungsrecht das Pauschalbedienstetenrecht und die Dienst-

und Lohnordnung neu formuliert. Wir haben also hier in einer echten Verhandlung mit den Ministern, mit dem Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen und unter Zurenkenntnisnahme durch den Verwaltungsrat in diesen eineinhalb oder zwei Jahren sozialistischer Regierung all das erfüllt, was Sie zwar mit uns gefordert haben, aber nie haben realisieren können. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Wenn Herr Dr. Keimel hier von den sogenannten sanierenden Maßnahmen der ÖVP-Regierung spricht, dann gebe ich das zu. Aber was haben Sie saniert: Die Bundesbahnen — oder Ihre Schuldenpolitik, Herr Dr. Keimel? *(Abg. Dr. Keimel: Die Bundesbahnen natürlich!)* Die Bundesbahnen haben Sie mit keinem einzigen Schilling saniert. Ich werde Ihnen dann die Investitionsquoten zeigen, die seit zehn Jahren laufen, aber erst in den letzten zwei Jahren etwas angezogen werden konnten, nachdem ein sozialistischer Finanzminister da ist.

Ich möchte klar und deutlich eines aussprechen: Was das Entgelt für das Personal betrifft, sind wir Eisenbahner dem Finanzminister Androsch und dem Finanzminister Frühbauer zu ehrlichstem Dank verpflichtet, egal, welcher politischen Meinung! *(Beifall bei der SPÖ. — Abg. Hahn: Das war eine Freudsche Fehlleistung! Der Herr Verkehrsminister ist noch nicht Finanzminister! — Zwischenruf des Abg. Dr. Keimel.)* Wir haben um 1 Milliarde mehr Einkommen bei den Eisenbahnern, und Sie müssen zur Kenntnis nehmen: Wenn 80.000 Menschen fahren müssen, damit sie Samstag, Sonntag ihrer Arbeit und ihren Notwendigkeiten nachkommen können, so müssen sie es auch bezahlen. Denn aus Liebe arbeiten Sie nicht und ich auch nicht! *(Abg. Dr. Keimel: So kann man es auch bringen!)*

Sie reden von Rationalisieren und Modernisieren. Sie sind ein Privatmann. Jetzt frage ich Sie: Wenn Sie investieren wollen, was brauchen Sie? *(Ruf bei der SPÖ: Geld!)* Na Geld brauchen Sie! Wann hat die Eisenbahn jemals das Geld gehabt, das sie gebraucht hat? *(Abg. Dr. Keimel: Jetzt haben Sie zwei Jahre den Finanzminister!)*

Darf ich Ihnen etwas sagen — ich habe da einen kleinen Schein —: Bruttoinvestitionen in Millionen Schilling vom Jahre 1962 bis zum Jahr 1972 zusammengefaßt. Das Erfordernis für den Voranschlag — 26 Milliarden; erhalten rund 18 Milliarden, Fehlbetrag 8 Milliarden.

Wenn Sie derartige Verhältnisse in der Privatwirtschaft haben, dann können Sie ebenfalls nicht die Investitionen durchführen, die

**Ulbrich**

Sie benötigen. Wir haben uns schon des öfteren darüber unterhalten.

Auch Herr Stix hat die Frage wegen der Personalkostenexplosion angeschnitten. (*Zwischenruf des Abg. A. Schlager.*) Bitte, untersuchen Sie die Eisenbahnen von der Monarchie bis in die Jetztzeit und zeigen Sie uns auf, wann einmal die Lohntangente bei den Bundesbahnen unter 70 Prozent gelegen ist. (*Abg. Sekanina: Auch in diesem Bereich müssen wir die Fehlleistungen der ÖVP in Ordnung bringen, Kollege Schlager, wie überall! — Zustimmung bei der SPÖ.*)

Es hat zwar der Herr Bundeskanzler Doktor Klaus in seiner Rede am 20. April 1966 erklärt, einer der dringlichsten Punkte seiner Politik und seiner Regierung sei die Sanierung der ÖBB. Ich brauche doch nicht zu erzählen, wie es Herrn Bundesminister Weiß bei den Verhandlungen in Ihrer Regierung ergangen ist. Da weiß ich zuviel darüber, aber da bin ich Kavalier und schweige. So schaut es doch aus. Und heute fällt es meinem Freund ebenfalls schwer, weil Teile von Forderungen erfüllt werden müssen, die nun dringlicher sind als die unseren.

Da auf dem Etat des Budgets ÖBB die Hauptforderungen des Personals erfüllt sind, sind auch wir bereit, diese Frage des Fehlens auf dem Investitionssektor zur Kenntnis zu nehmen. Eine Tuchent, die zu klein ist, ist zu klein. Wenn Sie sie heraufziehen, verkühlen Sie sich die Füße, und decken Sie die Füße zu, dann bekommen Sie Angina, Herr Dr. Keimel. (*Heiterkeit.*) Da hilft nichts, wo der Gin fehlt, ist ka Musi.

Wenn Sie so lieb sind, zu mir zu sagen „die Reformen unter den ÖVP-Ministern“ — ich bitte Sie: Nennen Sie mir welche, Herr Dr. Keimel! Sagen Sie uns, welche Reformen unter den ÖVP-Ministern vorgenommen wurden. (*Abg. Dr. Keimel: Sie sollten's halt wissen!*) Es gibt keine! Ich gestehe Ihnen etwas zu: daß die Erhebungen, die im Gesamtverkehrskonzept zum Ausdruck kommen, eine Bestandsaufnahme sauberster Ordnung sind. Aber Folgewirkung hat sie bis heute keine zeigen können. Nicht deswegen, weil vielleicht die Aussage zu schwach ist, sondern wenn Sie nicht hergehen und die Kompetenzfrage unter den Bundesministerien klären, das heißt, wenn Sie nicht die Ordnung in der Bundesverwaltung hinsichtlich der Zuständigkeit der einzelnen Ministerien richtig herstellen, dann können Sie in der Frage der Verkehrspolitik zu keinem Erfolg kommen. Das ist das Tragische. Wenn Sie vielleicht meinen, das Bundesbahngesetz 1969 sei ein besonderer Erfolg gewesen, dann stehe ich nach wie vor

auf dem Standpunkt, daß damals nur ein Scheingesetz beschlossen wurde, um Ihre politische Aufforderung, für die Bundesbahn etwas zu tun, irgendwie zu decken.

Ich glaube, Sie haben hier von 2500 Millionen gesprochen; es sind nur 2050 Millionen, die aus dem § 11 des Bundesbahngesetzes zum Tragen kommen. Ohneweiters ist man nicht imstande, hier eine Lösung herbeizuführen. Hier wird es notwendig sein, eine echte Novelle des Bundesbahngesetzes zu erstellen, um den Erfordernissen des Betriebes nach Abgeltung von Belastungen, die ihn letzten Endes nicht zu treffen haben, nachzukommen.

Und dann haben Sie — ich glaube, es waren ebenfalls Sie — festgestellt, der Betrieb sei unter sozialistischer Führung eigentlich immer mehr und mehr in diese Defizitwirtschaft hineingeschlittert. Da sind Sie nicht unschuldig. Das nehme ich Ihnen nicht ab.

Man hat dem Unternehmen finanziell alles versagt, was von Notwendigkeit ist. Ich habe in meinen Budgetreden diese Dinge immer wieder aufgezeigt, ich bin mein eigenes Steckenpferd geritten, und zwar die Frage mit dem Oberbau, von der ich auch heute nicht abgehe, weil ich glaube, daß das eine Notwendigkeit ist. Aber so leichtfertig Anschuldigungen aussprechen, das würde ich von Ihnen als Volkswirtschaftler und Betriebswirtschaftler nicht erwarten.

Ist es billig, den Rechnungshofbericht mit den offenen Bahnschranken zu zitieren? Oder zu sagen, schuld an jedem Eisenbahnunglück bei einem Bahnschranken ist nur die Eisenbahn? Was steht denn in der Eisenbahnkreuzungsverordnung, was steht denn in der Straßenverkehrsordnung? Lesen Sie, was dort steht! Die Straßenverkehrsordnung sagt, daß die Eisenbahnkreuzungsverordnung zuständig ist. In der Eisenbahnkreuzungsverordnung steht, ich glaube im § 16 Abs. 1: Bei Annäherung an eine schienengleiche Kreuzung hat sich der Lenker so zu verhalten, daß er jederzeit imstande ist, rechtzeitig anzuhalten. Aber wenn man dann liest, daß einer mit einem Puch 500 eine 1042er in voller Geschwindigkeit überholen will, dann ist es zu spät. Nehmen Sie das zur Kenntnis. Wenn diese Bestimmungen der Eisenbahnkreuzungsverordnung von den Kraftfahrern eingehalten würden, dann gäbe es an den Kreuzungen weit weniger Unfälle. Also nicht nur sagen, die Bundesbahn ist schuld, und die anderen sind immer die Ordentlichen!

Wir sind dafür, daß diese Sicherungsfragen gelöst werden. Aber Sie dürfen nicht vergessen, daß zum Beispiel manche Unterführungen

**Ulbrich**

gen an die 10, 15 oder 20 Millionen Schilling kosten und daß über Blinkanlagen und Schrankenanlagen alles so schön gesprochen ist. Aber es muß bezahlt werden. Die österreichische Industrie liefert uns keines der Geräte umsonst, nur weil die Bundesbahnen es wünschen. Mit so einer Argumentation kann man natürlich nicht Staat machen, wenn man das andere alles ausschließt.

Den Rang 1 in der Liste der Preistreiber! — Nun, da müßte man die ganze Diskussion von gestern aufrollen, und dann müßte man Ihnen sagen, daß ein Vorrang bei der ÖVP-Regierung bestanden hat, die sich selbst um diese Zeit immer wieder engagiert in den Vordergrund geschoben hat. Ja, wir sind dafür, einverstanden, und ich gehe mit Ihnen bei jeder Kritik sachlicher, fachlicher Art. Wir lehnen aber jede Kritik nur um der Politik willen ab. Es würde uns auch freuen, wenn hie und da auch ein Lob von der anderen Seite für diese Bundesbahnen käme, denn ich wage zu sagen, daß es eines jener Unternehmungen ist, die am schwersten zu führen sind.

Und nun hat mein Freund Melter erklärt: Der Ulbrich ist aber bei dem Androsch gar nicht erfolgreich gewesen. Ich möchte ihm freundlichst mitteilen, ich bin mit dem Erfolg beim Finanzminister Androsch als Gewerkschafter vollkommen zufrieden. Was die Fragen der Sozial- und Personalpolitik betrifft, glaube ich, dürfen wir behaupten, daß wir hier alles erreicht haben, was notwendig war.

Und nun steigen wir einmal um. Jetzt erleben wir doch hier etwas, wo ich irgendwie im ersten Moment überrascht war. Mein Freund Hahn! Mein lieber Mann! Zwischen Gemeindepolitik und Bundespolitik ist ein Unterschied. Kein Vorhalt über deinen Diskurs, der war herrlich: nämlich die Bestätigung, daß der Gedanke, eine Schnellbahn zu bauen, vom ehemaligen Präsidenten Waldbrunner kommt, der sie ja auch verwirklicht hat. Das ist doch einmalig von dir. Präsident Waldbrunner war es, der gegen den Widerstand der ÖVP in diesem Haus diese Frage vertreten hat und durchsetzen mußte. Und wenn Sie da hinten, lieber Freund Wedenig, sagen, das stimmt nicht, dann wäre es vorteilhaft, in den Protokollen der Debatte über die Schnellbahn zu lesen, was der ehemalige Bundesminister Weiß gesagt hat: Wie kann man denn den Wienern eine Schnellbahn bauen? Das gibt es doch nicht auf Kosten der Länder! — Und heute stellt sich mein Freund Hahn her und kräht in die Gegend das Lob für unseren Waldbrunner. Danke schön. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Ich sage noch einmal: Ohne Waldbrunner, ohne Bundesbahnverwaltung, ohne unsere Techniker und Ingenieure wäre es noch ein weiter Weg zur Lösung der Schnellbahnprobleme. Heute haben wir die Schnellbahn! Aber wo wir hinkommen, ein Palaver: Ja warum fährt ihr nicht noch um ein paar Kilometer weiter nach dem Süden, nach dem Norden, nach dem Westen? — Das kostet viel Geld. Das kostet Millionen Schilling; die müßte man haben. Sie wehren sich immer wieder dagegen. *(Abg. Hahn: Das habe ich anerkannt! Aber den damaligen Vizebürgermeister Slavik kann ich euch nicht ersparen!)* Bitte, wir wollen eines feststellen, ihr müßt euch ja darüber nicht kränken, auf jeden Fall ist er immer noch so gut, daß er in Wien Bürgermeister geworden ist. Ihr habt niemanden, der dorthin paßt.

Ich stelle nur fest, daß die Österreichische Volkspartei und ihre Diskussionsredner in der Frage der Schnellbahn hier dagegen gesprochen haben. Und wenn Sie schon Protokolle nachlesen, wo Sie über uns Ihr Urteil finden, so lesen Sie einmal die Protokolle über sich selbst, da wird es noch viel interessanter werden. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Mein Freund Hietl; er ist nicht da. Schade. Zur Frage Schülerfreikarten große Diskussion: Es ist doch nichts dran! Es ist doch ein Stuß, daß man die Schülerfreikarte gemacht hat! Wie kann man denn jetzt behaupten, daß diese Schülerfreikarte vielleicht gar eine Entlastung für die Familien sei? Und — stellen Sie sich vor — aus dem Familienfonds kommen 40 Millionen für die ÖBB, und unsere Frau Kollegin Hubinek und einige Ihrer Herren haben erklärt, das ist für die Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen!

Das ist eben ein bisserl ein Spaß. Aber ich glaube schon, daß, wenn man es umrechnet, der Vorteil aus der Schülerfreifahrt wesentlich größer ist als jener, der sich aus dem Vorschlag ergäbe, den Sie gemacht haben, die Familienbeihilfen zu erhöhen. Das rechnen Sie einmal um, und dann behaupten Sie das andere!

Und wenn man heute sagt: Das hätten ihr doch alles vorher wissen müssen mit den Autobussen, mit der Eisenbahn, dann hat Ihnen Kollege Schlegel von der Post in einem Fernsehbericht klar und deutlich die Situation aufgezeigt. Glauben Sie uns eines: Es braucht Zeit, bis Autobusse oder Eisenbahnwaggons fertig werden. Spielen Sie nicht Dinge in die Höhe, wo Sie politisch in den Hintergrund oder in den Nachteil geraten sind. Dafür können Sie leider nichts, das ist geschehen, aber so schaut das aus. *(Abg. Hahn: Wir*



**Ulbrich**

*sind gegen das vorschriftswidrige Befördern der Kinder! Es ist doch schon eines gestorben!)* Das spielt ihr ja politisch in die Höhe. (Abg. Hahn: Was heißt in die Höhe spielen? — Weitere Zwischenrufe.)

Nun zu den Fragen des Bundesvoranschlages im grundsätzlichen. Sie haben hier einige Erklärungen abgegeben und gesagt, dieses Budget sei im wesentlichen schlechter als das des Vorjahres; das könne man nicht zustimmend annehmen. Stellen wir also fest, wie es in der Budgetrede des Finanzministers klar und deutlich ausgesagt wird. Wenn Sie es nicht glauben, dann müßten Sie eigentlich sagen, der Herr Finanzminister hat hier im Haus das Parlament angelogen. Er hat also gesagt: 1,7 Milliarden Schilling ist es höher im Gesamtausgabenrahmen als im Jahre 1971, für Bruttoinvestitionen sind es um 225 Millionen Schilling mehr. Es ist darin der Güterbahnhof Wolfurt enthalten, eine ganze Anzahl von notwendigen Ausbauten, von Verschanlagen und dergleichen.

Wir stellen fest: Wenn diese 500 Millionen Schilling, wie das in der Budgetrede des Finanzministers erklärt wurde, gewährt und erreicht werden, dann beträgt die Investitionssumme der Österreichischen Bundesbahnen 2,4 Milliarden Schilling!

Sie sprechen vom Güterwagenproblem. Wir haben uns mit der Frage des Güterwagenumlaufes sehr ernsthaft beschäftigt, vielleicht mehr, als Sie annehmen können. Wir haben eine Untersuchung, wie man die Frage des Güterwagenumlaufes auf die elektronische Datenverarbeitung umstellen kann. Man kann nicht nur die Aufzeichnung führen, wo ein Wagen steht, sondern man kann mit den modernen Rechenmaschinen und Computern sogar Züge so arrangieren, daß von vornherein bestimmte Unfallgefahren ausgeschaltet sind.

Einverstanden damit. Aber Sie müssen wissen: Wenn man so etwas macht, dann kostet das immenses Geld. Die Anlage für die elektronische Datenverarbeitung im Hinblick auf Güterwagen kostet, wenn man sie kauft, rund 80 Millionen Schilling, und wenn man sie ins Mietverhältnis nimmt, dann beträgt zwar der Anschaffungssatz etwa rund 50 Millionen Schilling, aber dafür zahlen Sie nachher aus dem Mietvertrag nahezu das Doppelte an Kosten gegenüber dem Eigenvertrag.

Erwarten Sie doch nicht, wenn man das durchführt, wenn diese modernen Anlagen Schritt für Schritt eingesetzt werden, daß in einem Jahr darauf alles funktioniert! Es dauert in der Güterwagensteuerung auf der modernen

Grundlage der Computertechnik rund fünf Jahre, bis das zum Tragen kommt. Im fünften Jahr deckt der Erfolg aus der modernen Lenkung den gesamten Kostenaufwand der Vergangenheit, und weitere fünf Jahre später können Sie sagen, daß der Ertrag, den die Eisenbahnen aus diesem modernen Instrumentarium der Betriebs- und Geschäftsführung ziehen, 200 Millionen Schilling pro Jahr ausmacht.

Wenn man derartige Dinge vorhat, dann bedeutet das doch, daß immense Kosten auftreten.

Wir haben ein zweites Problem, das ich sehr ernsthaft in den Vordergrund stelle, weil es auch eine finanzielle Frage ist, und das ist das Problem der automatischen Kupplungen. Wir haben im Finanz- und Budgetausschuß gehört, daß die automatische Kupplung um Ostern 1979 bis 1980 fertiggestellt werden soll. Herr Minister! Meine Herren vom Vorstand! Meine dringliche Bitte an Sie geht dahin, den Termin Ostern 1979 nicht als Anfangsstadium, sondern als Abschluß zu sehen, denn ansonsten müßte man in diesem Zeitraum, Ostern 1979 bis Ostern 1980, bei den Eisenbahnen unter wesentlich gefährlicheren Verhältnissen Dienst leisten. In Japan hat man das in 24 Stunden umgestellt! Das bedeutet also von vornherein, daß man mit der finanziellen Planung, mit der technischen Planung, mit der Durchführungsplanung bereits jetzt beginnt, damit zum betreffenden Zeitpunkt auf einen Schlag von der manuellen Kupplung auf die automatische Kupplung übergegangen wird, denn sonstengt man den Raum des Verschiebers bei der Arbeit zwischen den Puffern um mehr als ein Drittel des gegenwärtigen Arbeitsraumes ein! Denken Sie nach, was das heißt.

Herr Minister! Ich bitte Sie und die Herren vom Vorstand darum: Schieben Sie das nicht weg mit dem Gedanken, „im 79er-Jahr sind wir sowieso schon in Pension“! Das geht nicht! Sie müssen heute alle Voraussetzungen treffen, Sie tragen die Verantwortung für das, was dann geschieht. (Abg. Dr. Withalm: Jetzt haben Sie Fröhbauer gemeint und die drei Herren vom Vorstand!) Ich meine alle drei. (Abg. Graf: Wegen der Pension wollen wir das wissen!) Nein, das mit der Pension kommt freundlicherweise von Ihnen, das andere mit der Vorbereitung zur Arbeit kommt von mir. (Abg. Dr. Withalm: Pensionen haben Sie gesagt!) Wird schon werden. (Bundesminister Fröhbauer: Er hat recht, ich bin nämlich bis dahin auch leicht ausgedient! — Abg. Graf: Sozialoffensive: Subvention für den Minister!)

**Ulbrich**

Es ist nun so, Herr Minister, daß auch bei den Verschubanlagen noch einiges offen ist. Es wäre notwendig, wenn man von dem Güterwagenproblem spricht und wenn man sich die Frage vorlegt, wie es zu einer Lösung kommen kann, daß man sich darüber klar ist: Wenn wir die Frage der Verschubanlagen, der Gleisanlagen in den Bahnhöfen nicht bereinigen, dann nützt es uns auch nichts, Güterwagen zu kaufen, weil die Güterwagen uns dann den gesamten Verkehr verstellen.

Es müßte wohl überlegt werden, ob nicht irgendwo eine Möglichkeit gegeben ist, endlich einmal zur Lösung der Frage Zentralverschiebebahn Wien zu kommen. Ich habe das schon einmal ausgeführt, welche Möglichkeiten an Fahrzeiterparnis es schon bei reinen Gleisverlegungen gibt. Aber ich bin doch der Auffassung, daß wir in dieser Angelegenheit zu einer Lösung kommen müßten. Herr Minister, denken Sie also bitte wirklich ernstlich darüber nach!

Und letzten Endes muß ich sagen: Ich kann wirklich nicht meine vollste Zufriedenheit mit der Oberbausituation erklären. Wenn man uns für das Jahr 1972 453 Millionen Schilling für Erneuerung und Erhaltung aus der ordentlichen und der außerordentlichen Gebarung auch zur Verfügung stellt, so muß ich doch ersuchen, wenn dieses Konjunkturausgleichsbudget zum Tragen kommt, von dort her Investitionsmittel für den Oberbau zur Verfügung zu stellen. Wir versprechen der Bevölkerung, schneller zu fahren. Wir erklären, auf der Südbahn und auf der Westbahn notwendige Arbeiten durchzuführen. Wir gehen mit dem Gedanken schwanger, Geschwindigkeiten von 200 Kilometer in Österreich zu erreichen; ich glaube, topographisch gesehen werden wir bei 160 Kilometer unser Halt finden. Aber schaffen wir die Voraussetzungen am Oberbau, schaffen wir die Voraussetzungen am Unterbau! Es ist notwendig, damit man überhaupt zu diesen Ergebnissen kommt. Wir ersuchen Sie, bei der Lösung der Probleme, die eventuell mit dem Konjunkturausgleichsbudget noch möglich sein kann, wirklich dem Erfordernis nachzukommen.

Nun darf ich doch noch etwas im allgemeinen aussprechen. Das Budget der Österreichischen Bundesbahnen erfüllt vollkommen das Erfordernis des Personals, es erbringt also nunmehr eine Lösung von Fragen und aufgestauten Notwendigkeiten, um überhaupt die Dienstleistungen noch garantieren zu können. Der Mann, der ordentlich bezahlt ist, ist auch bereit, einwandfrei und ordentlich seinen Dienst zu versehen. Wer unterbezahlt wird, der versucht, auf andere Art und Weise seine Erfüllung zu finden.

Das also ist erfüllt. Der Herr Finanzminister Androsch und Bundesminister Fröhbauer haben eine wirklich schwere Arbeit geleistet, sie haben vorteilhaft für diesen großen Betrieb gewirkt. Unsere Bitte geht dahin, mit Rücksicht auf kommende Zeiten bei kommenden Budgetauseinandersetzungen den Betrieb Österreichische Bundesbahnen mit jenen finanziellen Mitteln so auszugestalten, wie es erforderlich ist, um alle Arbeiten und Dienstleistungen erfüllen zu können. Danke schön. *(Beifall bei der SPÖ.)*

**Präsident:** Als nächster zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Marwan-Schlosser. Bitte.

Abgeordneter **Marwan-Schlosser** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Ich halte es für richtig, daß ich einige Worte über das Spezialthema Luftfahrt in Österreich aussage. Es gibt eine Fülle von Problemen. Ich möchte nur einige wenige herausgreifen. Ich möchte mich angesichts der fortgeschrittenen Zeit kurz fassen und im Düsenflug diese wenigen Punkte beleuchten.

Die Luftfahrt ist ein weitverästelter Wirtschaftszweig, der in Österreich noch stark entwicklungsfähig ist. Der Luftverkehr wächst rasch, und das Verkehrsministerium ist die oberste zivile Luftfahrtbehörde in Österreich.

Die Zuwachsrate in der Luftfahrt war heuer weltweit gesehen etwa 16 Prozent, in Österreich leider nur 14 Prozent. Hierbei darf ich wie voriges Jahr feststellen, daß die Möglichkeit für den Österreicher noch immer nur so ist, daß auf einen Österreicher, der sich des Luftverkehrsmittels bedient, drei Westeuropäer kommen.

Die wirtschaftliche Gesamtauswirkung der Luftfahrt möchte ich am Beispiel des Flughafens Wien aufzeigen, wo derzeit insgesamt 3500 Beschäftigte tätig sind. Durch diesen Flughafen im Raume Wien werden im Jahr insgesamt rund 2,3 Milliarden Schilling umgesetzt.

Meine Hauptforderung, die ich heute stellen möchte, ist, daß wir die Luftfahrt fördern und ausbauen. Ein wesentlicher Punkt hiezu wäre, daß die behördlichen Hemmschuhe umfunktioniert werden könnten in eine behördliche Luftfahrtförderung. Ein Luftfahrtförderungsgesetz wird nicht ausbleiben können. Ich bin zwar der Meinung, daß es nicht ein einzelnes, geschlossenes Gesetz sein soll, sondern daß es aus Teilgesetzen bestehen soll, da ja die verschiedenen Sparten der Luftfahrt in verschiedene Fachrichtungen einschlagen und daher durch die Verschiedenheit der Interessen und der Zweige auch verschiedentliche Förderungen vorgenommen werden können.

**Marwan-Schlosser**

Ich möchte das nur kurz aufzeigen: Wir haben Flughäfen, wir haben Flugfelder. Aber es gibt in Österreich noch nicht den Begriff Airstrips. Ich glaube, daß auch dieses Problem in Angriff genommen werden soll.

Wir haben noch das Gefühl, daß alle jene, die sich des Linienverkehrs oder des Charterverkehrs bedienen, in Österreich schon als Wohlstandsbürger angesehen werden. Jene, die sich der Bedarfsluftfahrt, der Generalaviation oder des Flugsports bedienen, werden oft schon als Leute angesehen, die sich einen Luxus leisten. In Amerika aber ist die Bedarfsluftfahrt so weit entwickelt, daß jeder es als selbstverständlich empfindet, sich über größere Strecken eines Flugzeuges zu bedienen.

Wir haben in Österreich den Luftfahrtbeirat. Ich weiß, daß der § 144 sagt, daß der Luftfahrtbeirat vom Vorsitzenden, also vom Herrn Verkehrsminister, mindestens einmal in jedem Kalendervierteljahr einzuberufen sei. Ich darf hiezu allerdings feststellen, daß dies in der letzten Zeit nicht der Fall war. Während der SPO-Minderheitsregierung, die immerhin im April 1970 installiert worden ist, wurde zum erstenmal erst am 24. Oktober der Luftfahrtbeirat nur mit einem Per-rolam-Beschluß zu einer Stellungnahme für eine Verordnung befaßt.

Erst am 5. Februar 1970 — obwohl es im Gesetz heißt: vierteljährig —, also nach einem Jahr, wurde der Luftfahrtbeirat mit der konstituierenden Sitzung und einigen Beratungsgegenständen befaßt. Ab damals wieder nichts bis heute.

Ich darf daher, Herr Minister, erneut in Erinnerung bringen, daß Sie sich dieses Beratungsinstrumentes bedienen mögen. Seit dem 27. August ist die Zivilflugplatzverordnung im Entwurf fertig, aber bis heute wurde meine Anregung, man möge einen Unterausschuß schaffen, der sich mit der Beratung befaßt, nicht aufgegriffen.

Herr Minister! Ich weiß auch, daß im § 143 die Aufgaben für den Luftfahrtbeirat enthalten sind. Er ist vor allem dazu berufen, zu den die Luftfahrt berührenden Entwürfen, Gesetzen und Verordnungen Gutachten abzugeben. Ich glaube aber, daß das nicht ausschließt, daß man den Luftfahrtbeirat, der ja aus vielen wirklich gerne einsatzbereiten Mitgliedern besteht, die auf freiwilliger Basis auf Grund ihrer Erfahrungen und Bemühungen gerne mitarbeiten, daß man diese Idealisten auch mit anderen Fragen, also auch mit Förderungsfragen befaßt und auch mit der Behandlung von Problemen, die in Österreich noch anstehen.

Einige Probleme möchte ich kurz besprechen. Es gibt derzeit ein Rangeln zwischen den Linienfluggesellschaften und den Charterern. Ich möchte bitten, daß man ein Verdrängen nicht zuläßt, wie es bereits einmal der Fall war, als nämlich die „Balair“ abgedrängt worden ist von einer Landung in Schwechat, was immerhin dann einen Einnahmenentgang von rund 73.000 S bedeutet hat. Und wenn diese Leute dann nicht von Preßburg nach Österreich hereingekommen wären, dann wäre dem Fremdenverkehr eine weitere Einnahme von rund 900.000 S an Devisen entgangen. Nach meiner Auffassung müßte sogar eine Förderung des Charterverkehrs in Österreich stattfinden.

Auch hier ein Vergleich mit dem Weltdurchschnittsanteil: Der Anteil des Charterverkehrs am Gesamtluftverkehr der Welt ist 25 Prozent. In Wien beträgt er nur 14 Prozent.

Ich verweise auch auf das Problem Binnenflugverkehr. Auch das ist ein gesamtösterreichisches Anliegen. Die AÖV, die Arbeitsgemeinschaft österreichischer Verkehrsflughäfen, hat eine Marktforschung durchgeführt. Der Bericht ist fertig. Ich hoffe, daß dadurch die Möglichkeit besteht, das Problem Binnenflugverkehr ernst zu behandeln und damit wieder ein besseres Leben für die Bundesländerflughäfen zu ermöglichen.

Ich erbitte auch, das Augenmerk der Möglichkeit des Schlechtwetteranflugverfahrens für Innsbruck zuzuwenden. Das Problem des Ausweichflughafens liegt mir sehr am Herzen. Wenn in Wien Schlechtwetter ist, müssen die Flugzeuge umorientiert werden nach Preßburg oder nach München. Beide Flughäfen liegen außerhalb unseres Bundesgebietes, und es ist daher klar, daß wir dabei wieder einen Einnahmeentfall haben.

Ich darf weiter bitten, daß man alles daransetzt, in Linz die militärischen mit den zivilen Interessen zu verbinden. Ich weiß, daß im Ausland sowohl das Militär wie auch die Zivilluftfahrt auf Flughäfen sehr gut nebeneinander und miteinander arbeiten können. Das muß auch in Linz möglich sein. Die Lärmfrage muß einer zweitrangigen Orientierung zugeführt werden. Ich bin der Auffassung, daß in naher Zukunft der Flugzeuglärm wesentlich geringer sein wird, weil die Bekämpfung des Flugzeuglärms ein weltweites Problem darstellt, das an der Quelle, nämlich bei den Motoren der Flugzeuge, angepackt werden soll.

Ich darf, zum Schluß kommend, nochmals betonen, daß die Luftfahrt ein großes wirtschaftliches Entwicklungsgebiet für Österreich darstellt, in dem es sich lohnt, im Interesse

**Marwan-Schlosser**

der gesamtösterreichischen Wirtschaft mitzuarbeiten und sie zu fördern. *(Beifall bei der ÖVP.)*

**Präsident:** Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesminister Fröhbauer. Ich erteile es ihm.

Bundesminister für Verkehr **Fröhbauer:** Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich glaube mit Ihnen übereinzustimmen, wenn ich versuche, möglichst kurz die jetzt noch aufgeworfenen Fragen zu beantworten.

Problem Nebenbahnen. Der Herr Abgeordnete Ulbrich hat sehr klar dargelegt, wie meine Aussage in der Sitzung des Finanz- und Budgetausschusses war, was auch der „Parlamentskorrespondenz“ entnommen werden kann. Ich darf nur noch einmal die Grundzüge wiederholen.

Der Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen hat in vollkommener Übereinstimmung mit dem Bundesbahngesetz eine Überprüfung von Nebenbahnen durchgeführt und in einem Memorandum seine nach rein kaufmännischen, betriebswirtschaftlichen Grundsätzen erstellten Überlegungen dem Verwaltungsrat und mir kundgetan.

Ich habe schon einige Male sehr klar zum Ausdruck gebracht, daß dieses Memorandum Gegenstand der Befassung der betroffenen Gebiete — Landesregierung, Gemeinden, der Interessensvertretungen — sein wird und daß erst nach dieser Stellungnahme dem Hohen Haus ein Bericht zugehen wird, in dem einerseits die Überlegungen der Bundesbahnen, andererseits die Vorstellungen der davon Betroffenen zum Ausdruck kommen werden, um die Möglichkeit zu haben, im Verkehrsausschuß beziehungsweise vielleicht überhaupt in einem dafür eigens zu installierenden Unterausschuß Voraussetzungen für eine künftige generelle Lösung zu schaffen.

Denn, meine Damen und Herren, es ist doch unmöglich, einerseits als Gesetzgeber dem Vorstand der ÖBB den Auftrag zu erteilen, nach rein kaufmännischen Grundsätzen vorzugehen und auf sonst nichts Rücksicht zu nehmen — es sei denn, es ist in besonderen Gesetzen festgelegt —, auf der anderen Seite aber zu verlangen, daß das Unternehmen, die Unternehmensleitung keine Anträge stellen darf, weil es gesamtwirtschaftlich unververtretbar ist. Hier muß man doch für eine klare Entscheidung für die Zukunft sorgen, damit die Bevölkerung und die Wirtschaft aber auch die Unternehmensleitung in Zukunft weiß, was bleiben kann und was eben nicht zu halten ist. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Zum Schnellbahnbau in Wien. Auch das wurde schon zur Genüge ausgeführt. Die Schnellbahn ist heute eines der leistungsfähigsten Nahverkehrsmitteln mit täglich 100.000 beförderten Personen. Selbstverständlich ist es so, daß die Bahn sagt, sie bekäme zuwenig, und auch die Wiener Verkehrsbetriebe sagen, sie bekämen zuwenig. Wir werden im Rahmen der Beratung ... *(Abg. Hahn: Ihr seid beide von einer Partei! Jetzt muß es gehen!)* Letztlich ist die Gemeinde Wien eine autonome Körperschaft und untersteht nicht meinem Ressort, Herr Abgeordneter. *(Abg. Hahn: Sie und der Stadtrat Nekula!)* In der Kommission, die wir zur Beratung des Verkehrsverbundes geschaffen haben, wird diese Frage einer eingehenden Behandlung zugeführt werden. Es wird sicher auch eine Lösungsmöglichkeit gefunden, um diese unterschiedliche Auffassung zu bereinigen. Ich bin mir aber bewußt, daß, wenn diese Entscheidung getroffen ist, es nachher trotzdem wieder zu dieser Auffassung kommen wird, daß der eine den anderen unter Umständen benachteiligt hat.

Die Defizitentwicklung bei den Österreichischen Bundesbahnen ist in der Diskussion sehr klar herausgestrichen worden. Ich darf dazu sagen: Alle Eisenbahnverwaltungen in Europa haben mit der steigenden Kostenbelastung zu kämpfen, die nicht im gleichen Ausmaß durch Rationalisierungen aufgefangen werden kann. Wenn man aber das Bundesbahnbudget nach der von Ihnen im Wiener Gemeinderat vorgeschlagenen Methode zur Sanierung der Verkehrsbetriebe in Wien durchrechnen würde, so wäre bei den Österreichischen Bundesbahnen ein Abgang von 743 Millionen Schilling zu verzeichnen. Ihrer Empfehlung, der Österreichischen Volkspartei bei den Tarifierhöhungen zu folgen, Herr Abgeordneter Hahn, kann ich bei bestem Willen nicht nachkommen, denn dann müßte ich die Regeltarife nicht um 20 Prozent, sondern um 30 Prozent und die Sozialtarife um 103 Prozent erhöhen, die jetzt nur um 18 Prozent erhöht werden.

Selbstverständlich ist bei den Österreichischen Bundesbahnen die Sicherheit nach wie vor oberstes Gebot. Das möchte ich klar zum Ausdruck bringen, aber auch daran erinnern, daß es nie möglich sein wird, alle Schrankenanlagen voll zu automatisieren. Ein Teilbereich wird, auch bei allen Ausschöpfungsmöglichkeiten, die heute in der modernen Sicherungstechnik gegeben sind, handbedient bleiben müssen, und hier gibt es leider immer wiederum Fehlerquellen, sodaß auch eine solche Modernisierung der Anlagen nicht zur absoluten Beseitigung von Unfallquellen führt.

**Bundesminister Fröhbauer**

Der Abgeordnete Hietl hat gemeint, daß wir bei der Tarifierhöhung das Parlament ausgeschaltet hätten. Es muß ihm hier ein Irrtum unterlaufen sein. Denn selbstverständlich kommt die Regierungsvorlage in das Parlament und wird im Hauptausschuß zur Beratung und zur Beschlußfassung sein.

Es wurde dann noch in einem Zwischenruf dargelegt, daß wir heute im Schülerverkehr Beförderungen gegen jede Vorschrift durchführen. Ich bin mir bewußt, daß es für die Chauffeure der privaten Autobuslinien, der Post und der Bahn außer Zweifel sehr schwer ist, den großen Ansturm, der durch die Schülerfreifahrt entstanden ist, heute ordnungsgemäß zu bewältigen. Die beiden Bundesbetriebe haben alle Möglichkeiten, die sie besitzen, durch das Heranziehen aller Reserven, die es noch gibt, und durch eine verstärkte Neuanschaffung von Autobussen derzeit ausgeschöpft, damit diese soziale Einführung der Bundesregierung nicht unter Umständen durch eine Gefährdung der körperlichen Sicherheit zu einem Nachteil des Kindes wird.

Aber rein formal gesehen darf ich doch feststellen, daß nach dem Kraftfahrgesetz Kinder unter 12 Jahren mit 2 : 1 zu berechnen sind, über 12 Jahren mit 3 : 2 im Verhältnis und daß damit bei einem Bus mit 45 Sitzen und 15 Stehplätzen, wenn es ein Kindertransport ist, bis zu 120 Kinder zugelassen sind. Wir befördern also nicht gegen die gesetzlichen Bestimmungen, obwohl ich mir bewußt bin, daß diese rein rechtliche Begründung nicht das Problem an und für sich löst, das für die Fahrer und für die Schüler durch diese Überlastung eintritt.

Aber niemand, sehr verehrte Damen und Herren, hat voraussehen können, daß es bei einzelnen Streckenabschnitten zu einer Steigerung bis zu 500 Prozent in der Frequenz kommt. Nur ist es ein Irrtum anzunehmen, daß damit eine Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen erfolgen sollte, wie verschiedentlich durch Pressemeldungen und auch hier im Haus vom Herrn Abgeordneten Hietl zum Ausdruck gebracht wurde. Denn es tritt an und für sich das Gegenteil ein. Die freie Wahl des Verkehrsmittels für den Schüler führt zu einer Abwanderung von der Schiene und zur stärkeren Benützung des Autobusses, weil die Autobusverbindung unmittelbarer vom Wohnort zur Schule führt.

Auch die Aufteilung der Mittel zeigt das sehr deutlich, wenn ich Ihnen das nur kurz zur Kenntnis bringen darf. Nach den bisherigen Berechnungen des Finanzministeriums und des Verkehrsministeriums wird die voraussichtliche Belastung sein: für alle Schienen-

bahnen, also privat und ÖBB, 40 Millionen Schilling, für den Kraftwagendienst der Bundesbahnen 40 Millionen Schilling, für den Postautodienst 80 Millionen Schilling, für die privaten Kraftfahrlinien 40 Millionen Schilling und für die innerstädtischen Betriebe 60 Millionen Schilling. Das sind 260 Millionen Schilling. Zudem werden noch zirka 40 Millionen Schilling aus dem Gelegenheitsverkehr und aus jenem Verkehr von privaten Linien kommen, die noch keinen Vertrag mit dem Finanzministerium abgeschlossen haben. Auch mit der Tarifierhöhung wird voraussichtlich der ursprünglich angenommene Betrag für die Finanzierung der Schülerfreifahrt nicht überschritten werden.

Dem Abgeordneten Dr. Blenk darf ich mitteilen: Die Nichtrealisierung des Ausbauvorhabens Feldkirch—Rankweil ist darauf zurückzuführen, daß die im Bundesbahnbudget zur Verfügung stehenden Mittel von 12 Millionen für den Beginn dieses Vorhabens nicht ausreichen und die 18 Millionen von der Landesregierung in Aussicht gestellten Vorfinanzierungsmittel zufolge der Nichtzustimmung des Finanzministers auf Grund der Zinsforderung von 7 Prozent nicht greifbar waren. Die diesbezügliche Mitteilung ist seitens der Generaldirektion vom Herrn finanziellen Direktor Dr. Dultinger dem Herrn Landesrat Müller persönlich gemacht worden, und man erwartet bei der ÖBB eine Änderung der Konditionen in einer Relation, wie es auch in Wien bei Vorfinanzierungsaktionen üblich ist. Bei Änderung dieser Bestimmungen hat auch der Herr Finanzminister seine Zustimmung bereits zugesagt. (*Abg. Dr. Blenk: Ein halbes Jahr ist nicht verhandelt worden!*)

Die Frage der Hucke-Transgesellschaft. Darf ich darauf hinweisen, daß die ÖBB, Herr Abgeordneter Dr. Blenk, lediglich Frachtführer sind. Die Hucke-Transgesellschaft hat auf Grund der ursprünglichen Verhandlungen mit dem Verband der Fernfrächter, die eine Auslastung bis zu 90 Prozent zugesagt haben, einen Tarif erstellt mit der Annahme einer 75prozentigen Auslastung. Um kostendeckend zu sein, wurde der Tarif mit 1000 S seinerzeit angenommen. Die Auslastung war, wie von Ihnen gesagt, 18 Prozent. Daraufhin wurde eine Senkung des Tarifes von 1000 auf 700 S vorgenommen, was wohl zu einer Frequenzerhöhung geführt hat, und zwar zu etwas über 30 Prozent, aber nie die ursprünglich zugesagte Frequenz brachte, für die der Fernfrächterverband garantierte. Daß die Gesellschaft diese Transportart unter diesen Bedingungen nicht aufrechterhalten kann, obwohl man auch den Fahrplanwünschen entsprach, ist verständlich. Ich habe früher schon ausgeführt: Es ist un-

**Bundesminister Fröhbauer**

möglich, eine Transportart in Vorrat zu halten, die dann nur angenommen wird, wenn zufällig Neuschnee am Arlberg ist und der Paß nicht befahren werden kann. Die jetzigen Überlegungen hinsichtlich des Einsatzes der Niederflurwagen gehen dahin, daß voraussichtlich im Frühjahr eine Fernverbindung Köln—Kufstein—Verona unter Beteiligung auch der Österreichischen Huckle-Transgesellschaft unter Einsatz dieser Niederflurwagen realisiert wird, wo im Durchlauf der Transistrecke durch Österreich das Material zum Einsatz gelangt. (*Präsident Probst übernimmt den Vorsitz.*)

Ich darf zum Abschluß dem Herrn Abgeordneten Ulbrich sagen: Ich persönlich als auch der Vorstand sind sich der Bedeutung der automatischen Kupplung bewußt und besonders auch der Gefahr, die dann besteht, wenn die Umstellung nicht rechtzeitig und möglichst kurzfristig durchgeführt wird. Die Vorarbeiten dazu werden so wie bei den Neubauwaggons, bei den Hauptreparaturen der Wagen durch Einbau von Tragelementen bereits gemacht, um den Zeitraum einer erhöhten Unfallgefahr möglichst kurz zu halten.

Selbstverständlich werden bei Freiwerden von zusätzlichen Mitteln aus dem Eventualbudget die Prioritäten, die ich früher schon aufgezeigt habe, bei den Österreichischen Bundesbahnen eingehalten.

Die Bundesregierung ist sich der Bedeutung der Luftfahrt und auch des Ausbaues der Flughäfen vollkommen bewußt und hat dies bei ihren Überlegungen und finanziellen Entscheidungen durch entsprechende Beträge sowohl für die nationale Luftfahrtgesellschaft als auch für den Ausbau der Flughäfen sowie für die Förderung der allgemeinen Luftfahrt bereits unter Beweis gestellt.

Zur Haltung der Bundesregierung beziehungsweise des Verkehrsressorts zum Linienflugverkehr und zum Charterverkehr darf ich grundsätzlich festhalten, daß Österreich hiebei eine äußerst liberale Haltung einnimmt und diese Haltung auch in Zukunft einnehmen wird. Lediglich dort, wo Chartergesellschaften zu einem bestimmten Flugplan wie im Linienverkehr ihren Charterverkehr abwickeln wollen und in ihren Inklusivpreisen lediglich die Nächtigung und das Frühstück enthalten haben, aber zum halben Linientarif fliegen, ist es nicht möglich, eine generelle Bewilligung im Charterverkehr zu geben. Die europäischen Ziffern der prozentmäßigen Auslastung zwischen Charterverkehr und Linienverkehr bei den Flughäfen liegen in der Relation, wie dies in Schwechat der Fall ist.

Daher glaube ich, daß die Verkehrspolitik der Bundesregierung, soweit sie auf die allgemeine Luftfahrt abzielt, ohne Zweifel eine der Wirtschaft und der Bevölkerung entsprechende Haltung verfolgt und auch in Zukunft im Interesse der Förderung des Fremdenverkehrs und unserer Wirtschaft verfolgen wird. (*Beifall bei der SPÖ.*)

**Präsident Probst:** Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Dr. König. Er hat das Wort. (*Heiterkeit bei der SPÖ.*)

Abgeordneter DDr. **König** (ÖVP): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich freue mich über Ihre ungeteilte Aufmerksamkeit und darf dem Herrn Kollegen Ulbrich zunächst auf die Fragen antworten, die er hier an unsere Fraktion gestellt hat:

Herr Abgeordneter Ulbrich! Sie haben uns gefragt, welche Reformen denn unter Minister Weiß durchgeführt wurden. Abgesehen vom Gesamtverkehrskonzept, das Sie selbst als einziges erwähnt haben und gelten ließen, darf ich Ihnen auf diese Frage doch antworten, daß gerade unter Minister Weiß erstmalig die Zusammenarbeit zwischen ÖBB und Post auf dem Sektor des Autobusdienstes in Angriff genommen wurde, und ich kann nur hoffen und wünschen, daß der derzeitige Verkehrsminister diesen Schritt fortführt. (*Abg. Ulbrich: Herr Dr. König, zur Bestätigung meiner Behauptung fragen Sie den Herrn Generaldirektor Kalz!*)

Herr Kollege Ulbrich, es ist unbestritten, daß Minister Weiß auf diesem Sektor zielführende Schritte gesetzt hat. Wir wollen uns nicht um das Erstlingsrecht streiten, aber das werden Sie als Reform doch wohl anerkennen. (*Beifall bei der ÖVP.*) Minister Weiß hat ferner die ersten Schritte zu einem modernen Marketing gesetzt, und zwar mit den ersten Aktionen für alte Leute, und Minister Weiß hat damals im Sinne des ÖBB-Gesetzes auch erstmals eine 50prozentige Abgeltung der sozialen Lasten und der Pensionslasten durchgeführt. Heute, Herr Abgeordneter Ulbrich, halten wir nicht einmal bei 40 Prozent Abgeltung. Selbst bei den Anlagekrediten hatten wir im Jahre 1970 noch um 45 Millionen mehr als heuer im Budget 1972, wenn ihre „Wenns“ des Konjunktur- und Eventualbudgets nicht eintreten. Und kein anderer und wohl so unverdächtigster Zeuge wie Minister Fröhbauer hat selbst bei seinem Amtsantritt über seinen Vorgänger gesagt, er, Minister Weiß, habe das Tor zu einer modernen, einer europäischen Verkehrspolitik aufgestoßen. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Es tut mir sehr leid, Herr Minister, daß ich dieses Kompliment, das Sie Ihrem Vor-

**DDr. König**

gänger gemacht haben, heute nicht auch an Sie weitergeben kann, weil Sie, offensichtlich gedrängt oder vielleicht auch aus eigenen Stücken, im Begriffe sind — und davor möchte ich Sie warnen —, diese Tür wieder zuzuschließen.

Der Kollege Ulbrich hat erklärt: Wir haben all das erfüllt, was Sie gefordert haben. Das klingt sehr gut, es hat nur einen Nachteil: es stimmt leider nicht. Sie haben nicht einmal das erfüllt, was Sie in Ihrem Minderheitsbericht selbst gefordert haben. Sie kennen diesen Minderheitsbericht, ich kann mich darauf beschränken, Ihnen zum Beweis beispielsweise zwei, drei Punkte hier anzuführen.

Sie verlangten damals die vollständige Abgeltung der betriebsfremden Lasten, der Pensionslasten. Sie sind heute weiter entfernt denn je von dieser Ihrer eigenen Forderung. Sie verlangten ein verbindliches — ich betone „verbindliches“ — Investitionsprogramm, und Sie haben heute weniger Mittel, und Sie verlangten die Sicherstellung dieser Finanzierung.

Herr Minister! Ich glaube, das ist einer der springenden Punkte, einer der entscheidenden Fakten. Sie haben erklärt, man müsse in Rechnung stellen, daß jeder der Redner bei den verschiedenen Budgetkapiteln hier Prioritäten verlangt und auch für einzelne Anliegen mehr Mittel fordert. Gleichzeitig würden die Redner der Opposition aber für eine Entlastung der Steuerprogression sprechen und damit ja für Mindereinnahmen. Mitnichten, Herr Minister! Ich kann und muß hier den Vorredner, den Abgeordneten Ulbrich, zitieren, der eine Lebensweisheit sehr richtig ausgesprochen hat, daß nämlich dann, wenn der einzelne für seine Leistung nicht mehr das nötige Äquivalent erhält, er sich anderwärts einen Ersatz sucht, und daß derjenige, der über die Maßen besteuert wird, natürlich sich dieser Steuer entziehen wird mit dem Effekt, daß der Finanzminister nicht mehr, sondern weniger Einnahmen hat.

Herr Minister! Ich glaube, daß diese alte Lebensweisheit, diese Grundmaxime jeder Wirtschaftspolitik natürlich auch für das Budget und die Staatseinnahmen Geltung haben muß. Sie befinden sich heute, was die Sanierung der OBB anlangt, in einer Situation, die nicht irgendeine beliebige ist.

Es ist von den Vorrednern schon erläutert worden, daß mit der jetzigen Tarifierhöhung ja wieder nur zu Preissteigerungen beigetragen wird, weil natürlich alle Güter verteuert werden, weil es wieder zu einer Preiswelle kommen wird, und es ist klar darauf hingewiesen worden, daß das keine Sanierung der OBB darstellt.

Herr Minister, wir wissen, daß in den nächsten zehn Jahren eine übergroße Zahl von Bediensteten in Pension gehen werden. Es ist dies eine ganz einmalige Chance, durch Rationalisierungsmaßnahmen tatsächlich hier personalsparende Maßnahmen zu setzen. Hier müssen Sie sich, hier muß die Regierung sich schon etwas einfallen lassen. Es ist das eine einmalige Chance, die nicht mehr wiederkehrt.

Ich kann den Abgeordneten Ulbrich zitieren, er hat am 9. Juli 1971 hier wörtlich erklärt: „Würde man den Bundesbahnen für eine Zeit von zehn Jahren finanziell die entsprechenden Möglichkeiten geben, dann gäbe es keine 60.000 und keine 65.000 Eisenbahner“, dann wären nur „35.000 bis 40.000“ notwendig.

Sie waren offenbar der Meinung, Herr Abgeordneter Ulbrich, daß diese an sich richtige Feststellung im Budget 1972 ihre Berücksichtigung finden würde. Wir stellen fest, daß diese Berücksichtigung nicht erfolgt ist, sondern daß wir Gefahr laufen, hier eine einmalige Chance zu versäumen.

Wenn der Herr Finanzminister in seiner Budgetrede erklärt hat, daß wir 2000 Beamte einsparen werden, und wenn Sie, Herr Minister, im Ausschuß hinzugefügt haben, daß das unter Berücksichtigung der Arbeitszeitverkürzung eigentlich 4000 Beamten gleichkommt, die eingespart werden müssen, so müssen Sie hinzufügen, daß wir ja derzeit 760 Posten gar nicht besetzt haben und daß Sie bei Ihrer Zustimmung zu dieser rein papierernen Streichung, zu dieser buchmäßigen Streichung dem Kanzler und dem Kanzleramt gegenüber das *Pouvoir* verlangt haben, wieder auf den ursprünglich geplanten Iststand zu gehen, wenn es sich als notwendig erweist. Das heißt, diese Personalreduktion steht und fällt mit der Durchführung jener Rationalisierungsmaßnahmen, für die Sie seitens Ihres Finanzministers keine Mittel bekommen haben.

Herr Minister! Diese Frage der Sanierung der Bundesbahnen ist das entscheidende Anliegen, das *hic et nunc* von Ihnen, von dieser Regierung in Angriff genommen werden muß, wollen Sie nicht ein für allemal eine einmalige geschichtliche Chance versäumen. (*Zustimmung bei der ÖVP.*)

Herr Minister, was wir Ihnen aber noch vorwerfen müssen, ist nicht die schwierige Situation, in der Sie sich wie Ihre Vorgänger befinden und mit der fertig zu werden Sie versuchen müssen, sondern das Fehlen von Konzepten. Es gilt das sowohl für die Sanierung der Bundesbahnen als auch der von Ihnen zitierten Nebenbahnen. Es stimmt nicht, Herr Abgeordneter Ulbrich, daß hier die Redner der Volkspartei hinausgegangen

**DDr. König**

wären und gesagt hätten: Herr Minister, stellen Sie doch diese und jene Bahn nicht ein! (*Abg. Sekanina: Stimmt ja nicht, Herr Dr. König!*), sondern was wir verlangen und was auch Sie aus dem Memorandum des Verwaltungsrates vorgetragen haben, ist die Prüfung und die Diskussion mit allen Betroffenen und die Beistellung von Ersatzverkehrsmitteln dort, wo eine Einstellung unvermeidlich ist. (*Abg. Sekanina: Herr Dr. König, hier interpretieren Sie falsch! — Anhaltende Unruhe.*) Nein, das ist wörtlich zitiert, ich habe es auch da, ich kann es Ihnen noch einmal zitieren, ich halte Sie aber damit wahrscheinlich über Gebühr auf.

Das Memorandum des Verwaltungsrates verlangt die Diskussion mit den Betroffenen und verlangt die Beistellung von Ersatzverkehrsmitteln, und das sind auch die Forderungen, die man ... (*Unruhe.*)

Präsident Probst (*das Glockenzeichen gebend*): Bitte mehr Aufmerksamkeit!

Abgeordneter DDr. König (*fortsetzend*): ... im Interesse der Betroffenen stellen muß. Herr Bundesminister, dasselbe gilt für die Post. Es hat hier der Abgeordnete Neuhauser den Abgeordneten Mock angesprochen und ihn aufgefordert, er möge doch namens des OAAÖ hier erklären, wie er dazu steht. (*Abg. Neuhauser: Er war zu feige, daß er hinuntergegangen wäre!*) Ich kann Sie beruhigen, Herr Abgeordneter Neuhauser, Kollege Mock ist dazu nicht zu feige, er hat diese Erklärung bereits öffentlich abgegeben, ich brauche sie nur wortwörtlich hier zitieren. Mock hat nämlich gesagt: Der Anspruch der Postbediensteten auf die 5-Tage-Woche muß raschest realisiert werden, doch muß der Post- und Telegraphendienst für die unbedingt notwendige Versorgung der Bevölkerung auch am Wochenende gewährleistet sein.

Und jetzt darf ich noch etwas hinzufügen. Es ist selbstverständlich, daß die Gewerkschaft der Postbediensteten und die Fraktion christlicher Gewerkschafter für die Interessen der Bediensteten und für die 5-Tage-Woche eintritt. Aber Aufgabe des Ministers, der er sich nicht entziehen kann, ist es, für die notwendige technische Durchführung zu sorgen und sich jener modernen Techniken zu bedienen (*Abg. Lukas: Der erzählt ja Witze!*), die wir alle heute in der Wirtschaft zur Lösung desselben Problems auch anwenden müssen. (*Zustimmung bei der ÖVP. — Abg. Sekanina: Sie sind wirklich nicht mehr ernst zu nehmen, Herr Kollege! — Weitere Zwischenrufe.*)

Herr Kollege Neuhauser, weder die Eisenbahner noch die Straßenbahner noch die

Gendarmerie oder die Polizei sind Menschen zweiter Klasse und auch nicht die Bediensteten in der Privatwirtschaft, in der Industrie und im Fremdenverkehr. Auch dort müssen die Probleme der Versorgung der Öffentlichkeit gelöst werden. Allerdings — und das zeigt Ihre wirtschaftliche Einstellung und Ihr Unverständnis —, wenn dort Lösungen gefunden werden und wenn diese Leute auch in der Lage sind — wie im Fremdenverkehr —, am Sonntag den Fremden eine Bedienung zu bieten, dann werden sie dafür nach dem Preistreibereigesetz bestraft (*Abg. Neuhauser: Ein Hansdampf in allen Gassen!*), wenn sie dafür auch die nötige Mehrzahlung leisten. (*Zustimmung bei der ÖVP. — Abg. Sekanina: Sie machen es sich wirklich leicht!*)

Herr Minister! Was wir von Ihnen mit Recht, glaube ich, verlangen müssen, ist, daß Sie Konzepte entwickeln und daß Sie sich neuen Ideen gegenüber auch aufgeschlossen zeigen. Ich darf in dem Zusammenhang nicht nur auf die Partnerschaftsleistungen im kombinierten Verkehr zu sprechen kommen, nicht nur auf die neuen Entwicklungsgebiete für die Bundesbahnen in den Ballungsräumen, sondern auch auf einen Bereich, der gerade jetzt vom Herrn Bundeskanzler so groß geschrieben wird und den die Frau Minister Dr. Firnberg mit dem Motto „nicht Antrags-, sondern Auftragsforschung“ umschrieben hat. Ich glaube, es wäre eine dankenswerte Aufgabe, hier den Kontakt herzustellen und für die österreichische Industrie für Auftragsforschung bezüglich Thyristorloks zu sorgen, damit der österreichischen Industrie der Anschluß an ausländische Entwicklungen erhalten bleibt. Auch das zählt mit bei dieser Beweglichkeit, die wir vom Ministerium, von der Regierung verlangen.

Herr Minister! Wenn wir heuer bei dieser Budgetdebatte schon einmal die totale Pleite dieser Regierung auf dem Sektor der Verteidigungspolitik feststellen mußten, so muß ich sagen, droht jetzt die Verkehrspolitik zu einem zweiten Waterloo der Regierung zu werden. (*Abg. Dr. Reinhart: Das ist aber jetzt die Grenze!*) Wir empfinden darüber keine Freude, keine Schadenfreude, sondern nur Bestürzung, weil die Leidtragenden einer solchen Entwicklung ja nicht allein die Österreichischen Bundesbahnen und die Verkehrswirtschaft, sondern wir alle, die Familie Österreicher sein werden, und deshalb, Herr Minister, können wir diesem Budgetkapitel unsere Zustimmung nicht geben. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Probst: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen.



**Präsident Probst**

Wünscht der Herr Spezialberichterstatter ein Schlußwort? — Er verzichtet.

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über die Beratungsgruppe X. Diese umfaßt: Kapitel 65: Verkehr, Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt, Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesen Kapiteln samt dem dazugehörenden Konjunkturausgleich-Voranschlag in der Fassung des Ausschlußberichtes ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Danke. Das ist die Mehrheit. **A n g e n o m m e n.**

Der zur Beratungsgruppe X eingebrachte Entschließungsantrag wird geschäftsordnungsgemäß nach der dritten Lesung des Bundesfinanzgesetzes zur Abstimmung gebracht.

**Beratungsgruppe XIII****Kapitel 64: Bauten und Technik**

Präsident **Probst**: Wir gelangen nunmehr zur Spezialdebatte über die Beratungsgruppe XIII. Diese umfaßt: Kapitel 64: Bauten und Technik.

Spezialberichterstatter ist der Herr Abgeordnete Ortner. Ich ersuche ihn um seinen Bericht.

Spezialberichterstatter **Ortner**: Herr Präsident! Hohes Haus! Im Auftrage des Finanz- und Budgetausschusses erstatte ich den Spezialbericht zu Beratungsgruppe XIII, Kapitel 64: Bauten und Technik. Der Finanz- und Budgetausschuß hat die gegenständliche Regierungsvorlage, das Kapitel 64: Bauten und Technik, des Bundesvoranschlages für das Jahr 1972 in seiner Sitzung am 22. November 1971 in Verhandlung gezogen.

Bei Kapitel 64 sind für das Jahr 1972 9.974,664.000 S insgesamt als Ausgaben vorgesehen.

Davon entfallen auf die ordentliche Gebarung 8.458,961.000 S und auf die außerordentliche Gebarung 1.515,703.000 S. (*Unruhe.*)

Präsident **Probst** (*das Glockenzeichen gebend*): Bitte, es ist nicht nur ein Volksgemurmel, es ist ein Volksvertretergemurmel hier im Haus! (*Abg. Kern: Jetzt auf einmal!*)

Spezialberichterstatter **Ortner** (*fortsetzend*): Der Personalaufwand des Ressorts beträgt 667,240.000 S, er ist gegenüber dem Vorjahr um 53,079.000 S höher eingesetzt.

Der Sachaufwand beläuft sich auf 9.307,424.000 S, was gegenüber dem Vorjahr eine Erhöhung um 894,547.000 S bedeutet.

Die Einnahmen sind mit 709,859.000 S vorgeschätzt und somit um 128,684.000 S gegenüber dem Vorjahr erhöht worden.

Der Veranschlagung des Personalaufwandes, welcher rund 6,7 Prozent des Gesamtressortkredites beträgt, sind im Jahre 1972 insgesamt 6718 Dienstposten zugrunde gelegt, das sind um zehn Dienstposten mehr als im Vorjahr. Diese Vermehrung entstand durch zusätzliche 15 Dienstposten für die Bundesversuchs- und Forschungsanstalt Arsenal und durch eine Verminderung von fünf Dienstposten bei den übrigen Stellen des Ressortbereiches. Die ausgewiesene Erhöhung des Personalaufwandes ist außer dieser geringen Dienstpostenvermehrung auf die Vorsorge für die gesetzlichen Bezugserhöhungen, auf die Beförderungen und die Vorrückungen zurückzuführen.

Zu den ausgewiesenen Ausgabenansätzen des Sachaufwandes wäre folgendes zu bemerken:

Der Verwaltungsaufwand der Dienststellen des Ressorts erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um rund 14,5 Prozent. Diese relativ starke Steigerung ist vorwiegend auf die Erhöhung der Reisegebühren, der Heizmaterialpreise, des Dieselmotorkraftstoffpreises und der Kosten für die Büroreinigung zurückzuführen. Sie ist bei den Dienststellen der Bundesgebäudeverwaltung und beim Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen am meisten spürbar. Der Anteil des Verwaltungsaufwandes am Gesamtressortaufwand beträgt 0,6 Prozent.

Die Anlagenkredite mit einem Anteil von rund 68,4 Prozent nehmen den größten Teil des Gesamtkredites ein. Ihre Steigerung gegenüber dem Vorjahr beträgt 465,2 Millionen Schilling oder 7,3 Prozent. Die Steigerung betrifft vor allem den Ausbau der Bundesstraßen und Autobahnen auf Grund der erhöhten Eingänge aus der Bundesmineralölsteuer und die Aufstockung der Kredite für Liegenschaftsankäufe, für wertvermehrende Instandsetzungen an Bundesgebäuden und für Neubauten, insbesondere für Schulneubauten.

Bei den Förderungskrediten des Ressorts tritt gegenüber dem Jahre 1971 eine Erhöhung um 365,2 Millionen Schilling oder 110,9 Prozent ein, wovon echte Erhöhungen beim Bundesbeitrag zum Wasserwirtschaftsfonds (rund 47 Millionen Schilling), bei der Straßenbauforschung (32,5 Millionen Schilling), bei der Bauforschung (rund 5,6 Millionen Schilling) und beim technischen Versuchswesen (rund 2,6 Millionen Schilling) zu verzeichnen sind.

Der übrige Erhöhungsbetrag entsteht durch Korrekturen auf Grund von neuen Erkenntnissen bei der finanzwirtschaftlichen Gliederung des Bundesvoranschlages, wonach nunmehr die Bundesbeiträge der Bundesstraßenverwaltung und die an die Brenner-Autobahn

1190

Nationalrat XIII. GP — 15. Sitzung — 16. Dezember 1971

**Ortner**

AG zu überweisenden Mautgebühren von der Brenner-Autobahn als Förderungsausgaben einzuordnen sind.

Die Gesamtsumme der Aufwandskredite des Ressorts hat sich gegenüber dem Vorjahr um rund 3,3 Prozent erhöht. Diese nur geringe Erhöhung entsteht aus der Tatsache, daß sich die bei den Förderungskrediten erhöhend wirkenden Korrekturen der finanzwirtschaftlichen Gliederung bei den Aufwandskrediten vermindern auswirken. Tatsächlich wurden die Kredite für die Straßenerhaltung kräftig erhöht, und auch die Vorsorge für die laufende Erhaltung der Bundesgebäude erfuhr eine nicht unbedeutende Steigerung.

Schließlich wurden die Aufwandskredite für die Bundesversuchs- und Forschungsanstalt Arsenal, für die Betriebskosten und Haus-erfordernisse der Liegenschaftsverwaltung und für das Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen den Erfordernissen entsprechend aufgestockt.

Die Einnahmen des Ressorts erfuhren im Jahre 1972 gegenüber 1971 eine Steigerung um 128,7 Millionen Schilling oder 22,1 Prozent. Nennenswerte Erhöhungen verzeichnen die zweckgebundenen Einnahmen aus dem Katastrophenfonds, wo für Lawinenverbauungen an Bundesstraßen allein rund 70,2 Millionen Schilling hinzugekommen sind.

Weiters sind die zweckgebundenen Einnahmen der Bundesstraßen durch voraussichtliche Mehreinnahmen bei den Geldstrafen und bei den Mietzinsen von Tankstellen und sonstigen Einnahmen um insgesamt rund 30 Millionen Schilling höher veranschlagt.

Schließlich sind die Mauteinnahmen der Brenner-Autobahn AG um 20 Millionen Schilling höher vorgeschätzt worden.

An der Debatte, die sich an die Ausführungen des Spezialberichterstatters anschloß, beteiligten sich die Abgeordneten Dr. Kotzina, Dr. Schmidt, Babanitz, Regensburger, Doktor Gruber, Pölz, Hahn, Breiteneder, Ing. Letmaier, Horr, Hagspiel, Vetter und Josef Schlager.

Bundesminister Moser beantwortete eingehend die in der Debatte an ihn gerichteten Fragen.

Bei der Abstimmung am 1. Dezember 1971 wurden die finanzgesetzlichen Ansätze des Kapitels 64 mit Stimmenmehrheit angenommen.

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

Dem Kapitel 64: Bauten und Technik, mit dem dazugehörenden Konjunkturausgleich-

Voranschlag des Bundesvoranschlages für das Jahr 1972 (2 der Beilagen) wird die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt.

Falls Wortmeldungen vorliegen, bitte ich, in die Spezialdebatte einzugehen.

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

Als erster zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Ing. Helbich. Er hat das Wort.

Abgeordneter Ing. **Helbich** (ÖVP): Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Österreichische Volkspartei lehnt das Kapitel Bauten und Technik ab, weil für den Wohnbau keine zusätzlichen Mittel aus dem allgemeinen Budget vorgesehen sind. Damit ist das Wahlversprechen der SPÖ „5000 Wohnungen mehr pro Jahr“ nicht erfüllbar.

Wir lehnen das Kapitel Bauten und Technik ab, weil die Regierung zurzeit in der Bodenbeschaffung und Assanierung die Enteignung von Privateigentum anstrebt, ohne aber vorher ein zukunftsorientiertes Städtebaukonzept vorzulegen.

Wir lehnen das Kapitel Bauten und Technik ab, weil trotz des Wohnungsbegünstigungsgesetzes, wo es bei vorzeitiger Rückzahlung bis zu 50 Prozent Nachlässe gibt, im Budget kein einziger Schilling dafür vorgesehen ist.

Wir lehnen das Kapitel Bauten und Technik ab, weil die Regierung die Straßenbaufinanzierung allein den Kraftfahrern überläßt, obwohl durch die schlechten Straßen pro Jahr 13 Milliarden Schilling an Volksvermögen verlorengehen. Auch hier also aus dem allgemeinen Budget kein einziger Schilling für den Straßenbau.

Wir lehnen das Kapitel Bauten und Technik ab, weil der Herr Bundeskanzler zwar vom Kampf gegen das Sterben vor der Zeit spricht, aber kein einziger Schilling zur Beseitigung der Gefahrenstellen und der Todesfallen an manchen Stellen der Straßen vorgesehen ist.

Aus allen diesen Überlegungen und anderen mehr lehnen wir dieses Budgetkapitel ab. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Wir wissen alle, meine sehr geehrten Damen und Herren, daß es in der Wahlpropaganda geheißen hat: 5000 Wohnungen mehr, und das wurde ja sehr plakativ gemacht. Sie können sich noch an dieses Plakat erinnern (der Redner hält ein Plakat in die Höhe), wo für Forschung, für Schulen, für Straßen und für Wohnungen mehr Mittel und schon für 1971 um 5000 Wohnungen mehr versprochen wurden. Jetzt hört man einfach nichts mehr davon.

**Ing. Helbich**

Man hat gesagt, alle Jahre sollen es 5000 Wohnungen mehr sein, bis zum Jahre 1980 sollen es sogar 100.000 Wohnungen pro Jahr sein. Die Wahl ist vorbei, und nun hört man nichts mehr von dieser Zahl.

Der Herr Bundeskanzler hat in der Regierungserklärung gesagt: „Die Bundesregierung wird neuerlich dem Palament einen Gesetzesvorschlag unterbreiten, der es ermöglicht, unter Bedachtnahme auf die gegebene finanzielle Lage des Bundes eine höhere Anzahl von Wohnungen als bisher zu fördern.“

Wir nehmen das zur Kenntnis. Wir sind traurig, daß wir hier von diesen 5000 Wohnungen mehr nichts hören.

Der Herr Bundeskanzler hat in der Regierungserklärung auch gesagt, daß die Schuld dafür, daß im Jahre 1970 nur 44.980 Wohnungen gebaut wurden, noch auf die ÖVP-Alleinregierung zurückgeht. Schauen wir uns die Sache einmal an.

1969 wurden 49.130 Wohnungen gebaut, 1970 44.980, also 1970 gegenüber 1969 um 4150 Wohnungen oder 8 Prozent weniger.

Analysieren wir nun diese Zahl bundesländerweise: In der Steiermark wurden 1970 gleich viel Wohnungen gebaut wie 1969, in Oberösterreich um 1 Prozent mehr, in Niederösterreich um 4 Prozent mehr, im Burgenland um 8 Prozent mehr, in Vorarlberg um 9 Prozent mehr, in Salzburg um 20 Prozent mehr, in Tirol um 9 Prozent weniger, in Kärnten um 15 Prozent weniger und in Wien um 31 Prozent, das ist um 4500 Wohnungen, weniger.

Wieso ist es in Wien dazu gekommen? Der Grund ist, weil hier besondere Rücklagen gemacht wurden. Es waren Budgetmittel vorgesehen, die nicht aufgebraucht wurden. 1968 wurden 150 Millionen Schilling, die im Budget vorgesehen waren, nicht verbraucht, 1969 405 Millionen Schilling und 1970 sogar 482 Millionen Schilling.

Das, meine sehr geehrten Damen und Herren, das, Hohes Haus, sind also die Gründe, warum 1970 weniger Wohnungen in Österreich gebaut worden sind.

Der Herr Finanzminister hat in seiner Budgetrede am 12. November 1971 erklärt, daß 1972 im Budget um 18 Prozent mehr Mittel für den Wohnbau vorgesehen sind, und zwar wird der Betrag von 3,9 Milliarden auf 4,6 Milliarden Schilling steigen.

Ich darf nur darauf hinweisen, daß das ja alles zweckgebundene Einnahmen sind, daß ja diese Eingänge von der gesamten österreichischen Bevölkerung kommen und daß hier von

der Regierung oder vom allgemeinen Budget kein einziger Schilling dazugegeben wird. (*Beifall bei der ÖVP.*) Das sind zweckgebundene Mittel, die sich einfach erhöhen. Diese Zunahme ist eine Leistung der österreichischen Bevölkerung, der arbeitenden Menschen, aber nicht der Regierung.

Wir sehen überhaupt hier, daß auf diesem Sektor manche Wandlungen vor sich gehen. Bei der Wohnbauförderung 1968 wissen wir, daß es bis 60 Prozent öffentliche Förderung gibt, 30 Prozent Kapitalmarktmittel und 10 Prozent Eigenmittel.

Die Wohnbauförderung 1968 ist damals mit Mehrheit angenommen worden. Die Sozialisten haben dagegen gestimmt. Von der Minderheitsregierung ist dann eine Regierungsvorlage gekommen, in der für Mietwohnungen 45 Prozent und für Eigenheime und Eigentumswohnungen 40 Prozent öffentliche Mittel vorgesehen waren. Man hat also das Eigentum und die Eigenheime gegenüber den Mietwohnungen diskriminiert.

Und nun haben wir wieder eine diesbezügliche Regierungsvorlage bekommen, und da stellen wir mit Befriedigung, mit halber Befriedigung fest, daß schon kein Unterschied mehr gemacht wurde, daß es also gleichgezogen wurde mit 45 zu 45.

Aber wir sind noch nicht zufrieden. Wir würden es gerne wieder so haben, wie es war, daß es heißt: bis zu 60 Prozent, wenn wir dann in den Unterausschuß gehen. Wir haben hier begründete Hoffnungen, und warum? Wir erinnern uns noch alle an die Debatte über die Wohnbauförderung am 29. Juni 1967, wo der Hauptsprecher der Sozialistischen Partei gesagt hat: Dieser Schlüssel der öffentlichen Mittel, den die ÖVP heute mit Mehrheit durchsetzt und wo es heißt: bis zu 60 Prozent, das ist nichts. Es müssen einheitlich für ganz Österreich nicht 60, sondern 70 Prozent sein!

Wir glauben — zuerst 70, dann 40 und 45, nun einheitlich 45 —, daß wir doch eines Tages im Rahmen der Behandlung der Regierungsvorlage, wahrscheinlich in einem Unterausschuß oder im Bautenausschuß, noch eine Annäherung erreichen. Also wir sehen, wie hier in wenigen Jahren eine Wandlung eingetreten ist.

Ferner hat der Abgeordnete Weikhart damals erklärt, daß diese Regierung viel zuwenig für den Wohnbau ausgibt und daß von den zweckgebundenen Mitteln, die im Budget eingehen, aus dem allgemeinen Budget ein Zuschuß von 35 Prozent kommen muß. Das war im Jahr 1967. Damals hat er uns laut Stenographischem Protokoll vorgerechnet: 1095 Mil-

**Ing. Helbich**

lionen. Wenn man das auf die heutigen Beträge umrechnen würde, so wären es heute 1,5 Milliarden Schilling. Wir haben uns eigentlich erwartet, daß die sozialistische Regierung diese Zusagen erfüllt. Wenn man das Wort von Staatssekretär Weikhart einlösen würde, so müßten es im Budget 1972 aus allgemeinen Mitteln rund 1,5 Milliarden Schilling sein.

Sie werden vielleicht sagen: Na ja, das war halt irgendeinmal ein Diskussionsbeitrag. Nein! Der Herr Abgeordnete Weikhart hat damals sehr dezidiert erklärt:

„Und jetzt sage ich Ihnen, meine sehr geehrten Herren von der ÖVP, noch etwas. Wenn etwa der Einwand kommen sollte, daß die Opposition es leicht habe, solche Finanzierungsvorschläge zu erstellen, dann darf ich Ihnen versichern: Wenn wir bei einer nächsten demokratischen Entscheidung in Österreich dazu berufen werden, die Geschicke dieses Landes zu verwalten und zu bestimmen, wird das für uns eine Grundlage für ein neues Wohnbauförderungsgesetz sein.“

Weikhart hat es also sehr, sehr ernst genommen, und wir hätten uns eigentlich erwartet, daß beträchtliche Mittel aus dem allgemeinen Budget für den Wohnbau kommen, also mindestens eine Milliarde, wenn nicht anderthalb Milliarden.

Noch dazu hat ja der Herr Bundeskanzler Dr. Kreisky am 19. Juni 1971, als wir noch die sozialistische Minderheitsregierung gehabt haben, in einer Pressekonferenz gesagt: „Aber meine Herren! Mit einer Mehrheit kann jeder regieren. Das ist keine Kunst.“

Und nun hat ja die Sozialistische Partei die Mehrheit, und wir hätten also schon erwartet, daß nun alles das, was gesagt wurde, als sie in Opposition war, auch erfüllt wird.

Wenn ich nun einiges zum Wohnbauförderungsgesetz 1968 sagen darf. Hier fällt auf, daß bei der neuen Vorlage 1971, die die Regierung gebracht hat, diese Zweidrittelbestimmung, daß also zwei Drittel der Mittel für Eigentumswohnungen oder Eigenheime verwendet werden sollen, nicht mehr vorhanden ist. Das haben wir ja nicht einfach so gesagt, um es also durchzusetzen, sondern wir haben es begründet, und wir haben gewußt, daß es diesbezüglich sehr, sehr starke Wünsche gibt.

Eine Meinungsuntersuchung, die wir im Mai 1971 gemacht haben, hat ergeben, daß 90 Prozent der Bewohner von Eigenheimen zufrieden, glücklich sind, daß 51 Prozent der Bewohner von Eigentumswohnungen zufrieden sind, daß 36 Prozent der Bewohner von Genossenschaftswohnungen zufrieden sind und daß nur

31 Prozent der Bewohner von Mietwohnungen zufrieden sind.

Und nun, meine sehr geehrten Damen und Herren, müßten wir doch alles tun, wo doch vom Staat Milliardenbeträge in den Wohnbau investiert werden, daß wir nicht die Menschen, obwohl andere Wünsche bestehen, irgendwo hineindrängen, nur weil eben diese Mietwohnungen vorhanden sind. Dann ziehen sie ein, und sie sind nicht zufrieden. Wenn also 90 Prozent der Eigenheimbewohner zufrieden sind, so muß das doch für uns ein Signal sein, diesem Wunsche nachzukommen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Es wurden ferner alle jene, die noch kein Eigenheim und keine Eigentumswohnung haben, gefragt, was sie sich wünschen würden. Und da hat sich herausgestellt: 50 Prozent wollen ein Eigenheim haben, und 26 Prozent wollen eine Eigentumswohnung haben. Also sie wollen die Besitzer eines Hauses oder einer Eigentumswohnung sein. Das sind zusammen 76 Prozent, und so sind die zwei Drittel, also die 66 Prozent, gerade der richtige Weg. Es heißt ja: bis zu 66 Prozent. Es wird ja niemand gezwungen. Genauso wie es bei den 60 Prozent heißt: bis zu 60 Prozent öffentliche Mittel.

Wir wissen, daß Länder 40 Prozent und 50 Prozent beschlossen haben. Wir wollen ja nicht 60 Prozent allein haben, sondern bis zu 60. Aber in den Bundesländern, wo eben die Struktur der Bevölkerung und des Einkommens so ist, daß es möglichst ausgeschöpft werden soll, soll man doch die Möglichkeit dazu geben. Und bei dem Schlüssel für die Eigenheime und Eigentumswohnungen heißt es ja nur: bis zu zwei Drittel. Wenn also in Wien oder in anderen Bundesländern nur 30 oder 40 Prozent Eigenheime oder Eigentumswohnungen haben wollen, dann ist es ja in Ordnung. Aber die sollen, wenn ich so sagen darf, zuerst befriedigt werden, und dann sollen die anderen Gattungen kommen.

Wenn wir also das Ergebnis dieser Befragung wissen, so glaube ich, daß wir vor allem bei jenen Gattungen investieren sollten, die die Menschen zufrieden und glücklich machen.

Wenn Sie sagen: Na ja, Ihre Zahlen können richtig oder falsch sein, so möchte ich feststellen: Sie, meine sehr geehrten Damen und Herren der Sozialistischen Partei, haben ja ein Institut. Wenn Sie dort nachschauen — Sie werden das wahrscheinlich ohnehin schon gemacht haben —, so werden Sie sicherlich auf ähnliche Zahlen kommen.

Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Darf ich mich nun dem Straßenbau

**Ing. Helbich**

zuwenden. Es kommt eine Welle der Motorisierung auf uns zu. 1980 werden wir die Vollmotorisierung haben.

Was haben wir? Wir haben eine Neubewertung, das heißt, die gesamten österreichischen Straßen wurden noch unter Bautenminister Dr. Kotzina untersucht. Wir haben nun eine wissenschaftliche Arbeit, sodaß wir also sehen, in welcher Weise sich der Verkehr bis zum Jahr 2000 entwickeln wird.

Wir haben ein neues Bundesstraßengesetz, wo die Grundlagen auch noch unter Kotzina geschaffen wurden und das wir im Juli 1971 verabschiedet haben. Wir haben über 1000 Kilometer neue Bundesstraßen auf dem Papier bekommen.

Was wir aber nun brauchen, ist erstens eine Rangordnung für den Straßenbau — wir haben die Unterlagen — und zweitens mehr Mittel für den Straßenbau aus dem allgemeinen Topf. Auch in diesem Jahr sind ja keine Mittel vorgesehen. Wir wissen doch alle — ich will nicht immer von demselben reden —, daß es eine wissenschaftliche Untersuchung der Wegekostenrechnung gibt, die besagt, daß der Straßenbau auch aus allgemeinen Mitteln gefördert werden soll, weil zu 10 bis 30 Prozent die Straße auch der Allgemeinheit zugutekommt und derzeit der Straßenbau nur durch zweckgebundene Mittel finanziert werden kann.

Wir wissen, daß es diesbezügliche Untersuchungen gibt. Wir wissen, daß wir dann, wenn wir nicht vom Verkehr überrollt werden wollen, bis zum Jahr 1980 pro Jahr — ich bringe wieder diese Traumzahl — 3 Milliarden Schilling zusätzlich benötigen, wenn unser Straßennetz 1980 voll ausgebaut sein soll.

Sie werden sagen, Sie werden ja während der Alleinregierung sicher auch nichts aus dem allgemeinen Budget gegeben haben. Nein, meine sehr geehrten Damen und Herren, das ist nicht richtig. Wir haben zwischen 1954 und 1970 6,3 Milliarden Schilling aus dem außerordentlichen Budget für den Autobahnbau gegeben. Es gab dabei Spitzenjahre mit 700 Millionen und sogar mit 961 Millionen, zum Beispiel 1961.

Wir müssen wissen, daß auf den Straßen ein Volksvermögen rollt, denn wir wissen, daß um 4 Milliarden Schilling im Jahr Autos importiert werden. Es ist ja nicht gleichgültig, ob diese in drei, vier, fünf oder in zehn Jahren hin sind.

Da hat Dr. Detlev Andorfer, den Sie ja alle kennen, eine Rentabilitätsberechnung gemacht und hat festgestellt: Das Durchschnittsauto in Österreich macht im Jahr rund 12.000 Kilo-

meter. Wir haben in Österreich mit Stichtag 31. Juli 1,272.835 Autos. Das heißt also, daß in Österreich im Jahr 15.274 Millionen PKW-Kilometer gefahren werden. Nun berücksichtigen wir, daß im Schnitt 5 Prozent der österreichischen Autos im Ausland sind und daß ungefähr 25 Prozent der PKW auf vollausbauten Straßen, das heißt auf Autobahnen oder auf ausgebauten Bundesstraßen, fahren. Da bleiben also rund 11.000 Millionen Kilometer pro Jahr.

Die Rentabilitätsberechnung hat nun ergeben, daß die Einsparung bei Treibstoff 0,12 Groschen, bei Reifen 0,01, Wartung 0,05, Abschreibung 0,16, Zeitkosten 0,27 Groschen und Unfallfolgekosten 0,15 Groschen beträgt, insgesamt ist dies eine Ersparnis von 0,76 Groschen. Multipliziert mit den gefahrenen Kilometern ergäbe das eine theoretische Summe von 8270 Millionen Schilling an Ersparnis bei den PKW-Kosten im Jahr.

Und nun schauen wir uns noch den LKW-Betrieb an. Ich darf eine ähnliche Rentabilitätsberechnung des Dr. Detlev Andorfer bringen: 14.000 LKW, 61.000 im Nahverkehr und 41.000 Klein-LKW, das gibt zusammen — ich will Sie aber mit den vielen Zahlen nicht belästigen — eine Ersparnis pro Kilometer von 2,11 S. Das ergäbe mit den 2428 Millionen LKW-Kilometern eine Summe von 5124 Millionen.

Das heißt also, daß die theoretische volkswirtschaftliche Ersparnissumme dann, wenn es möglich wäre, den gesamten Verkehr von den unausgebauten Straßen auf ausgebauten Straßen zu bringen, rund 13 Milliarden Schilling ausmache.

Sie werden nun sagen, das sei eine Annahme und so fort. Sagen wir, 50 Prozent davon sind 6,5 Milliarden, oder sagen wir, nur 10 Prozent davon — es sind jedenfalls Milliardenbeträge, die hier eingespart werden können.

Aber es ist eben ein Nachteil, es ist eben die Schwierigkeit, daß dieser ersparte Schilling nicht in der Kasse des Finanzministers klingelt.

Ein Italiener, der Professor Zignoli aus Turin, hat ebenfalls erklärt, daß die Ersparnisse bei PKW 32 Prozent und bei LKW sogar 41 Prozent ausmachen, wenn es möglich ist, den Verkehr von unausgebauten auf ausgebauten Straßen zu bringen.

Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir brauchen daher ein Straßenbaufinanzierungsgesetz. Wenn wir nicht auf irgendeinem Wege mehr Mittel für den Straßenbau bekommen, werden wir in den nächsten Jahren hoffnungslos vom Verkehr über-

**Ing. Helbich**

rollt. Wir werden in den Städten nicht mehr fahren, sondern stehen! Und das wird auch auf den anderen Straßen immer mehr und mehr der Fall sein.

Unlängst hat jemand gesagt: Wir werden nie mehr so gut auf den Autobahnen fahren wie heute. — Warum? Weil sie für Frequenzen von 20.000, 30.000 oder 40.000 PKW pro Tag gebaut sind, nun fahren auf den Autobahnen im Schnitt 15.000 bis 20.000 pro Tag. Der Verkehr wird sich immer mehr verstärken, er wird sich verdoppeln, und daher werden wir nie mehr so gut, bei so geringer Verkehrsbelastung fahren, wie es heute der Fall ist.

Wenn wir hinsichtlich dieser Finanzierung in die Zukunft sehen, so müssen wir feststellen — nehmen wir die Zeit bis 1980, es gibt schon solche Vorausberechnungen —, daß wir bis zum Jahr 1980 rund 109 Milliarden Schilling benötigen. 76 Milliarden Schilling werden durch Eingänge der Bundesmineralölsteuer, die zweckgebunden sind, aufgebracht. Wir haben also einen Fehlbetrag von rund 33 Milliarden Schilling. Diese teilen sich auf 6 Milliarden Schilling Autobahn und 27 Milliarden Schilling Bundesstraßen B beziehungsweise auf Schnellstraßen auf.

Nun kann man sich überlegen, wie das überhaupt finanzierbar ist. Wenn man pro Jahr zusätzlich aus dem allgemeinen Topf 300 Millionen Schilling haben könnte, dann könnte man die wichtigsten Autobahnen, die ja in einer Rangordnung festgelegt sind, bis zum Jahr 1980 bauen.

Wenn man 900 Millionen zusätzlich aus dem allgemeinen Budget bekommen könnte, könnte man 35 Prozent der Bundesstraßen und der Schnellstraßen sowie die wichtigsten Autobahnen bauen.

Wenn man 2,8 Milliarden, also rund 3 Milliarden, ab nun zusätzlich für den Straßenbau bekäme, dann könnte man den Vollausbau bis in die achtziger Jahre erreichen.

Wir sehen also, daß der Straßenbau keineswegs ein gelöstes Problem ist, sondern daß wir uns in der nächsten Zeit über den Straßenbau orientieren, uns mit ihm beschäftigen müssen, wenn wir nicht eines Tages vom Verkehr überrollt werden wollen und dann auf den Straßen mit unseren Kraftfahrzeugen nicht mehr fahren, sondern stehen werden. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Österreichische Volkspartei wird in nächster Zeit wieder einen Antrag auf Beseitigung von Gefahrenstellen an den österreichischen Straßen einbringen und zu-

sätzlich aus dem Budget 100 Millionen Schilling verlangen.

Sie alle wissen, daß unser Antrag im Juli 1971 von der Mehrheit des damaligen Hauses abgelehnt wurde. Ich möchte Sie sehr bitten, meine sehr geehrten Damen und Herren: Treten Sie doch diesem Antrag, den wir in nächster Zeit einbringen werden, bei; denn Sie wissen, es sterben Tausende Menschen pro Jahr auf den österreichischen Straßen!

Der Herr Bundeskanzler hat ja in seiner Regierungserklärung sehr positiv dazu Stellung genommen, denn er hat gesagt:

Ohne Zweifel gehört zum Kampf gegen das Sterben vor der Zeit auch der Kampf gegen den täglichen Tod auf den Straßen. Es ist doch eine erschütternde Tatsache, daß allein in den letzten fünf Jahren 10.467 Menschen durch Verkehrsunfälle ums Leben gekommen sind. Dies entspricht der Einwohnerzahl von Eisenstadt.

Das ist wirklich eine erschütternde Tatsache. Wir möchten das Hohe Haus bitten, uns diesbezüglich bei diesem Antrag zu unterstützen, damit wir eine Mehrheit bekommen und damit zumindest ab 1973 mit der Beseitigung von Gefahrenstellen begonnen werden kann. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Wir werden nämlich — ich möchte es jetzt gleich sehr deutlich sagen —, wahrscheinlich in nächster Zeit als Parlamentarier darauf sehr gestoßen werden. Ich höre nämlich, daß das Kuratorium für Verkehrssicherheit und die Österreichische Straßengesellschaft nun jedes Bundesland einzeln analysiert.

Es werden derzeit in der Steiermark alle Gefahrenstellen herausgenommen, es werden 20 oder 25 sein, und man wird eine — ich bin traurig, das sagen zu müssen — Art Rentabilitätsberechnung aufstellen. Es wird also zum Beispiel gesagt, daß dort im letzten Jahr 15 Unfälle waren. Da ist ein volkswirtschaftlicher Schaden von, sagen wir, 5 Millionen Schilling entstanden. Die Beseitigung dieser Gefahrenstelle würde aber nur 400.000 oder 500.000 S kosten.

In dieser Form wird uns das in den nächsten Monaten bundesländerweise vorgelegt werden. Ich glaube, das werden so zwingende Argumente sein, daß wir uns diesbezüglich etwas einfallen werden lassen müssen und daß wir hier von der Öffentlichkeit einen Druck bekommen werden, den wir sicher in einer bestimmten Weise berücksichtigen müssen.

Ich bitte daher schon jetzt das Hohe Haus, alles zu tun, damit dann, wenn dieser Antrag zur Beseitigung der Gefahrenstellen kommt,

**Ing. Helbich**

ein entsprechender Weg gefunden wird. Hier handelt es sich ja nicht um eine Traumzahl, wenn wir sagen, daß bei einem Budget von 120 Milliarden 100 Millionen für die Beseitigung von Gefahrenstellen verwendet werden sollen.

Ich möchte hier auch an den Artikel der „Arbeiter-Zeitung“: „Aktion gegen den Verkehrstod nötig“, erinnern, wo sich ebenfalls der ARBO dafür ausgesprochen hat, daß auf diesem Gebiet etwas geschehen soll.

Nun noch einige Worte zum Umweltschutz und zur Gesundheit. Sie wissen, daß 40 Prozent der Luftverunreinigung von den Heizungen kommen. Man kann diese Abgase und diese Rauchentwicklungen rückgewinnen oder man kann saubere Heizungen schaffen. Saubere Heizungen, wenn ich das so sagen darf, sind Gasheizungen oder elektrische Heizungen. Es gibt direkte Heizungen. Für eine Wohnung mit einer Größe von 77 Quadratmetern würde ein Anschlußwert von 10 Kilowatt genügen. Zum Beispiel das Atomkraftwerk mit 600 MW, das jetzt in Niederösterreich gebaut wird, würde also für 100.000 Wohnungen reichen, also Strom für eine Zweijahresbauleistung, wenn wir die Jahresleistung mit 50.000 Wohnungen annehmen. Das wäre wirklich ein echter Beitrag auf diesem Gebiet. Denn 40 Prozent der Luftverunreinigung kommen vom Hausbrand! Wenn wir da etwas tun könnten, wäre das eine sehr, sehr schöne Leistung.

Oder ein anderes Beispiel: Sie wissen, wie wichtig der Donauausbau ist; ich erinnere da an den Rhein-Main-Donau-Kanal. Wenn man Beträge dafür verwenden würde, das zu forcieren, würde das der gesamten Volkswirtschaft dienen und zur Beseitigung der Luftverunreinigung beitragen.

Es ist traurig, daß die Mittel, die durch die Erhöhung der Zigarettenpreise hereinkommen, nicht für Belange des Umweltschutzes zweckgebunden werden können. Damit hätte die Frau Minister für Umweltschutz sicherlich ihre erste Freude gehabt.

Überlegungen auf dem Heizungssektor müssen wir sicher auch in nächster Zeit anstellen.

Nun zum Schluß, meine sehr verehrten Damen und Herren, möchte ich einen Entschließungsantrag betreffend gerechtfertigte Entschädigung bei Grundablösen im allgemeinen und im besonderen im Raum von Wien einbringen.

Ich lese:

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen folgenden

**Entschließungsantrag:**

Der Nationalrat wolle beschließen:

Der Bundesminister für Bauten und Technik wird aufgefordert:

1. Eine Novelle des Eisenbahnteilungsgesetzes in der Fassung der Wiederverlautbarung vom 14. April 1954, BGBl. Nr. 71/1954, dem Nationalrat vorzulegen, wonach im Falle der Enteignung von Grundstücken und Häusern der Enteignete zumindest eine solche Entschädigung erhält, um einen lage- und gebrauchsmäßig gleichwertigen Ersatz zu erwerben; weiters ist eine vertragsmäßige Wertsicherung der Entschädigung im Gesetz vorzusehen.

2. Eine Novelle zum Bundesstraßengesetz, BGBl. Nr. 286/1971, dem Nationalrat vorzulegen, die eine dem Punkt 1 analoge Regelung, ferner eine Sicherung der Rechte der Anrainer bei Umwidmung von Bauland sowie ein Verbot einer Straßentrassenführung ohne Berücksichtigung der Erfordernisse neuzeitlichen Umweltschutzes enthält.

Dieser Antrag wurde bereits im Ausschuß gestellt, er hat dort leider keine Mehrheit gefunden. Ich möchte das Hohe Haus bitten, doch zumindest heute diesbezüglich die Zustimmung zu geben.

Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Das Kapitel Bauten und Technik ist ein gewaltiger Teil, und wir müssen alles tun, um für die beiden großen Aufgaben, den Wohnungsbau und den Straßenbau, mehr Mittel zum Wohle aller Österreicher zu bekommen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

**Präsident Probst:** Der Entschließungsantrag, den eben Herr Abgeordneter Ing. Helbich vorgelegt hat, ist genügend unterstützt und steht somit in Verhandlung.

Der nächste Redner ist Herr Abgeordneter Dr. Schmidt. Er hat das Wort.

Abgeordneter Dr. **Schmidt** (FPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Es liegt in der Natur der Sache, daß sich im Rahmen des Kapitels Bauten und Technik die Diskussion vornehmlich um den Wohnungsbau dreht, obwohl es gleichsam einen Widerspruch bedeutet, daß die Mittel, die Förderungsmittel für diesen Wohnungsbau, nicht in diesem Teilstück, sondern im Teilstück Finanzen berücksichtigt sind, daß also hier nur die geringsten Mittel zu finden sind.

Mein Vorredner hat schon darauf hingewiesen, daß es leider so ist, daß der Bundesminister für Finanzen aus den allgemeinen Budgetmitteln nichts zur Förderung des Wohnungsbaues beisteuert, sondern daß dieser

**Dr. Schmidt**

Wohnungsbau nur — das ist natürlich relativ — aus den Förderungsbeiträgen der Einkommen- und Lohnsteuerpflichtigen gespeist wird.

Wir haben es nur der Leistungskraft dieses Personenkreises, dieses Bevölkerungskreises zu verdanken, wenn wir in diesem Budget erfreulicherweise mit einer 18prozentigen Steigerung dieser Mittel rechnen können.

Es ist klar, daß der Wohnungsbau im Mittelpunkt des Interesses der Bevölkerung und vor allem unserer Jugend steht. An ihm sind unsere jungen Menschen am meisten interessiert. Von diesem Wohnungsbau hängt doch so manches Schicksal, manche Ehegründung und manche Familiengründung ab. Allein aus diesem rein volkspolitischen Grund muß es das Interesse aller Fraktionen sein, da Fortschritte zu erzielen.

Es war daher auch klar, daß sich Herr Bundeskanzler Dr. Kreisky in seiner Regierungserklärung mit dem Wohnungsproblem eingehend befaßt hat, es sozusagen zur Nummer 2 seiner Regierungserklärung gemacht hat, indem er erklärte, daß vorerst der rückläufigen Tendenz im Wohnbau begegnet werden müßte und für die Zukunft die Grundlagen zu einer weiteren Steigerung der Wohnbauleistung geschaffen werden müßten.

Tatsächlich, Hohes Haus, verhält es sich ja so, daß die Zahl der fertiggestellten Wohnungen ab 1967 ständig im Sinken begriffen war. (Abg. Dr. Gruber: Das stimmt nicht!) Ich komme gleich darauf zurück. Im Jahre 1967 wurden laut einer Statistik in Österreich 52.744 Wohnungen errichtet, im Jahre 1968 betrug diese Zahl nur mehr 50.861, im Jahre 1961 48.720 — Kollege Helbich hat von rund 49.000 gesprochen —, und im Jahre 1970 betrug diese Zahl 44.980.

Diese sinkende Tendenz aufzuhalten, erklärte Herr Bundeskanzler Dr. Kreisky, sei das nächste Ziel der Wohnbaupolitik seiner Regierung.

Also in der Folge müßte man zu einer Steigerung der jährlichen Wohnbauleistung gelangen.

Das Instrument für die Pläne der Regierung soll die Novelle zum Wohnbauförderungsgesetz darstellen, die es ermöglichen soll — und jetzt kommt der Satz, der dem Herrn Kollegen Helbich und auch uns allen aufgefallen ist, der Satz, der hier eine Einschränkung bringt —, unter Bedachtnahme auf die gegebene finanzielle Lage des Bundes eine höhere Anzahl von Wohnungen als bisher zu fördern.

Man ziehe zu Vergleichszwecken die Regierungserklärung des Herrn Bundeskanzlers vor

einem Jahr, nämlich vom April 1970, heran und studiere auch das sozialistische Wohnbauprogramm, wo dezidiert und ganz konkret steht, daß mit einer Steigerung von 5000 Wohnungen pro Jahr zu rechnen sein wird, sodaß wir — das wurde heute hier schon gesagt — im Jahre 1980 mit einer Wohnbauleistung von 100.000 Wohnungen rechnen können. Wenn man sich das vergegenwärtigt, muß man sagen, daß es schon interessant ist, daß man es in dieser Regierungserklärung vermieden hat, konkrete Zahlen zu nennen, daß man es vermieden hat, den Steigerungsquotienten festzulegen, und eher einen etwas einschränkenden Satz gesagt hat. Wir haben das, Hohes Haus, mit der entsprechenden Aufmerksamkeit registriert.

Der Bundeskanzler hat zugleich gemeint, daß auch diese Wohnungen den Einkommensverhältnissen der österreichischen Bevölkerung, insbesondere auch denen der jungen Menschen, entsprechen müßten.

Ich weiß, daß sich der Bautenausschuß und, ich glaube, auch ein Unterausschuß mit diesen Fragen der Wohnbauförderung noch speziell beschäftigen werden, ich möchte mich daher nicht auf nähere Einzelheiten einlassen.

Herr Bundesminister! Gestatten Sie mir bitte nur eine Frage zu stellen, eine Frage, die ich auch schon im Ausschuß gestellt habe und worauf Ihre Antwort doch etwas ausweichend gewesen ist; vielleicht war es aber ein Mißverständnis.

Ich gehe von der Regierungsvorlage zum Wohnbauförderungsgesetz aus. Dort ist die Stundung der öffentlichen Darlehenstilgung auf die Dauer der Rückzahlung der Kapitalmarktdarlehen, also auf etwa 25 Jahre, vorgesehen. Dort sind weiters die Gewährung von Annuitätenzuschüssen zur leichteren Tilgung der Kapitalmarktdarlehen und öffentliche Mittel für die Gewährung von Wohnbaubeihilfen vorgesehen. Alles Maßnahmen, die zweifellos sehr viel Geld erfordern werden.

Ich möchte daher die Frage stellen: Liegen für den Einsatz dieser zweifellos gigantischen Mittel bereits die erforderlichen Konzepte für die Strukturreformen im Bereiche des Budgets sowie der Geld- und Kreditwirtschaft vor, so wie dies im sozialistischen Wohnbauprogramm vorgesehen ist?

Ich frage Sie, Herr Bundesminister, um nicht wieder Mißverständnisse zu provozieren, nicht nach der Finanzierung der von Ihrer Regierung geplanten Wohnbauförderungsmaßnahmen, sondern darnach, wie Sie die Mittel für diese Finanzierung aufbringen wollen, ich frage, ob es darüber schon konkrete Vorstellungen oder Konzepte der Regierung gibt.



**Dr. Schmidt**

Hohes Haus! Ich möchte diese Gelegenheit, zum Wohnbau zu sprechen, nicht vorübergehen lassen, ohne den grundsätzlichen Standpunkt meiner Fraktion zu deponieren. Ich möchte sagen, daß wir gerne alle Bestrebungen unterstützen, die darauf abgestellt sind, der Bevölkerung Österreichs genügend bessere und familiengerechte Wohnungen unter zumutbaren Bedingungen zur Verfügung zu stellen.

Aber wir bitten doch darauf zu achten — wir möchten davor warnen —, daß vielleicht aus einem falschen Ehrgeiz die Zahl der fertigzustellenden Wohnungen in Zukunft auf Kosten der Qualität gesteigert wird.

Mit anderen Worten: Es kommt unseres Erachtens nicht so sehr darauf an, mehr billige Wohnungen zu schaffen und zu fördern, sondern wir sind der Meinung, daß in Zukunft ganz besonderes Gewicht darauf gelegt werden müßte, eine bessere Qualität der neuen Wohnungen gesetzlich sicherzustellen.

Wir verstehen unter Qualität nicht nur den Standard der Bauausführung und die Ausstattung, sondern wir verstehen darunter auch eine familiengerechte Größe. Wir wissen, hier gibt es ja leider ein West-Ost-Gefälle in Österreich. Wir verstehen darunter die moderne Gestaltung des Wohnungsraumes, also des Grundrisses, soweit die Bundesgesetzgebung das hier überhaupt beeinflussen kann.

Wir verstehen unter Qualität — und das erscheint uns sehr wesentlich in der heutigen Zeit — vor allem eine sorgfältige Bedachtnahme auf die Erscheinungen, die man heutzutage gemeiniglich mit „Umwelteinflüssen“ zu umschreiben pflegt. Diesbezüglich scheinen uns die Sicherungen in der Gesetzesnovelle beziehungsweise in der Regierungsvorlage zu gering zu sein.

Wir meinen, daß der öffentlich geförderte Wohnungsbau auch qualitätsmäßig hochstehend sein soll. Das ist heute nicht so selbstverständlich und in der Praxis durchaus nicht so, wie manche meinen mögen.

Ich will dabei gar nicht so weit gehen, wie es ein Dozent an der Technischen Hochschule, Herr Dr. Feuerstein, einmal angesichts des öffentlichen Wohnungsbaues geäußert hat, als er sagte: Jedes Wohnhaus, das heutzutage bezogen wird, ist eigentlich schon 20 Jahre alt!

Wenn ich das auch nicht in dieser Schärfe vertreten möchte, so möchte ich doch sagen: Es besteht doch die Gefahr, daß wir dann, wenn der Schwerpunkt im Wohnbau nicht auf die Qualität, sondern nur auf die Quantität verlegt wird — und gewisse Passagen in der

Regierungserklärung könnten das vermuten lassen —, zu dem kommen, wie man es schon öfter gehört hat, daß wir heute vielleicht schon die Elendsquartiere des Jahres 2000 errichten. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Wenn wir meinen, daß es für den künftigen Wohnbau von weittragender Bedeutung sein wird, daß die Lage, daß die Umwelt der zu errichtenden Wohnbauten wesentlich stärker beachtet werden müßten als bisher, so sage ich das nicht so von ungefähr, sondern ich sage das deswegen — und Sie entschuldigen, daß ich heute wieder auf Wien komme — ... *(Abg. Regensburger: Wir sind ja auch da!)* Sie sind auch da. Danke vielmals. Ich werde dann gleich eine Einladung an Sie aussprechen.

Wir haben in Wien gerade in dieser Hinsicht schlechte Erfahrungen gemacht, und wir machen sie vor allem noch beim öffentlich geförderten Wohnungsbau, besonders dann, wenn die öffentliche Hand der Bauherr ist.

Meine Damen und Herren! Da werden doch ohne Berücksichtigung von Raumplanung, ohne Vorhandensein städtebaulicher Entwicklungskonzepte, ohne Beachtung der Umwelteinflüsse Wohnblocks um Wohnblocks dorthin gestellt, wo man gerade Grund und Boden zur Verfügung hat und wo man diesen Grund und Boden optimal ausnützen kann. *(Zwischenruf des Abg. Kostelecky.)*

Gehen Sie doch einmal, sehr verehrter Herr Zwischenrufer, in Wien spazieren! Ich hoffe, Sie tun es, denn Sie sind ja aus Wien. Fahren Sie einmal hinaus nach Döbling, gehen Sie einmal ins Krottenbachtal, und Sie werden dort das Anschauungsmaterial so quasi „frei Haus“ geliefert bekommen. Sie werden dort sehen, wie bei den aus öffentlichen Steuermitteln geförderten Wohnbauten der Gemeinde Wien Wohn- und Schlafzimmer ebenerdig, nur wenige Meter von der Fahrbahn einer sehr frequentierten Straße entfernt, einfach hingestellt worden sind, ohne Rücksicht auf Umweltschutz, ohne daß man daran dachte, daß die Personen, die dort wohnen, leben und schlafen müssen, Tag und Nacht sozusagen die Fahrzeuge in bunter Reihenfolge direkt durch ihr Zimmer durchfahren hören, daß sie ununterbrochen der Lärmbelästigung und dem Benzingestank ausgesetzt sind.

Gehen Sie im selben Bezirk zur Billrothstraße 3. Dort wird gerade ein Wohnhaus, gefördert mit öffentlichen Mitteln, errichtet. Und vor den Fenstern dieses Wohnhauses steht bereits eine riesige Mobil-Tankstelle. Man kann sich vorstellen, wie den dort einziehenden Bewohnern der Gestank, der Lärm und die Gerüche dieser Tankstelle in die Wohnung „hineinkriechen“ werden.

**Dr. Schmidt**

Ich glaube daher, meine Damen und Herren, daß der Gesetzgeber in der künftigen Novelle zum Wohnbauförderungsgesetz diesen Fragen eine erhöhte Bedeutung beimessen müßte. (*Zwischenruf des Abg. Kostecky.*) Ein Bodenbeschaffungsgesetz brauchen Sie nicht, wenn die Gemeinde Wien dort den Boden zur Verfügung hat. Das ist ein Irrtum. Da dürften Sie sich ein Eigengoal geschossen haben. (*Ironische Heiterkeit bei FPÖ und ÖVP.*)

Hohes Haus! Der Herr Bundeskanzler hat in der Regierungserklärung von der Verstärkung der Wohnbautätigkeit gesprochen und hat gesagt, daß auch Maßnahmen zur Bodenbeschaffung in die Wege geleitet werden müssen.

Auch hier in dieser Frage will ich keineswegs vorgreifen, zumal der Entwurf ja noch nicht eingebracht ist und möglicherweise — möglicherweise! — vielleicht noch bedeutende Veränderungen im Vergleich zu dem Entwurf, der im Begutachtungsverfahren ausgedendet worden ist, zu erwarten sind.

Ich spreche deswegen von der Möglichkeit, da der Herr Bundeskanzler vor einigen Wochen in einem Interview, das er der Zeitschrift „profil“ gewährt hat, eine Frage zum Thema Zwangsenteignung in Sachen Assanierungs- und Bodenbeschaffungsgesetz wie folgt beantwortete. Er sagte: Ja, aber immer werden unabhängige Richter die Entscheidung fällen. Es soll ein echter Preis gezahlt werden.

Ich kann mir nicht vorstellen, daß der Herr Bundeskanzler das nur so gesagt hat, wenn er manchmal auch sehr freigebig plaudert. Aber ich kann mir nicht vorstellen, daß er das so leicht gesagt hat, ohne daß er sich eine gewisse Rückensicherung bei seinem Bautenminister geholt hat. Ich kann mir nicht vorstellen, daß er das nur so gesagt hat, um die ohnehin sehr heiße Diskussion um dieses Thema, um diesen Themenkreis zu entschärfen.

Denn auch der Herr Bundeskanzler weiß ja, daß im Begutachtungsentwurf kein Wort von unabhängigen Richtern stand und steht, wohl aber von sogenannten Gutachterkommissionen.

Aber wie gesagt: Möglicherweise hat der Herr Bundeskanzler die Veränderungen, die wir noch nicht kennen, schon vorweggenommen. Aber ich muß das sagen.

Ich hätte vielleicht Verständnis dafür, daß der Herr Bundeskanzler das auch nur so gesagt hat, um die Diskussion zu entschärfen. Denn diese sozialistische Regierung hat es sich ja

zum Ziel gesetzt, die Veränderung der Gesellschaftsordnung zunächst einmal ganz vorsichtig, ganz behutsam, gleichsam auf Samtpfoten anzugehen; nur nicht viel reden darüber, keine heftigen Diskussionen, nicht anheizen, kalmieren, kalmieren, beruhigen, besänftigen.

In diesem Sinne muß man wohl auch die Ausführungen und die Äußerungen des Herrn Bautenministers verstehen, wenn er sagt, daß die Enteignung privaten Grundbesitzes für Zwecke der Assanierung und der Bodenbeschaffung wirklich nur die aller-, aller-, allerletzte Möglichkeit sein sollte, sozusagen die Rute am Fenster.

Allerdings muß ich sagen, Herr Bundesminister: Sie haben sich hiebei und hiedurch nicht gerade die Sympathien ihrer jungen Parteifreunde zugezogen, die Ihnen ja kürzlich in Salzburg lauthals vorgeworfen haben, Sie seien eben zu mimosenhaft und in der Frage des Privateigentums sei der Gesetzentwurf zu weich und nicht zielführend.

Hohes Haus! Wir haben diese Auseinandersetzung in Salzburg mit Interesse verfolgt, und zwar deswegen: In den Reihen der Jungen Generation in der Sozialistischen Partei befinden sich laut Aussage des Herrn Kollegen Blecha zukünftige Regierungsmitglieder, Nationalratsabgeordnete, Landtagsabgeordnete und Bürgermeister, alles Leute, von denen morgen, Herr Bundesminister, vielleicht schon einer an Ihrer Stelle stehen kann. Wenn eine so gewichtige Organisation — entschuldigen Sie: eine Gemeinschaft; eine Organisation ist es ja nicht — an Ihnen und Ihren Bestrebungen so heftige Kritik übt, dann müssen Sie zugeben, daß Ihre beschwichtigenden Worte in Sachen „Eingriff in das Privateigentum“ doch stark an Gewicht und Einfluß verlieren müssen.

Meine Damen und Herren! Hohes Haus! Um nicht mißverstanden zu werden: Wir Freiheitlichen sind nicht so verbohrte, daß wir nicht sehen wollten, daß privates Eigentum nicht nur Rechte in sich birgt, sondern auch Verpflichtungen gegenüber der Allgemeinheit mit sich bringt. Wir stehen auch grundsätzlich auf dem Boden des Privateigentums, weil wir meinen, daß der persönliche Freiheitsraum eines einzelnen in der Gesellschaft größer ist, wenn er zum Beispiel die Wohnung, die er fürs Leben braucht, in seinem Eigentum hat und wenn er sich nicht als Mieter in die Abhängigkeit meist anonymen Hausherrn zu begeben hat. Wenn wir also für das Privateigentum eintreten, so wissen wir doch, daß die Rechte des einzelnen dann natürlich weichen müssen, zurückstehen müssen, wenn es, wie es im Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuch heißt, das allgemeine Beste erheischt.

**Dr. Schmidt**

Wir billigen also dem derzeitigen Bundesminister durchaus Glaubwürdigkeit zu für das, was er zu diesem Thema sagt. Wenn es aber nicht leere Worte sein sollen, Hohes Haus, dann müssen diese Garantien auch im Gesetz verankert sein. Denn aus den Reihen Ihrer jungen Leute, Herr Bundesminister, hört man andere Töne. Es sind offenbar dieselben Kräfte, die einmal das Bundesheer ersatzlos abschaffen wollen und die nun wieder das Privateigentum als Relikt wohl einer konservativen — pardon: einer reaktionären — Gesellschaftsordnung beseitigen wollen.

Es ist sicher nicht angenehm für Sie, Herr Minister, und es ist auch nicht angenehm für Sie, Herr Bundeskanzler, solche Töne, wie wir sie in Salzburg hörten, nun hier vertreten oder anhören zu müssen. Es ist auch sicherlich für den Großteil der Fraktion, der sozialistischen Fraktion nicht angenehm. Ich bin überzeugt, daß Sie, meine Damen und Herren von der Sozialistischen Partei, durch die Vorfälle in Salzburg sicher sehr unangenehm berührt gewesen sind.

Den Beweis liefert ja der Artikel des Herrn Kollegen Blecha, der sich rasch beeilte, in der „Zukunft“ zu sagen und die Frage zu klären: „Wie steht die Junge Generation zur SPÖ?“ Schon daß es eine Frage geworden ist, scheint mir symptomatisch zu sein. Das ist sehr interessant.

Es ist auch sehr interessant, wenn Kollege Abgeordneter Blecha in diesem Artikel unter anderem schreibt: „Auch in der Eigentumsfrage gibt es zwischen JG und SPÖ keine Differenzen.“

Immerhin: Diese Feststellung hat es in sich. Jetzt muß ich umgekehrt fragen: Ist die Sozialistische Partei auch der Meinung, daß der Entwurf zum Bodenbeschaffungs- und Assanierungsgesetz zu weich und nicht zielführend ist?

Kollege Blecha schreibt weiter: „Die österreichische Sozialdemokratie bekennt sich zum Grundsatz, daß es kein Monopol auf die Bildung von Eigentum geben darf.“

Kollege Blecha ist leider nicht im Saal, aber vielleicht kann man es ihm sagen: Das müßte er eigentlich seinen Freunden im Wiener Rathaus sagen, die doch — koste es, was es wolle — Grund und Boden um oft sündteures Geld erwerben. Kein Preis ist zu hoch, kein Grundstück ist zu teuer, daß es nicht von der Gemeinde Wien erworben wird. Vielleicht kann man sich dort einmal unterrichten und sagen lassen, wie dort das Monopol auf Eigentum verstanden wird.

Meine Damen und Herren! Das geplante Bodenbeschaffungsgesetz dient wohl auch noch dazu, die Monopolstellung der Gemeinden in Fragen Grund und Boden zu erreichen.

Herr Kollege Blecha schreibt dann weiter: „Wenn heute im Zusammenhang mit Bodenbeschaffung und Assanierung die Ablöse von Grundeigentum bei gleichzeitigem massivem Schutz vor Verwaltungswillkür verlangt wird und dabei sogar volle Übereinstimmung mit der katholischen Soziallehre besteht, heult das erreaktionäre Lager auf.“ (Abg. L a n c: Da hat er auch recht!)

In der weiteren Folge sagt er dann, daß er den Herrn Dr. König als einen der Sprecher dieses erreaktionären Lagers bezeichnet, und so weiter und so weiter. (Abg. Dr. G r u b e r: Den Kardinal Dr. König?) Entschuldigen Sie! Den DDr. König hier, den Dauersprecher in der Budgetdebatte (Heiterkeit); nicht den Kardinal. Aber vielleicht steht der Kardinal schon auf Ihrem Boden, ich weiß es nicht. (Abg. S t r ö e r: Zwei Namen, aber kein Vergleich!)

Meine Damen und Herren! Wenn man das liest, so interessiert vor allem die Wortfolge: „... bei gleichzeitigem massivem Schutz vor Verwaltungswillkür“. Wie schaut dieser Schutz aus? Sind das etwa Ihre famosen Gutachterkommissionen, oder was sonst?

Ich frage das nicht so von ungefähr, wenn es nicht schon analoge Beispiele gäbe, wie man diese Fragen in der Praxis bewältigt. Ich denke da nur an die Härten — und mein Vorredner hat das auch schon durch einen Entschließungsantrag anklingen lassen —, die zum Beispiel das Bundesstraßengesetz 1971 mit seinen Enteignungsbestimmungen bringt.

Meine Damen und Herren! Es steht außer Streit, daß es auch im Straßenbau übergeordnete Interessen gibt, die gegenüber dem einzelnen durchgesetzt werden müssen. Das ist vollkommen klar. Problematischer wird die Sache dann schon, wenn zum Beispiel die Trassenführung von Bundesstraßen mitten durch ein Siedlungsgebiet gelegt wird. Wir erleben es, und zwar beim Bundes- und Schnellstraßennetz im Raume von Wien, daß hier doch sehr große Härten in dieser Beziehung auftreten. Abgesehen von der Frage, ob manche Trasse nicht anders geführt werden kann, wie es in der Planung vorliegt, ist die Frage der gerechtfertigten Entschädigung für die zu enteignenden Grund- und Eigenheimbesitzer doch ein Thema von höchster Aktualität.

Natürlich entsteht große Unruhe zum Beispiel bei den Siedlern am Laaerberg, durch deren Gebiet die A 3, die Südostautobahn, führen soll. Über die Bedeutung der A 3 kann

**Dr. Schmidt**

man ruhig geteilter Meinung sein, ob sie wirklich so notwendig ist oder nicht. Aber bitte. (Abg. Babanitz: Darüber werden wir reden!) Ja, darüber können wir reden. Wenn Sie sich das Bundes- und Schnellstraßennetz um Wien anschauen, Herr Kollege, dann werden Sie sehen, daß es irgendwie kopflastig ist, und zwar nach dem Südosten. Im Westen ein einzelner Straßenstrang ... (Abg. Babanitz: Das werden wir uns merken! Sicher!)

Sie brauchen sich das gar nicht zu merken! Sie brauchen gar nicht so böse sein! Das ist eine sachliche Feststellung. Wenn Sie böse sind, dann macht es mir auch nichts, denn das werde ich aushalten. (Abg. Babanitz: Das ist die zweite Frage!) Ich finde halt, daß das Straßennetz in diesem Gebiet, sagen wir, etwas (Abg. Dr. Zittmayr: Sie brauchen keinen Burgenland-Komplex zu haben!) — ich habe auch keinen Burgenland-Komplex — zu reichlich versorgt ist. Ich möchte aber auf diese Frage gar nicht eingehen. Es ist mir hier um Wichtigeres zu tun.

Es handelt sich hier um die Südostautobahn, die entlang der Ostbahn geführt werden soll. Wegen dieser Autobahn müssen Hunderte Menschen abgesiedelt werden, Menschen, die keine Bodenspekulanten, sondern kleine Angestellte und Arbeiter, wahrscheinlich zum größten Teil sogar Wähler der Sozialistischen Partei sind, Menschen, die seit Jahrzehnten dort Grund und Boden besitzen, dort ihr Einfamilienhaus, ihr Eigenheim und ihre Wohnung haben, also praktisch dort ihre Existenz haben und dort leben. Sie müssen weg, weil es angeblich keine andere Trassenführung gibt, obwohl gleich neben dem Bahntrakt ein Grundstück der Gemeinde Wien ist, das aber irgendwie nicht herangezogen werden kann.

Nehmen wir an, es sei so. Jetzt müssen wir die Frage klären: Was bekommen nun diese Menschen, die ihr Heim verlassen müssen, die sich eine neue Heimstatt aufbauen müssen, als Entschädigung? Es soll ein echter Preis gezahlt werden, sagt der Herr Bundeskanzler Dr. Kreisky. — Was ist ein echter Preis? Ist es ein Preis — eine Entschädigung —, der den, der für die Allgemeinheit Opfer bringt, den Enteigneten in die Lage versetzt, zumindest einen — wie es so schön heißt — „lage- und gebrauchsmäßig gleichwertigen Ersatz“ zu bekommen?

Hohes Haus! Es ist ein Opfer, wenn Leute, die dort jahrzehntelang gewohnt haben, nun plötzlich weg müssen. Besteht der Ersatz etwa durch Erwerb eines Ersatzgrundstückes oder Hauses, oder besteht er darin, irgendwo anders einen Neubau zu errichten? — Ich glaube, nur das kann ein echter Preis sein, wie es Bundeskanzler Dr. Kreisky sagte.

Anläßlich der Beschlußfassung über das Bundesstraßengesetz 1971 haben zwei Kollegen meiner Fraktion, Herr Kollege Meißl und Herr Kollege Broesigke, über diese Frage gesprochen. Beide haben an Sie appelliert.

Kollege Broesigke hat gesagt — und ich darf mit Erlaubnis des Herrn Präsidenten zitieren —:

„Für den normalen Grundeigentümer, der nur sein Grundstück verliert, reicht der Entschädigungsbegriff des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches, der auch hier noch verwendet werden wird, zweifellos aus. Denn wenn er den Verkehrswert der enteigneten Sache bekommt, ist er damit entschädigt.“

Anders steht es bei dem, der mit seiner Liegenschaft auch seine Unterkunft verliert. Denn er hat nichts davon, wenn er einen Verkehrswert bekommt, mit dem er sich eine gleichartige Unterkunft unter Umständen nie mehr schaffen kann.

Alle amtlichen Stellen, die mit der Entschädigungsfrage betraut sind, müssen daher in solchen Fällen, wo jemand durch die Notwendigkeit der Enteignung obdachlos wird, dafür sorgen, daß nicht kleinlich und fiskalisch, sondern großzügig, am besten durch einen angemessenen Naturalersatz, entschädigt wird. Und diesen Appell wollte ich an alle politischen Richtungen und an alle Ämter richten.“

So meinte damals Kollege Dr. Broesigke.

Hohes Haus! Der Appell ist ergebnislos verhallt. Als eine Abordnung der betroffenen Siedler bei Ihnen, Herr Bundesminister, vorsprach, meinten Sie, es täte Ihnen leid, Sie seien an die Bestimmungen dieses Gesetzes gebunden und Sie könnten Appelle von Abgeordneten nicht berücksichtigen.

Jetzt sehen Sie, Herr Kollege Blecha — er ist noch immer nicht da —, warum wir so mißtrauisch gegenüber den Äußerungen des Herrn Bundesministers sind, der da sagte, die Enteignung sei ja nur die Rute am Fenster, und so mißtrauisch gegenüber Ihren Beteuerungen, Herr Kollege Blecha, vom massiven Schutz vor Behördenwillkür. Wir halten nichts von Beschwichtigungen, solange wir nicht ausreichende Sicherungen im Gesetz selbst verankert finden.

Hohes Haus! Weil ich mich schon beim Thema der Bundesstraßen befinde, erlaube ich mir, noch einige Worte zum Bundesstraßenbudget zu sagen. Wir bedauern es, daß die bemerkenswerte Steigerung der Ausgabenansätze von immerhin 11,7 Prozent bei den Bundesstraßen B und S zum größten Teil nicht in den Straßenausbau, sondern in die Straßen-

**Dr. Schmidt**

erhaltung geht. Wir zweifeln nicht daran, daß die Straßenerhaltung sicherlich notwendig ist. Aber — ich darf doch sagen — die Straßenerhaltung selbst bringt doch nicht den Fortschritt im Ausbau des Straßennetzes, den sich alle Verkehrsteilnehmer erwarten. Aber die Dotierung des Straßenausbaues, insbesondere bei der Autobahn, ist doch angesichts der auf uns zukommenden Welle der Vollmotorisierung erschütternd gering.

Der Herr Finanzminister gibt keinen Schilling aus seinem Budget für den Ausbau des Straßennetzes. Er überläßt es vollkommen nur den Kraftfahrern, den Ausbau zu finanzieren. Und daß dieser Ausbau zu gering ist, meine Damen und Herren, insbesondere bei der Autobahn, das liegt doch offen auf der Hand. Das ist kein Geheimnis.

Wenn diesmal eine Budgetsteigerung von 7 Prozent, also unter der Gesamtsteigerung des Budgets, für das Autobahnausbauprogramm vorgesehen ist, so ist zugleich doch auch zu befürchten, daß diese Steigerung durch die ebenfalls steigenden Baukosten zu einem großen Teil wettgemacht wird.

Der Herr Bundesminister hat vor nicht allzulanger Zeit, ich glaube, es war im Vorjahr im Ausschuß, soviel ich gelesen habe, die jährliche Fertigstellung von 100 km Autobahn allerdings als Fernziel bezeichnet. Das entspricht doch dem, was der Rechnungshof festgestellt und gemeint hat. Der Rechnungshof meinte aber, daß ab sofort jährlich 100 km Autobahn zu bauen begonnen werden müßten, um unter Berücksichtigung einer wirtschaftlichen Baudurchführung und der technisch bedingten Baudauer das Ziel zu erreichen, das darin besteht, bis Ende 1980 rund 1100 km Autobahn zur Verfügung zu haben. Allerdings beziffert der Rechnungshof die Kosten der noch zu bauenden rund 700 km Autobahn mit 4 bis 5 Milliarden pro Jahr, pro Jahr, meine Damen und Herren, und zwar auf der Preisbasis des Jahres 1971.

Wenn man zum Vergleich mit diesen Äußerungen das vorliegende Bautenbudget mit seinen 2,3 Milliarden hinsichtlich der Autobahn heranzieht, so muß man doch sagen, daß es eindeutig unterdotiert ist. Der Herr Bundesminister selbst hat auf dem letzten Straßentag gesagt, daß im Autobahnbau 3 Milliarden jährlich fehlen.

Mir schien bei der Lektüre des Arbeitsbefehles für dieses Bundesfinanzgesetz ein Satz so symptomatisch für die totale Abhängigkeit des Straßenbaugeschehens vor allem im Autobahnbau von dem jährlichen Aufkommen an der Mineralölsteuer zu sein, nämlich der Satz, der da lautet, daß das Tempo des weiteren

Baues der Autobahnen und der Zeitpunkt der Fertigstellung der einzelnen Strecken und Bauabschnitte durch die jährlich zur Verfügung stehenden Geldmittel bestimmt sind.

Hohes Haus! Da sieht man also eigentlich die ganze Hilflosigkeit, die ganze Abhängigkeit unseres Straßenbaugeschehens von dem Aufbringen an Mineralölsteuer, weil es eben anscheinend abgelehnt wird, weil es anscheinend ausgeschlossen ist, daß der Finanzminister aus allgemeinen Budgetmitteln noch etwas dazuschießt, was aber im Interesse unseres Straßenausbaues unbedingt notwendig wäre.

Hohes Haus! Ich glaube, daß die Zeit reif wäre, hinsichtlich der Straßenbaufinanzierung, aber nicht nur hinsichtlich dieser Straßenbaufinanzierung, sondern überhaupt hinsichtlich des gesamten Straßenbaugeschehens eine andere Organisationsform abseits von der Verwaltung, von der Bürokratie zu finden. Ich glaube, es sollte einmal überprüft werden, den Straßenbau als selbständigen Wirtschaftskörper auf der Grundlage eines modernen Managements zu organisieren; aber nicht nach bürokratischen, sondern nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen und Methoden.

Damit ist nicht immer das gemeint, was immer wieder erwähnt und in die Debatte, in die Diskussion geworfen wird und was da mit dem Namen Straßenholding bezeichnet wird. Eine Holdinggesellschaft ist etwas ganz anderes. Eine Holding betreibt in der Regel kein eigenes Unternehmen, sondern beschränkt sich auf die Konzernleitung, Finanzierung und zentrale Führung abhängiger Unternehmen.

Wir meinen, Hohes Haus, daß für das Straßenbaugeschehen ein eigenes Unternehmen, ein eigener Wirtschaftskörper geschaffen werden sollte, der nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen ist. Ich glaube, daß ein reiner Finanzierungsfonds für den Straßenbau die ausstehenden Probleme, die gelöst werden müssen, und zwar sind es ja nicht nur Probleme finanzieller Art, sondern auch anderer Art, zum Beispiel personeller Art, diese Fragen nicht lösen wird können, denn, wie gesagt, es gibt auch personelle Probleme.

Wir haben einen katastrophalen Personal-mangel in der Straßenverwaltung. Aber ein eigener Wirtschaftskörper, in dem natürlich dem Bautenminister ein entscheidender Einfluß in der Führung, in der Disposition eingeräumt werden müßte — das ist selbstverständlich —, müßte eine klare Abgrenzung und Kalkulation des Finanzbedarfes, losgelöst von den Ansätzen des Bundeshaushaltes, die ja, wie bekannt, immer nur für ein Jahr erstellt werden, vornehmen und wäre auf dem

**Dr. Schmidt**

Personalsektor zweifellos beweglicher als eine Bundesbehörde.

Und, was entscheidend wäre, Hohes Haus, der Einsatz zur Verfügung stehender Geldmittel wäre unabhängig von den Budgets und könnte daher optimal erfolgen. Derzeit richtet sich der Ausbau, wie wir gehört haben, nach den jährlich vorhandenen Mitteln. Er ist also finanziell in die Schranken eines Budgetjahres verwiesen.

Ich glaube, man wird sich in dieser Hinsicht etwas einfallen lassen müssen, Herr Bundesminister. Ich glaube nicht, daß man in der Finanzierung, in der ganzen Bewältigung des Straßenbaugeschehens so weitermachen kann wie bisher, denn sonst werden wir erleben, daß wir mit einem immer größeren Kapitaleinsatz immer geringer und kürzer werdende Streckenteile bewältigen werden! Ich glaube, daß in der Straßenpolitik eine Entscheidung überfällig ist.

Hohes Haus! Darf ich mich vielleicht noch einem Detailproblem im Straßenbau zuwenden, einem Detailproblem, das jedoch noch immer im Blickpunkt der Aufmerksamkeit des In- und Auslandes steht, und zwar die geplante Brücke über den Neusiedlersee. Herr Minister! Ich möchte fragen, wie steht's damit?

Darf ich in Erinnerung rufen, Herr Minister, daß der freiheitliche Abgeordnete Dr. Scrinzi am 23. Juni 1971 eine Anfrage an Sie gerichtet und eingehend auf die Gefahren hingewiesen hat, die diesem letzten ruhigen Winkel Europas, wie man vom Seewinkel so schön sagt, diesem einmaligen Landschaftscharakter, dieser dort einmaligen und seltenen Fauna und Flora drohen. Scrinzi hat auf diese Gefahren, die also durch den geplanten Brückenbau gegeben sind, hingewiesen.

Sie haben am 12. Juli 1971 eine Antwort gegeben und haben gemeint, daß die Planung der Straßenverbindung Mörbisch—Illmitz schon länger bestanden habe, daß aber weitere Vorarbeiten für eine Planung oder gar den Bau dieser Seestraße bisher nicht veranlaßt worden sind.

Das Hohe Haus hat dann in einer einstimmigen Entschließung der Erwartung Ausdruck gegeben, daß eventuelle Arbeiten erst in Angriff genommen werden, wenn alle damit zusammenhängenden Fragen geklärt worden sind. Seither ist nichts geschehen. Gott sei Dank, muß ich sagen. Gott sei Dank ist seither nichts geschehen, außer wenn ich vielleicht daran denke, daß es ausgerechnet der Frau Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz vorbehalten geblieben ist, in ein Fett-

näpfchen zu treten und nicht für den Umweltschutz, sondern für die Umweltverschmutzung im Rahmen des Brückenbaues über den Neusiedlersee eine Lanze zu brechen, indem sie sich für die Neusiedlerseebrücke ausgesprochen hat. Ich muß sagen, die Frau Bundesminister war nicht sehr gut beraten, wahrscheinlich war sie überhaupt nicht beraten, wahrscheinlich hat sie das intuitiv getan.

Diese Brückenverbindung über den Neusiedlersee führt unserer Meinung nach zu sehr schwerwiegenden Nachteilen für den See dadurch, daß das Landschaftsbild beeinträchtigt wird und die Gefahr einer chronischen Verschmutzung eintritt. (Abg. Robak: Warum schützten Sie denn nicht den Wienerwald?) Sagen Sie das doch Ihren Leuten im Wiener Rathaus! (Abg. Robak: Haben Sie schon einmal darüber gesprochen?) Ja, im Gemeinderat öfter, aber da haben Sie ja nicht zugehört, dort gehen Sie ja nicht hin.

Fragen Sie doch Ihre Leute, wo die Planungsgemeinschaft Wien-Niederösterreich ist. Darüber wird nur immer geredet, aber zusammengesetzt haben sich die Herrschaften noch nie. Das ist ein völlig blinder Einwurf, den Sie hier machen. Sie wissen zwar nichts, aber Sie reden davon, wahrscheinlich weil Sie über die Fehlmaßnahmen und Fehläußerungen Ihrer Bundesministerin bezüglich des Neusiedlersees nervös geworden sind. (Beifall bei FPÖ und ÖVP.) Sie können aber nicht abstreiten ... (Abg. Nittel: Herr Dr. Schmidt! Wo fängt die Verhüttelung am Donau-Oder-Kanal und am Abhang des Leopoldsberges an?)

Herr Kollege Nittel! Lenken Sie hier nicht ab von dem Versagen, von dem Durcheinander, das Sie bei der Neusiedlersee-Brücke verursacht haben. Jetzt kommen Sie auf einmal auf Wien und den Wienerwald, aber das machen wir nicht mit. (Beifall bei der FPÖ.)

Meine Damen und Herren! Sie treiben hier ein doppeltes Spiel bei dieser Neusiedlerseebrücke. Sie gefährden durch den Brückenbau den See und die Landschaft, Sie beschwören die Gefahr der chronischen Verschmutzung des Sees herauf, denn bedenken Sie doch: Über diese Brücke fahren Autos, es kann Unfälle geben, Öl und Benzin fließen in den See, Wrackteile und KFZ-Trümmer fallen in einen See, der sich selbst nur sehr, sehr schwer reinigen kann, weil er fast keine Abflußmöglichkeit hat. (Abg. Lenc: Herr Dr. Schmidt! Wer hat Sie beraten? — Abg. Zeillinger: Nicht die Frau Leodolter! — Abg. Lenc: Sie haben doch gesagt, die Frau Minister hat sich nicht beraten lassen!)

Ich habe mich von zwei Hochschulprofessoren beraten lassen, deren Gutachten ich hier

**Dr. Schmidt**

habe. Ich glaube, wenn sich die Frau Bundesminister Dr. Leodolter zuerst von diesen beiden Hochschulprofessoren hätte beraten lassen (*Abg. Lanc: Es gibt auch andere!*), dann hätte sie nicht einen solchen Unsinn gesagt. (*Beifall bei der FPÖ. — Abg. Lanc: Das ist mager!*)

Das ist gar nicht mager, denn wenn Sie die Erkenntnisse von Hochschulprofessoren als mager bezeichnen, dann spricht das nur für Ihre Überheblichkeit, Herr Kollege Lanc. (*Ruf bei der SPÖ: Es gibt auch andere Gutachten!*)

Es gibt auch andere Gutachten, jawohl, Sie ziehen jetzt ausländische Gutachten heran, weil Ihnen die österreichischen nicht passen. (*Abg. Robak: Kennen Sie den Neusiedlersee überhaupt?*) Ja. (*Abg. Lanc: Ich hätte nichts gesagt, wenn Sie der Frau Minister nicht unterschoben hätten, sie hätte sich nicht beraten lassen!*) Sie hat sich beraten lassen? Herr Kollege Lanc, umso ärger. Ich habe mir nämlich gedacht, sie hat das nur so gesagt. (*Abg. Zeillinger: Bewußt hat sie das gesagt! — Weitere Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

Ich nehme also zur Kenntnis, daß sich die Frau Gesundheitsminister beraten lassen hat. Dann ist es aber doch sehr traurig, daß sich eine Frau Minister für Gesundheit und Umweltschutz für dieses Projekt ausgesprochen hat, und es ist noch trauriger, daß sie keine eigene Meinung hat, daß sie das nachplappert, was ihr andere, sogenannte Berater vorgegeben haben. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Aber bitte: Die bisherigen Auftritte der Frau Minister Leodolter haben uns ja zu der Überzeugung geführt, daß sie in sehr vielen Fragen keine Meinung haben dürfte. (*Abg. Lanc: Also der Finanzbeamte Schmidt versteht mehr von der Gesundheit als die Ärztin Dr. Leodolter!*) Manche Leute haben eben einen gesünderen Menschenverstand als sogenannte Fachleute. (*Abg. Lanc: Sie reden von Überheblichkeit, aber Sie wollen mehr verstehen als ein Arzt!*) Ich habe Ihnen ja schon gesagt, daß hier Gutachten vorliegen. Ich würde Ihnen empfehlen, Herr Kollege Lanc, einmal die Gutachten zu lesen, bevor Sie hier so leichtfertig daherreden. (*Abg. Ziegler: Gutachten von zwei Professoren! Und was tun Sie? Sie reden auch nur nach! — Weitere Zwischenrufe. — Präsident Probst gibt das Glockenzeichen.*) Aber es gibt ja auch andere Gutachten.

Im übrigen bin ich sehr froh, daß Sie solche Zwischenrufe machen, denn ich entnehme daraus, daß wir Sie an einem sehr empfindlichen Punkt getroffen haben. Meine Damen und Herren, Sie wissen nicht ein und aus! Die

Öffentlichkeit ist gegen Sie, und Sie haben jetzt die schwere Aufgabe, hier ein Rückzugsgefecht antreten zu müssen. (*Beifall bei der FPÖ. — Neuerliche Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Vielleicht unterhalten Sie sich dann in der Milchbar, ich möchte hier jetzt weiterreden.

Meine Damen und Herren! Auch die Argumente, daß die Seewinkelgemeinden wirtschaftliche Nachteile hätten, wenn die Brücke nicht gebaut würde, sind nicht zielführend. Herr Kollege Lanc! Ich empfehle Ihnen diese beiden Gutachten zum Studium, auch das wird darin ganz klar nachgewiesen.

Wir wollen daher sagen, Herr Bundesminister: Warten Sie ruhig die noch ausstehenden Gutachten ab, aber ich glaube, es würde der überwiegenden öffentlichen Meinung entsprechen, wenn dieses Brückenbauprojekt über den Neusiedlersee ad acta gelegt werden würde. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Meine Damen und Herren! Ich möchte Sie nun wieder ein bißchen beruhigen, ich komme zu einigen Ausführungen über die Wasserversorgung, die Abwässerbeseitigung und die Kanalisation. Die Probleme auf diesem Sektor werden immer größer und dringlicher. Auch der Herr Bundesminister für Finanzen hat dies in seiner Budgetrede hervorgehoben. Er hat vor allem die Bedeutung des Wasserwirtschaftsfonds hervorgehoben, der im Jahre 1972 eine höhere Dotierung erfordert. Er hat auf die Steigerung der Bundesmittel von 24 Millionen auf 70,2 Millionen hingewiesen.

Meine Damen und Herren! Das nimmt sich optisch recht gut aus, denn die Steigerung dieser Mittel bedeutet eine Verdreifachung innerhalb eines Jahres. Tatsächlich muß man aber sagen, daß es angesichts der Größe dieser Probleme, angesichts der Kosten, die dafür aufgewendet werden müßten, nichts anderes ist als ein Tropfen auf den heißen Stein. Der Anteil der Bundesmittel an den Gesamteinnahmen des Fonds im Jahre 1972 beträgt trotz der Erhöhung nur 5,1 Prozent. Der Anteil am Gesamtbudget beträgt 0,57 Promille. Von den Darlehensmitteln für 1972 in Höhe von 1195 Millionen sind zum jetzigen Zeitpunkt bereits 826,4 Millionen, das sind 69 Prozent, vergeben.

Hohes Haus! Das zeigt doch, wie unzureichend die Mittel für die Abwässerbeseitigung, für die Kanalisation, für die Reinhaltung unserer Gewässer in Wahrheit sind. Der Vorgriff auf Darlehensmittel für das Jahr 1972 zeigt dies ganz deutlich, und es scheint uns, als wäre der Wasserwirtschaftsfonds finanziell überfordert im Hinblick auf all die Maßnahmen, die in seinen Aufgabenbereich fallen.

**Dr. Schmidt**

Dabei ist es doch so, daß seit der Novellierung des Wasserbautenförderungsgesetzes im Jahre 1969 ohnehin nur mehr die Darlehensgewährung als einzige Förderungsmaßnahme für die Errichtung von Anlagen zur Abwäsbeseitigung vorhanden ist. Vorher gab es nämlich noch die sogenannten verlorenen Zuschüsse, das heißt Zuschüsse, die an die Gemeinden gegeben wurden und die nicht zurückgezahlt werden brauchten.

Dadurch, daß diese verlorenen Zuschüsse weggefallen sind, ist natürlich die Lage der Gemeinden beziehungsweise der Wasserverbände, vor allem die Lage der Seegemeinden an unseren großen österreichischen Badeseen, sehr schwierig geworden, denn man kann sich vorstellen, daß sich durch die kostspielige und aufwendige Abwässerreinigung, die ja bedeutende Investitionen erfordert, große Finanzierungsprobleme auftun. Sie tun sich vor allem dadurch auf, daß zu den beträchtlichen Eigenmitteln jetzt auch noch die Belastungen für Darlehenstilgung und -verzinsung dazukommen.

Ich glaube daher, Herr Bundesminister, daß die Sanierung unserer Seen — natürlich nur die Seen von überörtlicher Bedeutung — ein ganz besonderes Kapitel des Umweltschutzes ist, und zwar vor allem deswegen, weil ja Österreich ein Erholungs- und Fremdenverkehrsland ist, weil es davon lebt. Die Fremden kommen ja zu Zehntausenden zu uns. Ich glaube, wir müßten dieser Frage eine besondere Bedeutung beimessen.

Ich glaube, es wäre sogar vertretbar, für die Frage der Seenreinigung eine eigene Post, einen eigenen Ansatz in das Budget aufzunehmen, wie das ja schon einmal gewesen ist, nicht für die Seenreinigung, aber zur Zeit der Besatzungszeit hat es zum Beispiel für die Wasserleitung im nördlichen Burgenland im Bundesbudget eine eigene Post gegeben.

Aber wenn man sich schon nicht dafür entschließen kann, Hohes Haus, dann sollte man doch wieder zu dem System der verlorenen Bundeszuschüsse zurückkehren. Ich glaube, man sollte sich diese Frage überlegen, um den Seegemeinden zu helfen, ihre Finanzierungsfragen in dieser Hinsicht leichter zu bewältigen.

Aber zumindest sollte man, Herr Bundesminister, darauf hinwirken, daß der Wasserwirtschaftsfonds die gesetzlichen Möglichkeiten, die er hat, bei der Darlehensgewährung voll ausschöpft. Das Wasserbautenförderungsgesetz sieht Fondsdarlehen bis zu 60 Prozent der Bausumme vor. Ich habe mir sagen lassen, daß dieser Prozentsatz in der Praxis kaum ausgeschöpft wird.

Das Wasserbautenförderungsgesetz sieht die Rückzahlung der Darlehen innerhalb von 25 Jahren vor; ich höre aber, daß man in der Praxis nur eine 20jährige Rückzahlungsdauer zugesteht. Das Wasserbautenförderungsgesetz sieht schließlich einen Zinssatz von 3 Prozent bis 1 Prozent vor — ich höre, in der Regel wird ein Zinssatz von 2 Prozent verlangt. Man könnte also schon im Rahmen des derzeit bestehenden Gesetzes sehr viele Erleichterungen schaffen.

Ich möchte Sie bitten, Herr Minister, die Frage der Wiedergewährung verlorener Bundeszuschüsse zu prüfen und vielleicht auch darauf Einfluß zu nehmen, daß der Wasserwirtschaftsfonds die gesetzlichen Möglichkeiten zugunsten der Darlehensnehmer voll ausschöpft.

Hohes Haus! Am Ende meiner Ausführungen erlaube ich mir namens meiner Fraktion zu sagen, daß das Bautenbudget unsere Erwartungen nicht befriedigt, insbesondere nicht auf dem Sektor der Autobahn, weil wir meinen, daß hier viel zuwenig getan wird, um die Probleme im Zusammenhang mit der Vollmotorisierung, die unaufhaltsam auf uns zukommt, erfolgreich lösen zu können. Wir werden daher diesem Budgetkapitel unsere Zustimmung nicht geben. *(Beifall bei der FPÖ.)*

**Präsident Probst:** Der nächste Redner ist der Herr Abgeordnete Babanitz. Er hat das Wort.

Abgeordneter **Babanitz** (SPO): Sehr geehrter Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! *(Abg. Dr. Gruber: Brückenbauer!)* Der Herr Abgeordnete Schmidt von der Freiheitlichen Partei hat es für notwendig befunden, die Frage der Brücke über den Neusiedler See in die Diskussion zu werfen. Das ist sicherlich sein gutes ... *(Abg. Doktor Schmidt: Darf ich das nicht?)* Lassen Sie mich bitte ausreden. Sie glauben vielleicht, Herr Kollege Schmidt, daß alle nervös werden, wenn Sie hier etwas lauter reden. Ich kann Ihnen aber versichern, daß das nicht der Fall ist.

Ich möchte also sagen, daß es Ihr gutes Recht ist, über dieses Problem zu reden. Selbstverständlich. Aber Sie werden nicht bestreiten wollen, daß es auch unser gutes Recht ist, über die Probleme, die durch dieses Projekt in den Vordergrund geschoben worden sind, zu reden.

Ich darf dazu sagen, daß wir uns im Burgenland — und das, glaube ich, darf ich im großen und ganzen für alle sagen — über diese Frage im wesentlichen einig sind. Wenn ich voranstellen darf, daß unser Landeshauptmann Kery im Einvernehmen mit der Landesregierung und der Bevölkerung erklärt hat, daß die Brücke erst dann gebaut wird, wenn alle Gut-



**Babanitz**

achten für und wider vorhanden sind, dann glaube ich, ist das eine Zusicherung, die auch der Entschließung des Nationalrates bei der Beschlußfassung des Bundesgesetzes entspricht.

Aber ich darf Sie auch noch auf eines aufmerksam machen, Herr Kollege Schmidt. Sie haben hier vom Nachplappern geredet. Ich möchte jetzt gar nicht untersuchen, ob das ein Stil ist, den man hier anwenden soll. Das ist Ihre Sache. Aber ich glaube, wenn man all das „nachplappern“ würde, was Herr Doktor König über den Seewinkel und über die Brücke geschrieben hat, dann muß ich feststellen, daß er und viele, die das nachplappern ... (*Abg. Dr. Gruber: Das ist wieder ein anderer König! — Heiterkeit.*) Entschuldigen Sie! Wir haben jetzt schon drei im Gespräch! Ich meine den Dr. König von der Biologischen Station, um es klarzustellen. (*Abg. Zeillinger: Das reinste König-Reich!*) Genau. Ich möchte also feststellen: der Herr Dr. König von der Biologischen Station in Wien. (*Abg. Zeillinger: Der Vogel-König!*) Der Vogel-König, sehr richtig, Herr Kollege!

Wenn also er darüber redet, so möchte ich ihm nicht unterstellen, daß er es deswegen tut, weil er vielleicht nicht mehr so schalten und walten kann am Neusiedler See, wie er es gerne möchte. Aber Ahnung hat er auch nicht sehr viel. Es dürfte ihn vor allem nur die Vogelwelt interessieren.

Aber ich darf Ihnen eines sagen, Herr Kollege Schmidt und meine Damen und Herren! Im Seewinkel wohnen rund 20.000 Menschen an einer toten Grenze, die von den wirtschaftlichen Möglichkeiten und von dem Aufbau ausgeschlossen sind. Und das sollten Sie einmal beachten, wenn Sie über diese Probleme reden!

Aber wissen Sie, was Sie mit Ihren Herren, die dort hinunterkommen auf Urlaub, gerne haben wollen? Daß diese Leute ohne Zivilisation weiterleben sollen, damit die anderen etwas anschauen und nach acht Tagen wieder fortfahren können. Mehr möchte ich vorläufig zur Brücke gar nicht sagen. (*Beifall bei der SPÖ. — Zwischenrufe bei der FPÖ.*) Darf ich Ihnen sagen: Ich habe mich bisher, obwohl ich am Neusiedler See zu Hause bin, und das schon einige Zeit, in diese Diskussion absichtlich nicht hineingemischt, und auch der Kollege Tschida von der ÖVP-Fraktion hat das nicht gemacht, weil er und ich genau wissen, daß das ein Problem ist, das in erster Linie wirtschaftlich betrachtet werden muß. Es werden zum gegebenen Zeitpunkt noch Möglichkeiten sein, darüber zu reden. Aber

wie gesagt: Mehr möchte ich heute darüber nicht sagen.

Und nun, meine Damen und Herren, darf ich mich doch auch mit dem Budget befassen.

Wenn wir heute hier im Rahmen der Verhandlungen über das Bundesfinanzgesetz 1972, über die Gruppe Bauten und Technik oder wenn Sie wollen über das Baubudget verhandeln, dann darf ich, nachdem Herr Kollege Helbich das Gegenteil gesagt hat, als Sprecher der Sozialistischen Partei eingangs erklären, daß wir Sozialisten selbstverständlich für das Budget und auch für die Gruppe Bauten stimmen werden, aber nicht nur deswegen, weil dieses Budget von einer sozialistischen Regierung erstellt wurde, sondern weil mit dem Budget für das Jahr 1972 die von der sozialistischen Regierung 1970/71 begonnene Budgetpolitik, die unter anderem eine Stabilisierung der Wirtschaft und Sicherung der Arbeitsplätze gebracht hat, fortgesetzt wird. Dies trifft meiner Meinung nach insbesondere für die Bauwirtschaft zu — für eine Wirtschaftssparte also, die gerade in den Jahren 1966 bis 1969 sehr stark von der damaligen Bundesregierung vernachlässigt worden ist.

Wenn ich diese Feststellung als Vertreter der in der Bauwirtschaft beschäftigten Arbeitnehmer hier im Hohen Haus mache, dann kann ich das im besonderen tun, da ich mich in den letzten Jahren auch unter der ÖVP-Alleinregierung bemüht habe, auf Grund von statistischen Unterlagen meine Erklärungen nicht nur zu untermauern, sondern auch Vorschläge, die seitens der Interessenvertretung der Arbeitnehmer im Interesse einer gesunden Bauwirtschaft gemacht worden sind, dem Hohen Haus beziehungsweise der damaligen Bundesregierung zu unterbreiten.

Obwohl — und das möchte ich hier aufzeigen — auch der damalige Bautenminister Dr. Kotzina bereit war, im Interesse der Bauwirtschaft manche Vorschläge der damaligen Opposition beziehungsweise solche, die außerhalb des Parlamentes unter anderem auch von der Gewerkschaft der Bau- und Holzarbeiter gemacht wurden, aufzugreifen, so war es ihm doch nicht möglich, diese Vorschläge so in das Budget der Jahre 1967, 1968 und 1969 zu bringen, daß die Bauwirtschaft einen starken Rückschlag vermeiden hätte können.

Durch die Budgetpolitik der sozialistischen Bundesregierung im Budget für das Jahr 1971 als auch in dem nunmehr zur Verhandlung stehenden Budget 1972 hat meiner Meinung nach die Bauwirtschaft die Möglichkeit bekommen, schneller, als man es erwartete, aus dem Konjunkturtief der Jahre 1968 und 1969 herauszukommen. Ich darf hier ganz besonders

**Babanitz**

feststellen, daß wir noch selten — ich sage das als Vertreter der Bauarbeiter — eine so günstige Ausgangsbasis für eine durchgehende Winterbeschäftigung in der Bauwirtschaft vorgefunden haben als zum jetzigen Zeitpunkt. Während von 1966 bis 1969 — ich habe es schon erwähnt — auf Grund der damaligen Budgetpolitik im besonderen in der Bauwirtschaft eine hohe und lange Winterarbeitslosigkeit eingetreten ist — ich habe auch bei den Budgetverhandlungen immer wieder gerade auf dieses Problem verwiesen —, so können wir jetzt feststellen, daß, bedingt durch diese neue Budgetpolitik der Regierung Kreisky und vor allen Dingen durch das Verständnis für die Probleme der Bauwirtschaft im Bautenministerium, ab ungefähr Mitte 1970 erreicht werden konnte, daß die Bauwirtschaft aus ihrer Stagnation herausgeführt werden konnte. Das zeigt sich vor allem darin, daß bereits im Winter 1970/71 eine sehr starke Verringerung der Winterarbeitslosigkeit eingetreten ist. Darüber hinaus war es möglich, die Aufträge der öffentlichen Hand — ich glaube, gerade die Bauwirtschaft in Österreich hängt in sehr starkem Maße davon ab — so zu steuern, daß nicht nur eine Ankurbelung der Bauwirtschaft erfolgte, sondern daß gleichzeitig auch die Auftragslage nach langer Zeit wieder über einen längeren Zeitraum stabil gestaltet werden konnte.

Obwohl auch 1971 in der Hochsaison eine Überhitzung in der Bauwirtschaft vorhanden war, so wird und muß es meiner Meinung nach möglich sein, daß durch die Koordinierung des Baugeschehens eine noch stärkere Herabsetzung der Winterarbeitslosigkeit für 1971 auf 1972 ermöglicht wird.

Die Auftragsüberhangssituation für die Bauwirtschaft, wie sie sich im September 1971 auf Grund der Unterlagen zeigte und wie sie mit etwa 16 Milliarden Schilling noch nicht fertiggestellter Bauaufträge vorhanden ist, wird daher meiner Meinung nach die beste Voraussetzung für die bisher stärkste Winterbautätigkeit im folgenden Winter sein.

Einige Zahlen aus dem Arbeitsmarkt bestätigen die Richtigkeit dieser Beschäftigungsbeziehungsweise Auftrags- und Vergabepolitik. Der besten Winterbeschäftigung von 1970 auf 1971 seit Jahren stand die geringste Winterarbeitslosigkeit gegenüber. So waren per Ende Jänner 1971 im Hoch- und Tiefbau, im Bau- und Bauhilfsgewerbe 138.570 Bauarbeiter beschäftigt und 27.483 Bauarbeiter arbeitsuchend gemeldet. Dies bedeutet, daß von 100 Bauarbeitern 83 im Winter beschäftigt und 17 arbeitslos gewesen sind.

Noch ein Jahr vorher, im Jahre 1970, stand

im Jänner dieses Verhältnis 76 zu 24 und 1969 sogar noch 70 zu 30. Damit ist die Winterarbeitslosigkeit in diesem Zeitraum von 30 Prozent auf rund 16 Prozent gefallen; in Absolutzahlen ausgedrückt heißt das: Ende Jänner 1969 waren noch 54.376 Bauarbeiter arbeitslos gemeldet, Ende Jänner 1971 nur mehr 27.483. Die Zahl der arbeitslosen Bauarbeiter hat sich somit in diesen zwei Jahren in der Wintersaison halbiert. Es ist daher unserer Meinung nach dadurch die Voraussetzung geschaffen worden, einen möglichst nahtlosen Übergang im Baugeschehen für das Jahr 1972 zu erreichen.

Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Mit der Vorlage des Budgets für das Jahr 1972 stellt die sozialistische Bundesregierung neuerlich unter Beweis, daß sie gewillt ist, die 1970 begonnene Aufwärtsentwicklung in der Bauwirtschaft fortzusetzen. Ich möchte noch einmal darauf verweisen, daß es in Österreich kaum einen Wirtschaftszweig gibt, der so stark vom Budget des Bundes, der Länder und der Gemeinden beeinflusst wird und dessen Konjunktur oder Stagnierung von den Einsatzmöglichkeiten eines geordneten Budgets abhängig ist.

Wenn daher das Bauvolumen, und zwar der Bruttoproduktionswert der Bauwirtschaft, im Jahre 1972 nach vorläufigen Schätzungen um etwa 12 Prozent auf rund 71 Milliarden steigen wird, so ist dies nicht zuletzt auf die Erstellung des Bautenbudgets der Bundesregierung zurückzuführen.

Für das Bau- und Baunebengewerbe ergibt sich aus dem Voranschlag 1972 einschließlich der Förderungen beziehungsweise Darlehen ein Betrag von rund 16,4 Milliarden Schilling, das sind immerhin um 13,4 Prozent mehr als 1971. Die Bauausgaben sind daher meiner Meinung nach relativ stärker als die Gesamtausgaben gestiegen. Die Gesamtausgaben des Budgets haben sich nämlich nur um 10,9 Prozent erhöht.

Daß sich die Ausweitung des Baubudgets naturgemäß auf einzelne Sparten beziehungsweise Gruppen verschieden auswirkt, ist, glaube ich, dadurch bedingt, daß entsprechend der Regierungserklärung verschiedene Aufgaben, so unter anderem die Wohnbaupolitik und der Straßenbau, vorrangig behandelt werden müssen. Im Straßenbau wird 1972 für den Ausbau des Bundesstraßennetzes — das sind die Autobahnen, die Bundesstraßen B und S; die letzteren wurden ja schon zitiert, sie wurden im Bundesstraßengesetz 1971 neu geschaffen — ein Betrag von 6,7 Milliarden Schilling zur Verfügung stehen. 1971 waren es 6,08 Milliarden Schilling. Das heißt, wir

**Babanitz**

haben also hier mit einer Steigerung um 650 Millionen Schilling zu rechnen.

Für die Bauwirtschaft sind, glaube ich, auch die nach der Wohnbauförderung 1968 den Ländern zur Verfügung gestellten Beträge von größter Bedeutung. Es ist erfreulich, daß wir auch hier feststellen können, daß im Jahre 1972 bei einem Beitrag in der Höhe von 4,6 Milliarden Schilling um rund 680 Millionen Schilling mehr als 1971 den Ländern zur Verfügung stehen werden.

Wenn aber diese Beträge voll für die Bauwirtschaft wirksam werden sollen, dann ist es, glaube ich, erforderlich, daß die Wohnbauförderung 1968 novelliert wird.

Eine diesbezügliche Regierungsvorlage ist bereits im Hohen Haus eingebracht, und ohne jetzt auf Einzelheiten eingehen zu wollen, da meine Kollegen noch darüber reden werden, muß ich doch hier feststellen, daß die gesamte Bauwirtschaft und daher nicht nur die Bauarbeiter allein an einer ehesten Novellierung der Wohnbauförderung 1968, aber darüber hinaus auch im besonderen an einer raschen Verabschiedung eines Assanierungs- und Bodenbeschaffungsgesetzes interessiert sein müssen. *(Beifall bei der SPÖ.)* Über die Notwendigkeit eines derartigen Gesetzes sind sich, glaube ich — und das haben die Ausführungen meiner beiden Vorredner gezeigt —, heute die gesamte Öffentlichkeit und darüber hinaus alle hier im Hause vertretenen Parteien einig.

Ich darf daher hier im besonderen den Herrn Bundesminister für Bauten und Technik, aber auch die darüber hinaus noch zuständigen Ministerien ersuchen, dem Hohen Haus so rasch als möglich eine diesbezügliche Regierungsvorlage zu übermitteln, damit diese ehestens verhandelt und verabschiedet werden kann.

Auch in der Frage der Neubauten von Hochschulen und anderer vom Bund zu errichtender Schulen ist eine nicht unwesentliche Steigerung der Ausgaben vorgesehen. Die Ausgaben für Neubauten derartiger Schulen werden sich von 643,5 Millionen Schilling im Jahre 1971 auf 690 Millionen Schilling im Jahre 1972 erhöhen. Ich darf hier sagen, daß man alle Mittel und Möglichkeiten, die sich für die Ankurbelung der Bauwirtschaft auf diesem Sektor ergeben und die dafür von besonderer Bedeutung sind, auch ausschöpfen soll.

Ich möchte erwähnen, daß für die Vollbeschäftigung in der Bauwirtschaft auch sehr erhebliche Beiträge, die dem Wasserwirtschaftsfonds seitens des Bundes zur Verfügung gestellt werden, von großer Bedeutung sind.

Es ist erfreulich, daß diese Summe 1972 erstmals mit einer Ausgabe von 1,1 Milliarden Schilling die Milliardengrenze übersteigt und gleichzeitig um 320 Millionen Schilling höher als 1971 sein wird.

Durch die Bereitstellung von weiteren 938 Millionen Schilling aus dem Konjunkturausgleichsbudget, die für Bauzwecke vorgesehen sind, glauben wir als Vertreter der Bauarbeiter, daß damit die Voraussetzungen für die Vollbeschäftigung in der Bauwirtschaft für das Jahr 1972 gegeben sind.

Hohes Haus! Wenn ich in meinen bisherigen Ausführungen vor allem der Meinung Ausdruck gegeben habe, daß das Baubudget 1972 vom Staat her, das heißt vom finanziellen Sektor aus, die Voraussetzungen für die Vollbeschäftigung in der Bauwirtschaft gibt, so möchte ich darüber hinaus auch heuer wieder zum Ausdruck bringen, daß für einen kontinuierlichen Ablauf des Baugeschehens im Laufe eines Jahres nicht nur ausreichende finanzielle Mittel erforderlich sind, sondern es müssen meiner Meinung nach darüber hinaus auch Maßnahmen getroffen werden, die einen möglichst reibungslosen Übergang von der Planung über die Vergabe und die Durchführung des Bauvorhabens bis zur Fertigstellung ermöglichen.

Die Gewerkschaft der Bau- und Holzarbeiter, die im Interesse der Bauwirtschaft und der in diesem Wirtschaftszweig beschäftigten Arbeitnehmer die Errichtung eines eigenen Bautenministeriums 1966 begrüßt hat, war schon damals bereit, mit dem neuen Ministerium zusammen- und mitzuarbeiten. Ich darf hiebei auf unsere Vorschläge in der Broschüre „Neuordnung in der Bauwirtschaft“, die dem Ministerium und allen zuständigen Stellen überreicht worden ist, verweisen.

Ich möchte auch objektiverweise erwähnen, daß der damalige ÖVP-Bautenminister einige Vorschläge aus dieser Broschüre aufgegriffen und, soweit in seinem Ressort die Möglichkeit bestanden hat, auch realisiert hat. Ich darf hier insbesondere auf die Einführung des Terminplanes, auf die Errichtung eines Beirates für die Bauwirtschaft und andere Maßnahmen hinweisen.

Aber gerade die letzten Jahre der ÖVP-Alleinregierung 1968/69 haben sehr deutlich gezeigt, daß zwar gute Gedanken von einzelnen aufgegriffen wurden, daß man aber aus den verschiedensten Gründen nicht bereit war, diesen Weg im Interesse einer gesunden Bauwirtschaft weiterzugehen. Den Schaden hatten aber vor allem die Arbeiter und Angestellten in der Bauwirtschaft zu tragen.

**Babanitz**

Darüber hinaus hat man aber auch übersehen, daß die Bauwirtschaft heute keinesfalls mehr ein Wirtschaftszweig im Rahmen der Volkswirtschaft ist, der kurzfristig je nach Bedarf oder Laune gesteigert oder gedrosselt werden kann. Eine gesunde Bauwirtschaft verlangt und erwartet von allen Stellen — von Bund, Ländern und Gemeinden — eine langfristige Vorschau und Planung sowohl auf dem Sektor des Hoch- als auch auf dem des Tiefbaues, wie er von der öffentlichen Hand direkt durchgeführt wird, aber auch auf dem Sektor der Förderungsmaßnahmen, wie zum Beispiel des Wohnungsbaues, der Errichtung von Kanalisationen und sonstiger Abwasserregulierungseinrichtungen.

Es darf daher, auch wenn die hohe konjunkturpolitische Empfindlichkeit der Bauwirtschaft allgemein bekannt ist, bei Planung und Durchführung derartiger Maßnahmen nicht übersehen werden, daß es einer gewissen Zeit bedarf, bis beispielsweise gesteigerte Auftragsvergaben im Sinne einer Konjunkturanhebung volkswirtschaftlich wirksam werden. War es unter Umständen bis vor zwei Jahrzehnten noch möglich, daß Bauunternehmungen nach einem stärkeren Investitionsstoß sofort ihre Beschäftigtenzahlen erhöhten und daß die flüssiggemachten Finanzmittel dadurch in Umlauf gelangten, so muß man heute bedenken, daß einerseits wegen der hohen Maschinenanteilsquote am Produktionsprozeß und andererseits wegen des längerfristigen Denkens der Bauunternehmung auf dem Personalsektor ein derartiges unmittelbares Wirken solcher Maßnahmen sowohl auf die Beschäftigungslage als auch auf den Sektor des Konsums nicht mehr gegeben ist. Ich glaube, daraus allein ergibt sich, daß die Bauwirtschaft für konjunkturpolitische Maßnahmen, die sich kurzfristig auswirken sollen, in der heutigen Zeit kein geeignetes Objekt mehr darstellt.

Wenn sich daher der Klubobmann der ÖVP, Herr Professor Dr. Koren, in der Öffentlichkeit, aber auch in der Debatte zur ersten Lesung des Bundesfinanzgesetzes 1972 dahin gehend geäußert hat, daß man anstatt in die ohnehin auf Hochtouren laufende Bauwirtschaft noch zusätzliche Milliarden zu pumpen, dieses Geld für eine Milderung der Steuerprogression und damit zur Ankurbelung einer Konsumgüterindustrie verwenden sollte, so darf ich hier ebenfalls als Vertreter der Bauarbeiter, die sicherlich auf Grund ihrer wechselnden Beschäftigungsmöglichkeit im Laufe eines Jahres besonders für eine Ermäßigung beziehungsweise Milderung der Steuerprogression sind, doch anführen, daß aus den von mir oben angeführten Gründen die zusätzliche

Planung und Finanzierung von Bauvorhaben im Interesse einer gesunden und langanhaltenden Vollbeschäftigung der Bauwirtschaft wichtiger ist.

Die Durchführung einer derartigen Forderung in der Praxis scheint mir auch deshalb nicht so ohne weiteres möglich zu sein, weil man begonnene Schulen und Straßenstücke oder andere Bauvorhaben nicht einfach einstellen kann, sondern sie zu Ende führen muß. Die Kontinuität des Baugeschehens muß aber auch durch die Vergebung neuer Baulose gewahrt bleiben, denn ich glaube nicht, daß es jemand verstehen würde, wenn man zum Beispiel eine fertige Brücke ohne anschließende Straße in der Gegend einfach isoliert stehen lassen würde. (*Zwischenruf des Abg. Dr. Gruber.*) Darüber hinaus würde eine solche Einschränkung der Bauwirtschaft infolge des hohen Anteiles dieses Wirtschaftszweiges am Gesamtgüter- und Leistungsvolumen auch zu einer Schrumpfung des Bruttonationalproduktes führen, was sich sicherlich auf die gesamte Wirtschaft nachteilig auswirken würde. Ich glaube daher, daß auch die Unternehmer in der Bauwirtschaft, aber auch ihre Vertreter hier im Hohen Hause dieser Meinung sein müßten.

Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Das Kernproblem der Bauwirtschaft bleibt aber nach meiner Meinung nach wie vor die Frage: Warum hat man zu gewissen Zeiten weniger Bauaufträge und warum müssen Bauarbeiter aussetzen, während zu anderen Zeiten große Bauaufträge vorhanden sind und alles überstürzt abläuft? — Sicherlich spielen hier finanzielle Fragen, vielleicht sogar manchmal die internationale Lage eine Rolle. Ich bin aber der Meinung, daß sich hier ein Weg finden lassen muß, um derartige Situationen zu vermeiden.

Die Frage der Baukoordinierung, auf die ich schon Gelegenheit hatte in den letzten Jahren zu verweisen, ist meiner Meinung nach eine günstige Möglichkeit, die Bauprogramme des Bundes, der Länder, aber auch der Gemeinden aufeinander abzustimmen. Es müßte damit möglich sein, eine langfristige Finanzierungs- und Investitionspolitik zu betreiben.

Ich darf daher an Sie, sehr geehrter Herr Bundesminister, namens der in der Bauwirtschaft beschäftigten Arbeitnehmer, die durch die Gewerkschaft der Bau- und Holzarbeiter vertreten werden, die Bitte richten, gerade diesem Zweig der öffentlichen Verwaltung Ihr besonderes Augenmerk zu schenken, weil damit, so glaube ich, eine ganzjährige kontinuierliche Beschäftigung in der Bauwirtschaft noch am ehesten erreicht werden kann.

**Babanitz**

Ich darf mir bei dieser Gelegenheit, sehr geehrter Herr Bundesminister, die Frage erlauben, ob Sie bereits jetzt in der Lage sind, dem Hohen Haus einen Bericht über die bisher erreichten Erfolge der Baukoordinierung vorzulegen, unter anderem auch dahin gehend, wie weit es möglich gewesen ist, die privaten Bauvorhaben in diese Baukoordinierung einzubauen. Darüber hinaus glaube ich, daß sich die in den letzten Jahren herausgegebene Vorschau auf das Baugeschehen im kommenden Jahr jeweils bewährt hat, und ich darf hier der Hoffnung Ausdruck geben, daß uns diese Vorschau auch für das Jahr 1972 rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden kann, wobei ich glaube sagen zu dürfen, daß es interessant wäre, wenn in dieser Vorschau nicht nur für das kommende Jahr, sondern wenn möglich über einen größeren Zeitraum Angaben vorhanden wären.

Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich darf abschließend in meinen Ausführungen noch ganz kurz auf einige Probleme des Straßenbaues verweisen, obwohl sowohl Herr Ing. Helbich wie auch Herr Dr. Schmidt bereits diese Fragen angeschnitten und darüber berichtet haben. Ich bin im großen und ganzen mit ihnen einer Meinung, möchte aber nur sagen: Wir haben 1971 ein neues Bundesstraßengesetz beschlossen. In diesem neuen Bundesstraßengesetz ist es, glaube ich, gelungen, die Wünsche der Parteien und die Wünsche der Länder bei der Neubewertung des Bundesstraßennetzes weitestgehend zu berücksichtigen und darüber hinaus dem immer stärker ansteigenden Verkehrsbedürfnis durch die Erstellung des neuen Straßenkataloges sowohl auf dem Sektor der Autobahnen, der Schnellstraßen als auch der neu festgelegten Bundesstraßen Rechnung zu tragen.

Es ist begreiflich und verständlich, daß gerade auf diesem Sektor sehr viel in der Öffentlichkeit diskutiert wird. Es ist auch erfreulich, daß man nicht nur kritisiert, sondern bemüht ist, von den verschiedensten Stellen auch Vorschläge für eine rasche Realisierung des erforderlichen Straßennetzes zu unterbreiten.

Es würde sicherlich zu weit führen, wenn man bei der Behandlung des Bundesfinanzgesetzes auf alle Einzelheiten der Straßenfinanzierung, Wegekostenberechnung und sonstiger Probleme des Ausbaues von Straßen eingehen würde. Meiner Meinung nach wäre es aber dringendst erforderlich, daß das Bundesministerium im Sinne des Gesetzes und vor allen Dingen im Sinne der Entschlüssen, die im Rahmen des Bundesstraßengesetzes 1971 gefaßt wurden, für die durchzuführenden Ausbaumaßnahmen raschest eine Re-

gierungsvorlage einbringt, in der sämtliche Ausbaumaßnahmen an Bundesstraßen in einem nach Dringlichkeiten geordneten Bedarfsplan festgelegt sind, und daß diese Vorlage auch raschest vom Nationalrat behandelt wird.

Ich glaube sagen zu dürfen, daß das Bundesministerium für Bauten und Technik in den letzten Jahren immer wieder bewiesen hat — und hier nehme ich den OVP-Bundesminister nicht aus —, daß man dem Nationalrat und den zuständigen Personen immer wieder durch Veröffentlichung von Statistiken und sonstiger Unterlagen die Möglichkeit gegeben hat, über den Ausbau des Straßenzustandes und so weiter informiert zu sein. Ich bin der Meinung, daß auch diese Unterlagen raschest erstellt werden können, und dann wird es möglich sein, daß wir auch über die so komplizierten Fragen der Finanzierung weiter reden können.

Ich bin aber weiters überzeugt davon, daß es notwendig sein wird, in der Frage Finanzierung des Straßenbaues neue Wege zu beschreiten. Auch hier müßten meiner Meinung nach seitens der Bundesregierung auf Grund der nach Dringlichkeit gereihten Erfordernisse ehestens Vorschläge gemacht und Wege für eine derart rasche Finanzierung gesucht und beschlossen werden.

Es ist kein Geheimnis — und es wurde hier vom Herrn Kollegen Helbich schon zitiert —, daß durch schlecht ausgebaute oder nicht gebaute Straßen und Autobahnen der Volkswirtschaft sehr hohe Schäden entstehen. Wenn man in diesem Zusammenhang einen Bericht aus der Zeitschrift „Die Straße im Scheinwerfer“ entnehmen kann, daß auf normalen Bundesstraßen gegenüber den Autobahnen die Gesamtkosten für einen PKW pro Kilometer um 76 Groschen und bei einem LKW sogar um 2,11 S höher sind als auf den Autobahnen, so kann man daraus ersehen, welchen Verlust die Volkswirtschaft dadurch erleidet, daß in allen Bereichen der Ausbauzustand der Straßen weit hinter den Erfordernissen zurückbleibt.

Umgekehrt könnte man es natürlich auch so ausdrücken, daß große Beträge an Kostenersparnissen erzielt werden könnten, wenn das Straßennetz vollständig verkehrsgerecht ausgebaut wäre.

Wenn nach einer überschlägigen Rechnung dieser Verlust oder wenn Sie wollen die Ersparnis in der Größenordnung von etwa 13 Milliarden Schilling jährlich liegt, zeigt sich deutlich, wie notwendig ein rascher Ausbau der im neuen Bundesstraßengesetz neu festgelegten Autobahnen und Schnellstraßen ist.

1210

Nationalrat XIII. GP — 15. Sitzung — 16. Dezember 1971

**Babanitz**

Ich bin daher der Meinung — und das möchte ich abschließend feststellen —, daß der Ausbau des Straßenwesens keine Frage des Bautenministeriums allein sein kann, sondern daß die Bundesregierung, aber auch die gesamte Wirtschaft Österreichs im Interesse aller raschest um einen Weg für eine schnelle Finanzierung und Durchführung dieses Ausbaues besorgt sein muß.

Und nun, Herr Bundesminister, gestatten Sie mir, als Abgeordneter des Burgenlandes noch einige kleine Wünsche unseres Landes an Sie heranzubringen. Ich weiß, daß Sie in der Vergangenheit seit Beginn Ihrer Tätigkeit immer sehr viel Verständnis für die Wünsche des Burgenlandes auf dem Bausektor gezeigt haben, wenn auch manche der Meinungen sind, das Burgenland müßte man abschreiben ... *(Abg. Dr. Gruber: Ich rieche den Weihrauch! — Abg. Gratz: Sie haben ihn intensiver gestreut, als Sie in der Regierung waren!)* Ich weiß nicht, ob Sie so eine gute Nase haben. Ich habe nicht beabsichtigt, einen Weihrauch zu bringen. Aber, Herr Kollege Gruber, ich erinnere mich noch ganz gut an die Debatten in der Zeit, als Herr Doktor Kotzina Bautenminister war, wo jeder Ihrer Herren, der zum Bautenbudget geredet hat, angefangen hat: „Ich möchte dem Herrn Bundesminister danken ...“ *(Abg. Skritek: Das war der Stehsatz!)* Gestatten Sie mir, daß ich das jetzt auch tue. *(Abg. Dr. Gruber: Das werden Sie nicht nachweisen können!)* Denn im Gegensatz zu früher darf ich als Burgenländer dem Herrn Bundesminister Moser wirklich mit ehrlichem Herzen danken. *(Abg. Doktor Gruber: Solche Formeln haben wir immer gehört! — Abg. Dipl.-Ing. Tschida: Der Kotzina hat es begonnen, und Sie haben es weitergeführt!)* Darüber könnte man diskutieren. *(Abg. Dipl.-Ing. Tschida: Aber dem Kotzina auch danken!)* Sicherlich, Herr Kollege, ich habe ja auch, wenn Sie zugehört haben, gesagt: Wir haben vieles oder manches vom Herrn Dr. Kotzina im Interesse der Bauwirtschaft aufgenommen und begrüßt. Leider — ich sage das im Interesse der Bauwirtschaft und vor allem der Bauarbeiter — war es ihm nicht möglich, bei Ihnen all diese Erfordernisse durchzusetzen. Das ist der Unterschied zu heute. *(Beifall bei der SPÖ. — Abg. Deutschmann: Ihr werdet noch gern an die Ministerschaft Kotzina zurückdenken!)*

Und nun, Herr Minister, darf ich noch ganz kurz einige Fragen, die das Burgenland auf dem Bausektor betreffen, vorbringen. Vor allem auf dem Sektor des Bundesschulbaues möchte ich ersuchen ... *(Abg. Dipl.-Ing. Tschida: Ob Sie alles durchsetzen?)* Das möchten wir gar nicht bestreiten, aber jeden-

falls mehr als bei Ihrem Minister. Das möchte ich feststellen.

Wir sind, Herr Bundesminister, sehr interessiert daran, daß die Gymnasien in Neusiedl, in Güssing und so weiter ehestens komplett fertiggestellt werden. Wir haben in Neusiedl das Gymnasium erst vor einigen Wochen eröffnen können, aber es ist dort so — und hier, glaube ich, darf ich den Herrn Ofenböck zitieren, der ja gestern sehr vehement für den Sport eingetreten ist —, daß die rasche Fertigstellung der Spiel- und Sportanlagen sicherlich eine Notwendigkeit ist.

In der Frage eines Zentralgebäudes für die verschiedenen Bundesdienststellen habe ich ja schon einige Male den diesbezüglichen Wunsch geäußert. Ich glaube, es wird doch notwendig sein, daß dieser Wunsch mit den zuständigen Ministerien abgesprochen wird, damit er ehestens einer Erledigung zugeführt werden kann.

Zur Frage des Straßenausbaues haben wir ja vor einigen Wochen mit dem Autobahnausbau des Knotens Eisenstadt beginnen können. Ich würde Sie ersuchen, Herr Minister, daß hier alles unternommen wird, um eine rasche Weiterführung zu ermöglichen, vor allem in der Frage der Finanzierung. Und auch beim Ausbau der Bundesregierung — beim Ausbau der Bundesstraßen würde ich bitten ... *(Abg. Linsbauer: Ausbau der Bundesregierung wäre gut! Mehr Staatssekretäre!)* Na ja, vielleicht machen wir's noch! Vielleicht machen wir es. Wenn es gut ist, gerne.

Herr Bundesminister! Die Burgenländische Landesregierung hat am 9. Dezember 1971 durch die Übernahme der ausgeschiedenen Bundesstraßen in die Landesverwaltung die Voraussetzungen geschaffen, daß hier die Möglichkeit gegeben wird, bei den neuen Bundesstraßen raschest mit dem Ausbau zu beginnen.

Auch die Frage eines neuen Postamtsgebäudes in Eisenstadt, die der Kollege Gradinger ja schon beim Kapitel Verkehr vorgebracht hat, wäre sehr dringend. Es ist mir bekannt, Herr Bundesminister, daß die Pläne fertig sein sollen. Ich würde Sie nur bitten, da der Ausbau ja in Ihren Bereich fällt, auch hier zu versuchen, mit einem raschen Ausbau zu beginnen. *(Präsident Dr. Maleta übernimmt den Vorsitz.)*

Ich darf, meine sehr geehrten Damen und Herren, abschließend sagen, daß wir als sozialistische Fraktion und ich besonders als Vertreter der Bauwirtschaft dem Budget zustimmen werden, weil wir glauben, daß damit für eine kontinuierliche Beschäftigung der Bauarbeiter, aber auch für eine gesunde Bau-

**Babanitz**

wirtschaft die bestmögliche Vorsorge getroffen wurde. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter **Regensburger** (ÖVP): Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Die Frequenz des Hohen Hauses wird langsam und zusehends besser. Über eine gewisse Zeit hatte ich fast den Eindruck, hier auf einer Baustelle zu stehen: ein großes Angebot von Arbeitsplätzen, aber es mangelte an Arbeitern. *(Abg. Haas: Bei der ÖVP waren die allerwenigsten!)* Ja, der Herr Bautenminister tat mir sogar eine Zeitlang leid, weil so wenig Abgeordnete auf der linken Seite anwesend waren. *(Zwischenruf bei der SPÖ.)* Ja, ich bin auch nicht Minister und Regierungsmitglied! Aber da sitzt ja Ihr Herr Minister für Bauten und Technik! *(Abg. Steinhuber: Immer vor der eigenen Türe kehren!)* Aber bitte keine Aufregung! *(Abg. Gratz: Sie schimpfen ja die zusammen, die sowieso da sind!)*

Wenn ich zu „die sowieso da sind“ etwas sagen darf, dann weiß ich, daß ich niemanden beleidige, Herr Abgeordneter Gratz. Zwischen dem ersten und dem zweiten Weltkrieg soll sich in Hall in Tirol folgendes zugetragen haben: Bei einer Versammlung gerieten sich zwei Redner in die Haare: der eine ein Sozialdemokrat, der andere ein Christlichsozialer. Der Sozialdemokrat soll unserem Mann — er lebt heute noch —, dem Christlichsozialen, ein ehemaliger k. u. k. Offizier, vorgehalten haben, daß der erste Weltkrieg deshalb verloren wurde, weil zu wenige Offiziere an der Front standen. Und der Offizier soll gekontert haben, er habe immerhin während des ersten Weltkrieges mehr Offiziere an der Front gesehen als jetzt Arbeiterführer bei der Arbeit. *(Heiterkeit bei der ÖVP. — Zwischenrufe bei der SPÖ.)* Ich sagte ja, es möge niemand beleidigt sein.

Hohes Haus! Schon bei den Beratungen über das Kapitel Bauten im Finanz- und Budgetausschuß am 22. November hat Kollege Babanitz so wie heute die Behauptung aufgestellt, daß erst das Budget 1972 in der Lage sein werde, die Vollbeschäftigung zu erhalten, die Winterarbeitslosigkeit zu beseitigen oder zumindest zu verringern, und der Fortschritt in der Bauart und Baumethode durch die Dotierung der Bauforschung eingeleitet wurde. *(Rufe und Gegenrufe zwischen Abgeordneten der SPÖ und ÖVP.)*

Präsident Dr. Maleta *(das Glockenzeichen gebend)*: Bitte Schluß mit der Frequenz-Proporzdebatte.

Abgeordneter **Regensburger** *(fortsetzend)*: Es ist auch heute dasselbe von ihm in vielleicht etwas abgeschwächter Form wiederholt worden. Und ich darf sagen, Hohes Haus und Herr Abgeordneter Babanitz: Sie wissen genauso wie wir alle, daß sich die Mittel für den Straßenbau allein aus den Einnahmen der zweckgebundenen Mineralölsteuer rekrutieren und kein Groschen aus dem übrigen Bundesbudget dem Straßenbau zufließt, also jetzt und in den vergangenen Jahren das Budget für den Straßenbau von den zweckgebundenen Einnahmen aus der Mineralölsteuer abhängig ist und abhängig war.

Das Sinken der Arbeitslosenziffer ist gerade im Jahre 1970/71 — Sie gaben es im Ausschuß dann sogar zu — auf die günstige Witterung zurückzuführen. *(Abg. Babanitz: Das schöne Wetter haben wir schon öfter gehabt, aber nicht die notwendigen Aufträge! Das ist der Unterschied!)* Es war doch schon seit vielen Jahren kein so günstiges Wetter für die Bauwirtschaft wie im Winter 1970/71. Es mag vielleicht auch noch eine Rolle gespielt haben, daß durch die Weisung des Sozialministeriums die Arbeitsämter noch nie so rigoros die Bauarbeiter zu Baustellen zugewiesen haben.

Ich sehe ein, daß eine gewisse Zuweisungsmethode — ob schwächer oder schärfer, darüber könnte man diskutieren — notwendig ist. Aber bei uns im Lande Tirol hat man auf jeden Fall die Zuweisung teilweise übertrieben. Denn wenn von einer Ortschaft im obersten Inntal zehn oder 20 Bauarbeiter auf eine Baustelle im Unterinntal Richtung Kufstein zugewiesen wurden, dann haben diese den Weg nach München gewählt, weil sie dort mehr verdienen und es näher haben als nach Kufstein.

Die Straßenbauforschung — dem möchte ich widersprechen, daß das erst von den Sozialisten und von der sozialistischen Regierung eingeführt wurde — wurde unter der ÖVP-Regierung unter Bautenminister Kotzina erstmalig budgetmäßig dotiert *(Abg. Babanitz: Aber wie hoch?)* und dann im Bundesstraßengesetz 1971 einstimmig mit einem halben Prozent der für die Bundesstraßen ausgewiesenen Mittel festgelegt und für die Zukunft beschlossen.

Übrigens was das Bundesstraßengesetz 1971 anbelangt, so ist es — wir stehen dazu — nach unserer Ansicht ein gutes Gesetz. Aber es darf nicht verheimlicht werden und muß immer wieder wiederholt werden, daß gerade dieses Gesetz zu 99,9 Prozent von Herrn Bautenminister Kotzina und seinem Team, seinen Fachleuten, seinen Ministerialbeamten vor-

1212

Nationalrat XIII. GP — 15. Sitzung — 16. Dezember 1971

**Regensburger**

bereitet worden ist; durch Jahre vorbereitet worden ist zum Beispiel durch ein Gesamtverkehrskonzept der österreichischen Bundesregierung, durch die Bevölkerungsprognose 1980, durch die Verkehrsprognose 1980 bis 2000, durch die Wegekostenberechnungen für Straße, Schiene, Donauschiffahrt, durch die Fremdenverkehrsuntersuchung über Fremdenverkehrsgebiete und wichtige touristische Zielpunkte, durch ein Gesamtverkehrskonzept für die Zentralräume Österreichs und eine Strukturanalyse und dann noch durch die Methode zur funktionellen Bewertung des hochrangigen Straßennetzes auf der Grundlage des Lillschen Gesetzes.

Das sind die Vorarbeiten. Ich glaube, Bau- und Verkehrsminister Moser hat dann kontinuierlich auf diesen Vorarbeiten aufgebaut. Aber wenn ich untersuche, Herr Minister, was seit Ihrer Amtsübernahme neu geschehen ist, also was Sie neu begonnen haben, dann tue ich mir momentan noch schwer, eine Aussage zu treffen.

Ein Wahlspruch der International Road Federation ist bekanntlich: „Better roads mean better living!“, also „Bessere Straßen bedeuten besseres Leben“.

Moderne Industriestaaten ohne ein ausgezeichnetes Straßennetz sind einfach undenkbar. Österreich ist ein Industriestaat und zudem noch ein europäisches Touristenzentrum. Es kann seinen Aufstieg nur dann fortsetzen, wenn auch sein Straßennetz dem von Tag zu Tag steigenden Bedürfnis angepaßt wird und auch nachkommt.

Die gegenwärtig für den Straßenbau verfügbaren Mittel — es ist kein Geheimnis, es wurde von allen Vorrednern auch gesagt — reichen nicht aus, speziell wenn man weiß, daß bis in zehn, 15 Jahren die Verdoppelung des Verkehrs zu erwarten ist und die Straßenverhältnisse dieser Entwicklung auch Rechnung tragen sollen und müssen.

Beim Österreichischen Straßentag im Mai 1971 in Millstatt am See sagte Herr Sektionschef Dr. Raschauer, daß der für die Vollmotorisierung erforderliche Ausbau des auf 12.372 km erweiterten Bundesstraßennetzes durch die derzeit verfügbaren Finanzmittel nur zu 70 Prozent gedeckt sei.

Er sagte weiter: „Es müssen deshalb in den nächsten zehn Jahren jährlich 3 Milliarden Schilling mehr eingesetzt werden, um die Bundesstraßen, Schnellstraßen und Autobahnen im erforderlichen Tempo verkehrsgerecht zu gestalten.“

Und er fügte dann wörtlich noch dazu: „Der im Bundesstraßengesetz 1971 statuierte effek-

tive Zuwachs von 1332 km, das ist ein Zuwachs von 12 Prozent, entspricht in der prozentuellen Höhe fast den zusätzlichen Mitteln aus der Erhöhung der Mineralölsteuer.“

Es war ein Anstieg auf Grund der Dieselpreiserhöhungen von 5,2 Milliarden auf 5,9 Milliarden, das ist ein Anstieg von 700 Millionen Schilling oder von rund 13,5 Prozent.

Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß sich der Straßenzuwachs im Bundesstraßengesetz 1971 fast ausschließlich im Bereich des hochrangigen Netzes bewegt, und zudem liegen die Trassierungen dieses hochrangigen Straßennetzes vielfach in Ballungsräumen, wo mit weitaus höheren Kilometerkosten gerechnet werden muß.

Da Sie, Herr Bundesminister, offensichtlich auf jeden Fall bisher nicht in der Lage sind, mehr Mittel aus dem Bundeshaushalt direkt zu erreichen, obwohl Sie im Herbst 1970 wörtlich sagten: Das Ziel muß die jährliche Fertigstellung von 100 km Autobahn sein, mein Bestreben ist es, dafür auch mehr Mittel zu erreichen, als derzeit gesetzlich festgelegt ist!, und Sie auch weiters der Installierung einer Straßenholding ablehnend und, was die Errichtung eines Straßenfonds angeht, dieser noch abwartend gegenüberstehen, erlaube ich mir einen Vorschlag, einen Diskussionsbeitrag zu leisten, und zwar nicht zur Holding, auch nicht zum Straßenfonds; diesbezüglich liegt ein Entwurf von der OGS vor, schon in Paragraphen aufgegliedert und ausgestattet mit einem Motivenbericht.

Sie sagten im Ausschuß, Herr Bundesminister, daß Sie auch in Ihrem Ressort bereits einen Entwurf für einen Straßenfonds vorliegen haben, daß Ihnen aber die Bestimmungen noch zu eng erscheinen und in dieser Frage weitergearbeitet wird.

Bevor ich zu meinen Vorstellungen bezüglich der Finanzierung komme, darf ich noch kurz wiederholen, daß der österreichische Autobahnbau im Jahre 1954/55 begonnen hat. Wenn man auf die Projektierungs- und Anlaufphase keine Rücksicht nimmt, so darf man sagen, daß uns ein Überblick über rund acht Jahre in voller Ausbauintensität zur Verfügung steht. In dieser Zeit wurden 350 km Autobahn fertiggestellt, weitere 100 km sind mit provisorischer Fahrbahn in Betrieb, und weitere 145 km sind im Bau. Im Durchschnitt werden also nicht ganz 45 km Autobahn pro Jahr fertiggestellt. Man liest und hört zwar auch andere Schätzungen oder Berechnungen. Nach meinen Berechnungen bin ich in diesem Zeitraum von acht Jahren auf rund 45 km gekommen.



**Regensburg**

Unter Berücksichtigung des Bundesbudgets für das Jahr 1971 und auch des Budgets für die nächste Zukunft, für 1972, und bei angenommenen Baukosten von 40 Millionen bis 50 Millionen Schilling pro Kilometer ist auf jeden Fall kein Fortschritt zu erwarten: also auch in Zukunft nur 45 Kilometer pro Jahr.

Wie schon gesagt, wird um das Jahr 1985 — man variiert zwischen 1980 und 1990, die Wahrheit wird also ungefähr in der Mitte liegen — die Vollmotorisierung heranstehen. Aber spätestens zu diesem Zeitpunkt sollten eben die Autobahnen bereits dem Verkehr zur Verfügung stehen.

Ich darf in diesem Zusammenhang darauf verweisen, daß der Schweizer Bundesrat am 15. August 1967 einen Beschluß gefaßt hat, wonach im Jahre 1985 alle 1830 km Nationalstraßen unter Verkehr stehen werden. Herr Bundesminister! Es ist interessant, und Sie wissen es ja: Wir haben ungefähr gleich viel Autobahnkilometer in Österreich vorgesehen, wie die Schweizer Nationalstraßenkilometer haben. Es steht also 1830 zu 1884.

Wir wissen, daß derzeit zur Bedeckung des Autobahnbaues ein Teil aus der Bundesmineralölsteuer verwendet wird, und der Rest der Steuer dient zum Ausbau der Bundesstraßen B und daraus resultierend auch der S-Straßen. Eine Erhöhung des Anteils für den Autobahnbau zu Lasten der Bundesstraßen B und S scheint mir nicht praktikabel, Herr Bundesminister, obwohl Sie erst kürzlich — so empfand ich es wenigstens — im ORF die Meinung vertreten haben, man könnte daran denken, aus den Mitteln für die Bundesstraßen B oder auch aus den S-Mitteln Gelder abzuzweigen, um den Autobahnbau zu forcieren. Ich hoffe, daß ich Sie nicht richtig verstanden habe. Mir scheint auf jeden Fall, daß man das nicht könnte, weil zusätzlich zu den Mitteln für die Bundesstraßen, wie ich schon sagte, auch noch der größte Teil der 1270 km Schnellstraßen ausgebaut werden muß.

Die Heranziehung der bisher nichtzweckgebundenen Einnahmen aus der Mineralölsteuer und aus der Kfz-Steuer, wie es immer wieder gefordert wird, war nicht möglich, und ich verstehe es auch irgendwie, Herr Bundesminister, weil doch über den Finanzausgleich die Länder und Gemeinden mitpartizipieren.

Die nichtzweckgebundenen Einnahmen aus der Mineralölsteuer betrugen im Jahre 1971 1160 Millionen und betragen im Budget 1972 1320 Millionen Schilling. Es wäre also schon verführerisch und verlockend, nach diesen Milliarden zu rufen. Aber wenn man auf der anderen Seite weiß, daß die Länder und Ge-

meinden auch in Verkehrssorgen fast ersticken, kann man diese Forderung nicht so laut und nicht so massiv erheben, weil ja die Länder und Gemeinden weit mehr an Investitionen für ihre Straßen aufwenden müssen, als sie vom Bund über den Finanzausgleich bekommen.

Zum Beispiel haben im Jahre 1970 die Länder und Gemeinden 1800 Millionen Schilling zugeteilt erhalten, die Aufwendungen für ihre Straßen betrugen aber 3800 Millionen Schilling. Im Jahre 1971 waren die Einnahmen 1950 Millionen Schilling und die Ausgaben der Länder und Gemeinden für ihr Straßennetz 3900 Millionen Schilling.

Anders steht es aber nach meiner Ansicht mit der Beförderungssteuer, deren Einnahmen zu über 50 Prozent aus dem Kfz-Verkehr stammen. Von den für 1972 präliminierten 1260 Millionen Schilling müßten gerechterweise etwa 700 oder 800 Millionen Schilling wieder dem Straßenverkehr und dem Straßenbau zugute kommen.

Eine Erhöhung des Autobahnbudgets aus den allgemeinen Einnahmen des Bundes ist heute schon sowohl von Ing. Helbich als auch indirekt vom Kollegen Babanitz gefordert worden.

Ich habe auch diese Untersuchung des Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts der Universität Wien mit dem Ergebnis: 13 Milliarden Schilling Schaden durch schlechte Straßen! Aber ich habe schon im Ausschuß bemerkt, Herr Bundesminister, daß ich Sie mit diesen Zahlen nicht allzusehr beeindrucken konnte. Infolgedessen will ich sie nicht wiederholen.

Um nun bis zum Jahre 1990 das Autobahnnetz zur Verfügung zu haben, müßten ab sofort, also ab dem Jahre 1972, mehr Baukilometer in Angriff genommen werden. Ohne übereilten Baubeginn und unter Berücksichtigung der Planungskapazität und der Leistungskräfte wäre es sicherlich möglich, ab dem Jahre 1972 für jedes Jahr 45 km mehr in Angriff zu nehmen, neu zu beginnen, also die bisherige Leistung zu verdoppeln, um dann ab 1980 jährlich 100 km Neubaustrecken in Angriff nehmen zu können. Bei Beibehaltung des Baurhythmus würden dann erstmals im Jahre 1977 statt 45 km wie jetzt rund 90 km und ab 1985 bis 1989 jährlich 100 km Autobahn fertiggestellt werden.

Nun werden Sie mich fragen, Herr Bundesminister, welche Vorstellungen ich dabei habe. Der Kollege Peter, der auch Lehrer ist, hat schon öfters bemängelt, daß man hier im Hause den Abgeordneten nicht Tabellen, graphische Darstellungen und so weiter vorstel-

1214

Nationalrat XIII. GP — 15. Sitzung — 16. Dezember 1971

**Regensburger**

len könne. Es wäre auch zu kompliziert und wahrscheinlich zu ermüdend, so eine Tabelle hier zu erklären. Ich habe mir vorgestellt, Herr Bundesminister, daß ich Ihnen diese Tabelle auf diesem Wege übergebe und mit meiner Wortmeldung fortsetze. *(Der Redner überreicht Bundesminister Moser ein Schriftstück.)*

Diese Tabelle zeigt, Herr Bundesminister, den forcierten Ablauf des Ausbaues mit dem Bauziel Ende 1989, also immerhin nahezu 15 Jahre früher, als mit dem Normalbauprogramm erreicht werden könnte.

Wie Sie weiters, Herr Bundesminister, aus der Tabelle entnehmen können, würde ab 1986 der finanzielle Bedarf dem Baufortschritt entsprechend bereits unter die Kosten des Normalbauprogramms absinken. Ab 1990 stünden dann die gesamten Mittel, die für das Normalbauprogramm — Autobahn — notwendig wären, für andere Zwecke zur Verfügung: Rückzahlungen also der geforderten Sonderfinanzierung, Zinsendienste oder auch Forcierung des bis dahin sicher noch nicht fertiggestellten und beendeten Baues der Schnell- und Bundesstraßen.

Ich sagte schon, Herr Bundesminister, es soll eine Diskussionsgrundlage sein. Aber wenn Sie sich und wenn wir uns nichts einfallen lassen, dann werden wir eben mit dem Vollausbau weit über das Jahr 2000 hinauskommen, und wir werden dann, wenn schon nicht im Verkehr vollends ersticken, auf jeden Fall umfahren werden. Ich habe schon auf den schweizerischen Bundesratsbeschluß hingewiesen, in dem statuiert wurde, daß bis zum Jahre 1985 die Nationalstraßen ausgebaut sein werden.

Dann zweitens etwas zum Wasserwirtschaftsfonds, und zwar in seinen budgetmäßigen Ansätzen. Der Beitrag des Bundes zum Wasserwirtschaftsfonds beträgt im Jahre 1971 23,2 Millionen Schilling. Die Steigerung im Jahre 1972 auf 70,2 Millionen Schilling beträgt 46,9 Millionen Schilling. Das wurde von der Regierung Kreisky sehr lauthals gerufen und sehr propagiert und nach meiner Ansicht über Gebühr unterstrichen. Kollege Schmidt hat schon auf diese ungehörliche Unterstreichung im Hinblick auf die Erfordernisse hingewiesen. Über Gebühr auch deswegen, glaube ich, nicht nur wegen des Erfordernisses, daß 900 Ansuchen mit einem Bedarf von rund 12 Milliarden Schilling vorliegen, sondern auch deswegen, weil dieser Bundesbeitrag schon einmal während der Koalitionsjahre im Jahre 1951 31 Millionen Schilling betragen hat.

Also die Steigerung beträgt rund 47 Millionen. Wenn wir 31 Millionen aus dem Jahre

1951 mit der Baukostensteigerung in 22 Jahren vergleichen, dann ist sicher dieser Bundesbeitrag nicht mehr so wichtig, wie er rein zahlenmäßig momentan aussehen mag. Außerdem sind ja in der Zwischenzeit die Aufgaben des Wasserwirtschaftsfonds größer geworden. Wir erinnern uns doch alle, daß man bei der Novelle im Jahre 1969 zum Wasserbautenförderungsgesetz die Förderung auch auf Anlagen zur Reinigung oder Verminderung betrieblicher Abwässer ausgedehnt hat. Also die Aufgaben des Fonds sind erweitert worden, infolgedessen soll auch der Umfang der finanziellen Mittel größer oder muß größer sein.

Aber es besteht noch ein weiterer Grund, der den Bundesbeitrag — im gesamten sind es ja 70 Millionen Schilling — als nicht den zeitlichen Erfordernissen entsprechend erscheinen läßt. Es sind die Zinsen und Kosten für die aufgenommenen Anleihen. Schon im Jahre 1970 hat die Kommission beim Bundesministerium für Bauten und Technik einstimmig den Bund aufgefordert, die Zinsen und Kosten, die vom Wasserwirtschaftsfonds aufgenommen wurden, zu übernehmen. Dieser Forderung wurde bis heute nicht entsprochen. Und stellt man nun den Bundesbeitrag gegenüber, auf der einen Seite den Bundesbeitrag und auf der anderen Seite die Kosten aus Zinsen und Kosten, so schaut die Steigerung von 47 Millionen Schilling auch wieder wenig gewichtig aus. Also Steigerung des Bundesbeitrages: 47 Millionen. Durch die Aufnahme von Anleihen hatte aber der Fonds im Jahre 1971 durch Zinsen und Kosten eine Belastung von 48 Millionen. Also wird schon durch Zinsen und Kosten dieses Mehr aufgewogen.

In Anbetracht des ständig steigenden Trinkwasserbedarfs und der teilweise wirklich zum Himmel stinkenden Gewässerverschmutzung ist das, auch in finanzieller Hinsicht, wie ich es darzustellen versuchte, eine betrübliche Feststellung.

Herr Bundesminister! Ich sagte vor und bei Eingang meiner Ausführungen: Bessere Straßen bedeuten besseres Leben. Schlechtes Wasser, Herr Bundesminister, bedeutet aber Krankheit, Tod! Danke. *(Beifall bei der ÖVP.)*

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

Bundesminister für Bauten und Technik Moser: Herr Präsident! Hohes Haus! Im Rahmen der bisherigen Debatte sind doch einige Fragen aufgeworfen worden, die mir es nützlich erscheinen lassen, daß ich nicht erst am Ende der Debatte, sondern bereits in diesem Stadium dazu Stellung nehme.

Der Generalredner der Österreichischen Volkspartei hat die Gründe dargelegt, die die

**Bundesminister Moser**

große Oppositionspartei veranlassen, dem Budget des Bautenministeriums die Zustimmung zu versagen.

Wenn ich dabei einen Saldo mache, so ergibt sich für mich die Tatsache, daß die Ablehnung damit begründet wird, daß fast in allen Bereichen, die hier angezogen wurden, zuwenig Mittel zur Verfügung gestellt werden. Zuwenig Mittel für den Wohnbau, zuwenig Mittel für den Straßenbau, zuwenig Mittel für die Beseitigung der Unfallstellen und so weiter.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ein Bautenminister tut sich offenbar außerordentlich schwer, wenn er von derselben Seite, die die Ablehnung des Budgets damit begründet, daß zuwenig Mittel zur Verfügung gestellt werden, ebenfalls Vorwürfe erhält, daß dieses Bautenministerium ja viel zuviel für eine sich im Stadium der Hochkonjunktur befindliche Wirtschaftssparte in Österreich tue. Denn ich habe noch die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Zittmayr zur Generaldebatte des Budgets im Ohr, worin er dem Bautenminister den Vorwurf machte, daß er die Kapazität der Bauwirtschaft durch den Einsatz viel zu hoher Mittel überfordert und damit einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Baupreise geleistet habe. *(Beifall bei der SPÖ.)* Es ist also offenbar außerordentlich schwierig, hier jedem recht zu geben.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Natürlich ist die Nachfrage nach Bauleistungen übergroß, und sie ist nicht nur im Bundesbereich übergroß, sondern ebenso auch in den Länderbereichen und auch in den Bereichen der kleineren Gebietskörperschaften, der Gemeinden.

Herr Abgeordneter Helbich hat als Generalsprecher der Österreichischen Volkspartei gesagt, er stimme auch damit überein, daß mehr Wohnungen gebaut werden sollen, und er hat der derzeitigen Regierung vorgehalten, das Ziel, 5000 Wohnungen pro Jahr ab 1971 mehr zu bauen, sei nicht erreicht worden.

Ich bitte Sie aber, sehr geehrte Damen und Herren, sich doch daran zu erinnern, was die jetzige Bundesregierung beziehungsweise die Regierungspartei bereits vor den Wahlen des Jahres 1970 und ebenso vor den Wahlen des Jahres 1971 zu diesem Thema gesagt hat. Wir haben erklärt, daß es im Hinblick auf die Budgetsituation, wie sie sich am Ende des Jahres 1969 dargestellt hat, eine Illusion wäre, zu glauben, daß wir hunderte Millionen aus den allgemeinen Steuereingängen zusätzlich für den Wohnungsbau zur Verfügung stellen könnten. Wir haben daher eine andere Art der Finanzierung des Wohnbaues vorgeschla-

gen, nämlich einen stärkeren Einsatz von Kapitalmarktmitteln in diesen Bereichen.

Die Bundesregierung hat bereits in der abgelaufenen Gesetzgebungsperiode dem Hohen Hause jene Vorschläge erstattet, die, wären sie noch rechtzeitig vom Hohen Hause verabschiedet worden, bereits ab dem heurigen Jahr die Möglichkeit zu mehr Wohnungen geboten hätten. Zu dieser Verabschiedung ist es nicht mehr gekommen, und die jetzige Bundesregierung hat nun neuerlich dem Hohen Hause einen diesbezüglichen Gesetzesvorschlag unterbreitet. Er liegt hier im Hause, er liegt im Bautenausschuß, und ich hoffe sehr, daß wir bald nach der Erledigung des Bundeshaushalts für das kommende Jahr im Rahmen des Bautenausschusses mit den Verhandlungen über diese Gesetzesmaterie beginnen und daß wir diese Verhandlungen frei von Emotionen, frei von Überlegungen tagespolitischer Vorteile sachlich und nüchtern im Interesse derer in Österreich führen werden, für die wir diese Wohnungen ja bauen wollen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Ich bedaure es, Herr Abgeordneter Helbich, daß Sie in Ihrer Ablehnung des Bautenbudgets zum Beispiel auch gesagt haben, unter anderem werde das Bautenbudget für das kommende Jahr deshalb abgelehnt, weil diese Regierung ein Bodenbeschaffungs- und Assanierungsgesetz schaffen will, das auch Enteignungsbestimmungen beinhalten sollte.

Meine Damen und Herren! Dieser Gesetzesentwurf liegt dem Hause noch nicht vor. Ich hoffe aber sehr, daß ich imstande bin, schon in Kürze dem Hohen Haus den Entwurf zu einem solchen Gesetz vorzulegen.

Darf ich aber doch in Freimut und aller Offenheit dazu eines sagen: Wir alle, auch Sie, meine Damen und Herren, finden gar nichts dabei, daß zum Beispiel Enteignungsbestimmungen gelten müssen, wenn wir eine schlechte Straße verbreitern wollen und dazu Grund brauchen. Wenn wir für Autos breitere Straßen brauchen, dann haben wir Enteignungsbestimmungen, und Sie alle akzeptieren sie. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Wenn wir aber für Menschen Wohnungen bauen wollen und die Gründe uns dafür nicht zur Verfügung stehen, wenn wir abgewohnte Stadtviertel, in denen es schlechteste Wohnungen gibt, durch neue Wohnungen ersetzen wollen, dann begreife ich zum Beispiel nicht, daß es dafür nicht eine Rute in der Auslage geben soll, wie ich es einmal genannt habe, nämlich als allerletztes Mittel zur Durchsetzung dieses für die Gemeinschaft so wichtigen Zieles letzten Endes auch eine Enteignungsbestimmung. *(Beifall bei der SPÖ.)* Wenn eine

**Bundesminister Moser**

solche Bestimmung für Autos Geltung haben soll, dann, glaube ich, umsomehr für die Menschen in unserem Land.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der Herr Abgeordnete Schmidt hat gemeint, daß für den Wohnungsbau auch Konzepte vorliegen müßten.

Herr Abgeordneter Schmidt! Sie waren in der vergangenen Gesetzgebungsperiode nicht Mitglied des Unterausschusses des Bautenausschusses. Selbstverständlich hat die Regierungspartei und diese Bundesregierung solche Konzepte gemacht. Es ist aber leider nicht mehr zur ersten Verhandlung in diesem Bereich im letzten Bautenausschuß gekommen. *(Abg. Dr. Gruber: Wir haben ernst verhandelt!)*

Ja, wir haben über dieses Thema ernst verhandelt, aber den überschaubaren Zeitraum einzufangen, dazu ist es nicht mehr gekommen. Ich hoffe aber, daß wir jetzt, nachdem wir im ersten Teil Vorarbeiten schon in der vergangenen Gesetzgebungsperiode geleistet haben, flüssig vorankommen und doch vielleicht bald auch zu einem guten Ergebnis gelangen werden.

Das Bodenbeschaffungsgesetz wird in absehbarer Zeit vorliegen; ich versage es mir daher, heute auf die Einzelfragen, die Sie, Herr Abgeordneter Schmidt, angeschnitten haben, näher einzugehen.

Worum es uns aber allen gehen muß: Es ist leider eine Tatsache, daß die Wohnraumproduktion seit Jahren rückläufig ist. Es muß uns doch allen darum ernst zu tun sein, diese rückläufige Bewegung aufzufangen, umzudrehen und von Jahr zu Jahr in der Zukunft mehr Wohnungen zu bauen und zu fördern, als dies bisher der Fall war. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Ich bin so unbescheiden zu sagen, daß wir nicht bei 50.000 Wohnungen pro Jahr halten sollten, sondern daß wir das, was wir schon im Jahre 1967 erreicht haben, nämlich mehr als 50.000, zusätzlich von Jahr zu Jahr noch überschreiten sollten. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Ich komme nun zum zweiten großen Kapitel, zum Straßenbau. Auch hier die Klage: zuwenig Geld!, aber auch hier der Vorwurf, durch zusätzliche Mittel die Baukonjunktur zu überdrehen.

Wenn der Herr Abgeordnete Helbich sagte, bis zum Jahre 1970 hätte es Bundesbeiträge gegeben, dann ist das sachlich nicht richtig, denn diese haben im Jahre 1968 geendet. Nicht im Jahre 1970, nicht bei Amtsantritt dieser Regierung sind die Bundesbeiträge weggefal-

len, sondern mit Ende des Jahres 1968 waren die Bundesbeiträge ausgelaufen.

Aber wie ist nun die Entwicklung der Straßenbaumittel? Als diese Bundesregierung ihre Amtsgeschäfte übernahm, hat sie für den Straßenbau im Jahre 1970 ungefähr 5 Milliarden Mittel zur Verfügung vorgefunden. Durch Maßnahmen der Regierung war es möglich, im Jahre 1971 bereits 6 Milliarden dafür zur Verfügung zu stellen. Im kommenden Jahr werden es etwas mehr als 6,7 Milliarden sein, also doch eine Steigerung um 650 Millionen Schilling.

Und wenn ich der Vorschau, die, Herr Abgeordneter Babanitz, in der kleinen Ausgabe noch heuer rechtzeitig erscheinen wird — gerade heute hat sich der Beirat damit beschäftigt —, folge, so wird auch die Kapazität der Bauwirtschaft im kommenden Jahr gut ausgenützt sein, ein Umstand, den wir alle begrüßen können.

Zur Frage der Planung in den Ballungsräumen: Unseren Ingenieuren, unseren Planern erwachsen in zunehmendem Maße, das habe ich auch immer vertreten, zusätzliche neue Aufgaben. In zunehmendem Maße wird es schwieriger, je mehr wir mit unseren Straßenbauten in die Verdichtungsräume, in die Ballungsräume hineinkommen. Aber eine Trasse, die bei allen ungeteilte Zustimmung findet, wird es leider nie geben! Immer wird eine solche Planung in den Interessensbereich eines anderen in irgendeiner Form eingreifen. Die ideale Trasse, die keine solche Einschränkung oder keinen Eingriff erfordert, wird es nicht geben. Was wir tun können, ist nur, uns ernst zu bemühen, Härten, soweit es irgendwie geht, zu vermeiden. Das wird auch die Aufgabe der Planer in diesem Bereich sein.

Herr Abgeordneter Schmidt! Sie haben gemeint, ich hätte einer Delegation gesagt, Appelle von Abgeordneten könne ich nicht berücksichtigen. Ich weiß nicht, woher Sie diese Information haben. Ich hätte Sie gerne darum gebeten, mir nähere Auskünfte darüber zu geben, denn bei meiner Auffassung zu den Dingen sage ich Ihnen heute, daß ein derartiger Ausdruck von mir nie gebraucht wurde. Von mir, der ich selber mehr als zwölf Jahre diesem Hohen Hause angehöre, wird niemand hören, daß Appelle von Abgeordneten, von gewählten Vertretern der österreichischen Bevölkerung dem Minister nicht berücksichtigungswert erscheinen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Zur Frage der anderen Organisationsform im Straßenbau: Hier gibt es viele Vorstellungen, hier gibt es auch viele Vorschläge. Der Vorschlag einer Organisationsform, die überhaupt losgelöst vom Ministerium, vom Bund

**Bundesminister Moser**

— Sie sagten selber, der Bautenminister dürfte dabei nicht ausgeschaltet werden — und von der Einflußnahme des Bundes diesen Straßenbau betreibt, kann ich mir einfach nicht vorstellen. Ich glaube, es wird auch oft die Frage dieser selbständigen Organisation überschätzt. Es wird damit argumentiert, daß eine solche Rechtspersönlichkeit die Möglichkeit hätte, Kapitalmarktmittel für den Straßenbau lockermachen.

Meine Damen und Herren! Ich bitte Sie, eines zu überlegen. In einem kleinen Umfange sage ich dazu ja. Aber in größerem Maße würde das nicht zielführend sein. Denken Sie daran, daß damit zwangsläufig einmal der Zeitpunkt eintreten müßte, wo die Einnahmen dieses Fonds oder dieser Rechtspersönlichkeit dann in hohem Maße dazu zu verwenden wären, Schulden der Vergangenheit abzubauen, Tilgungsbeiträge und Zinsen zu leisten für Arbeiten, die schon lange vorher geschehen sind. Und damit wäre die Möglichkeit neuer Beschäftigung, neuer Aufträge in der Bauwirtschaft eingeschränkt.

Wir in Österreich liegen, was die Verpfändungsquote, wenn Sie so wollen, der Einnahmen anlangt, die nach internationalen Erfahrungen nicht höher als 6 Prozent sein darf, derzeit noch darunter, aber einen großen Spielraum haben wir dabei nicht mehr.

Es ist richtig, daß in meinem Hause Untersuchungen über eine Art kleine Lösung eines Fonds angestellt wurden. Es ist auch richtig, was ich im Ausschuß gesagt habe, der erste Vorschlag, den ich bekommen habe, schiene mir noch zu eng zu sein, er wird derzeit überarbeitet. Ich hoffe, daß mir zu Anfang des kommenden Jahres der nächste Vorschlag überreicht werden kann.

Nun zu einem weiteren sehr wichtigen Kapitel, zur Abwasserbeseitigung. Ich bin schon sehr froh darüber, daß es gelungen ist, erstmalig einen Bundesbeitrag von über 70 Millionen zu diesen wichtigen Kapitel zu erreichen. Denn immerhin wird das mit den Förderungsmaßnahmen des Bundes im Jahr 1972 ausgelöste Förderungsvolumen die 2-Milliarden-Grenze überschreiten und damit doch einen sehr beachtlichen Beitrag für die Reinhaltung unserer Gewässer, für die Trinkwasserversorgung unserer Gemeinden leisten können.

Dabei ist sicherlich die Sanierung der Seen von großer Vordringlichkeit. Sie hat auch Priorität. Ein Unterausschuß des Beirates der Wasserwirtschaftskommission befaßt sich mit der Abänderung der derzeit bestehenden Richtlinien für die Förderung mit dem Ziel der bestmöglichen Förderung der Sanierung der

Seen, aber auch sonstiger großer, teurer und aufwendiger Anlagen, wie etwa der biologischen Kläranlagen, die in zunehmendem Maße notwendig werden — vor allen Dingen natürlich wieder im Bereich der Seen. Schon für die nächste Sitzung sollen die Richtlinien so abgeändert werden, daß eine bessere Förderung erreicht werden kann, ohne daß wir jetzt schon zu einer Abänderung des Gesetzes gekommen sind. *(Beifall bei der SPÖ.)* Das Gesetz selber gibt noch einen Spielraum, er soll, wenn die Unterkommission der Wasserwirtschaftskommission es gutheißt, ausgenützt werden und schon für die nächste Sitzung Anwendung finden.

Und zum Schluß darf ich noch sagen, Herr Abgeordneter Babanitz: ich teile die Meinung, daß die Baukoordinierung ein außerordentlich wichtiges Gebiet ist. Ich bitte um Verständnis dafür, daß es aber auch ein sehr schwieriges Gebiet ist, denn es stehen uns keine gesetzlichen Zwangsmaßnahmen zur Verfügung. Ich habe auch nicht die Absicht, solche dem Hohen Hause vorzuschlagen, um etwa Länder oder größere Gemeinden zwingen zu können, sich einzuordnen.

In zunehmendem Maße — das darf ich dem Hohen Hause berichten — findet sich die Bereitschaft der Länder und der Gemeinden, sich auf freiwilliger Ebene in dieses Koordinierungskonzept mit einordnen zu lassen, und das halte ich für gut. Es gehen nun auch die Länder daran, ähnlich wie es beim Bund ist, in ihrem Bereich einen Beirat zu schaffen, der dann der Adressat oder das Pendant des Beirates wäre, der im Bautenministerium für dieses Gebiet eingerichtet ist.

Es ist eine mühselige Kleinarbeit, aber wenn Sie die Vorschau 1972 bekommen — den ersten Teil vielleicht noch im heurigen Jahr, den ausführlichen Teil dann am Beginn des nächsten Jahres —, so mögen Sie aus der Verfeinerung dieser Vorschau auch erkennen, daß die Bereitschaft mitzuarbeiten vorhanden ist, weil diese Vorschau ab dem kommenden Jahr nicht nur eine Übersicht für das kommende Jahr selber, sondern auch für die nächsten Jahre enthalten wird und das, glaube ich, ist für die Orientierung der Bauwirtschaft von hoher Wichtigkeit. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter **Melter** (FPO): Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Der Herr Bundesminister für Bauten und Technik hat Glück, Glück damit, daß der wesentliche Teil seiner Einnahmen dem Zugriff des Finanzministers entzogen ist *(Abg. Dr. Kohlmaier: Das kann man wohl sagen!)*, weil

**Melter**

gesetzliche Bestimmungen vorsehen, daß bestimmte Abgaben und Steuern für bestimmte Zwecke aufzuwenden sind.

Das ist der Vorteil aber auch für sehr viele, insbesondere junge Menschen in diesem Staate, die auf eine Wohnung warten. Ohne Zweckbindung und ohne Zusammenhang mit der Steuerprogression wäre es nicht möglich, so viele zusätzliche Mittel für die Wohnbauförderung aufzuwenden. Wir stellen fest, daß über die Verteilungsstelle beim Bundesministerium der Wohnbauförderung durch die Bundesländer über 4,6 Milliarden Schilling zufließen, und im Vergleich zum Voranschlag 1971 sind das immerhin 684 Millionen Schilling mehr. Das heißt, es tritt eine Steigerung von etwa 18 Prozent ein.

Dazu hat der Herr Finanzminister keinen Beitrag geleistet. Es ist die gesamte erwerbstätige Bevölkerung Österreichs, die sicherstellt, daß für den Wohnbau Mittel bereitstehen.

Nun wird ausgeführt, und zwar vom Herrn Bundesminister für Bauten und Technik, daß die Wohnbauförderung nach neuen Gesichtspunkten erfolgen soll, deren Ziel es ist, den Bauerfolg zu verbessern, das heißt, einen Zuwachs an Wohnbauten zu erreichen.

Unglücklicherweise — darauf wurde schon von mehreren Sprechern hingewiesen — ist in den letzten Jahren laufend eine Rückentwicklung in der Anzahl der fertiggestellten Wohnungen eingetreten. Vom ursprünglichen Versprechen der Sozialisten, jährlich 5000 Wohnungen mehr, ist nicht mehr viel übriggeblieben. Die Bundesregierung verweist vielmehr darauf, es gehe nun nicht mehr so sehr um den quantitativen Fehlbestand, sondern um den qualitativen.

Dabei mag die Regierung teilweise recht haben, aber nicht insgesamt, und zwar deshalb nicht, weil sich erhebliche Unterschiede nach der Bevölkerungsentwicklung ergeben. Wohl wird in der Regierungsvorlage über die Änderung der Wohnbauförderung darauf hingewiesen, daß eine Verlagerung des Mitteleinsatzes dorthin zu erfolgen habe, wo die Bevölkerung zunimmt. Aber in der Regierungsvorlage selbst wird schließlich dieses Postulat in keiner Weise berücksichtigt. Ich werde darauf noch näher eingehen.

Zuerst möchte ich mich jedoch mit dem Baukostenindex etwas beschäftigen, weil eine Entwicklung stattfindet, die zur Folge hat, daß trotz erheblich zunehmender Mittel für die Wohnbauförderung insgesamt kaum wesentlich mehr Wirkung erzielt werden kann, und zwar deshalb, weil der Baukostenindex die

Entwicklung des Verbraucherpreisindex weit übersteigt. Einige Zahlen beweisen dies.

Wenn ich als Vergleichsjahr 1963 mit einer Indexzahl von 100 heranziehe, so ergibt sich bis 1970 eine Steigerung auf 155,6. Das heißt, daß also innerhalb von acht Jahren das Bauen um mehr als die Hälfte teurer geworden ist. Beim Verbraucherpreisindex ergibt sich eine Steigerung nur im halben Ausmaß. Im Vergleich zu 1963 mit 100 ist die Zahl für 1970 128,3.

Diese Steigerungen sind jährlich erfolgt, allerdings in unterschiedlichem Ausmaß. Am stärksten etwa von 1964 auf 1965 mit 10,2 Prozent und von 1969 auf 1970 mit 11,1 Prozent. In der Zeit von 1966 bis 1970 ist die Baukostenindexsteigerung genau doppelt so hoch wie die Steigerung des Verbraucherpreisindex.

Es ist auch festzustellen, daß beim Baukostenindex jährlich ein Sprung erfolgt, und zwar im Frühjahr entweder von März auf April oder von April auf Mai. Diese Sprünge sind ziemlich erheblich. Allein im Jahre 1971 ist der Index von März mit 160,1 auf 168,6 im April und auf 169,3 im Mai angestiegen. Das ist also eine Steigerung um 5,3 Prozent. Im Jahresdurchschnitt 1971 betrug die Baukostenindexsteigerung bis November, das ist die letzte Vergleichsziffer, 9,1 Prozent, die Steigerung des allgemeinen Verbraucherpreisindex 6,1 Prozent.

Das bedeutet, daß wir bei einer zu erwartenden mindestens gleich starken Indexsteigerung und damit Verteuerung des Bauens mit erheblichen Mehraufwendungen rechnen müssen, wenn wir den gleichen wirtschaftlichen Erfolg erreichen wollen, nämlich die gleiche Anzahl von Wohnungen herstellen wollen.

Diese Zahlen sind wesentlich ungünstiger als die Ziffern, die der Herr Bundesminister bei den Beratungen im Budgetausschuß genannt hat, nämlich: Baukostenindexsteigerungen 1971 für Material 5,3 Prozent, für Löhne 6,1 Prozent, insgesamt also rund 6 Prozent, und mit einer Voraussage 1972 mit 6 Prozent.

Ich glaube, das dürfte leider eine große Täuschung sein, denn allein der Umstand, daß auch im Baubereich für die Arbeitnehmer durch das Arbeitszeitgesetz eine Verkürzung der Wochenarbeitszeit um eine Stunde eintritt, wird schon eine Baukostenindexerhöhung um mindestens 2 Prozent zur Folge haben. Die Auswirkungen für die Wohnungssuchenden oder genauer ausgedrückt für jene, die ein Eigenheim erstellen wollen oder eine Eigentumswohnung erwerben wollen, werden sehr unangenehm sein.

**Melter**

Wie dann unter diesen ungünstigen Vorzeichen die Wohnbauleistung entscheidend gesteigert werden kann, das bleibt dahingestellt. Wir wollen nur hoffen, daß sich die Bundesregierung nach diesen beträchtlichen Preiserhöhungen, die sie in dieser Woche veranlaßt und durchgeführt hat, wenigstens ab jetzt bemühen wird, alle Preisauftriebstendenzen mit allem Nachdruck zu bekämpfen, damit gerade auch im Bereich der Wohnungswirtschaft nicht zusätzlich unerträgliche Belastungen erwachsen.

Der Herr Bundeskanzler hat in seiner Regierungserklärung ausgeführt, daß der qualitative Fehlbestand sehr ernst ist, weil vor allen Dingen noch sehr viele Althäuser bestehen, die zu etwa einem Viertel schon mehr als 80 Jahre alt sind.

Nun ergibt sich aber gerade bei der Beurteilung der Wohnungsqualität ebenfalls ein recht beachtliches Gefälle zwischen den östlichen und den westlichen Bundesländern. Es ist schwer zu erklären, daß die Sozialisten so sehr über die bisherige Wohnungswirtschaft herziehen, wenn sie dort, wo sie selbst seit Jahrzehnten die Verantwortung tragen und etwa wie in Wien rund ein Drittel des Grundes besitzen, nicht in der Lage waren, die Voraussetzungen für bessere Wohnungen und ausreichende Wohnungen zu schaffen.

Dabei muß in Erinnerung gerufen werden, daß durch den sogenannten Wohnhaus-Wiederaufbau und die außerordentliche Konzentrierung dieser sehr günstigen Geldmittel auf die Bundeshauptstadt die finanzielle Voraussetzung vorhanden gewesen wäre, die Situation entscheidend zu verbessern, und zwar so weit, daß Wien an der Spitze stehen könnte.

Wenn man aber nun aus den heutigen Beiträgen schon gehört hat, daß die Bundeshauptstadt nicht einmal imstande ist, die ihr zufließenden begünstigten Wohnbauförderungsmittel zur Gänze zu verbrauchen, während in vielen anderen Bundesländern zuwenig Mittel vorhanden sind, um die Antragsteller ausreichend berücksichtigen zu können, auch mit wesentlich niedrigeren Beitragssätzen, als dies in Wien üblich ist, so muß man doch sagen, daß die Bundesregierung eine falsche Steuerung der Mittel vornimmt.

In Österreich wird nach einer Erhebung, dem Mikrozensus März 1971 des Statistischen Zentralamtes, ein Bestand von 2.436.000 Wohnungen festgestellt, wobei 729.000 Wohnungen sich in Wien befinden. Interessant ist, daß im Bundesdurchschnitt 53 Prozent der Wohnungen mit Bad und WC ausgestattet sind, in der Weltstadt Wien jedoch nur 45 Prozent. Mit Wasser und WC sind ausgestattet im Bundes-

durchschnitt 18 Prozent der Wohnungen, in Wien jedoch 22 Prozent.

Der größte Anteil an schlechten Wohnungen, also ohne WC und teilweise auch ohne Wasser innerhalb der Wohnung, ist in Wien gegeben mit 33 Prozent der Wohnungen. Das ist ein außerordentlich schlechtes Zeugnis für die sozialistische Wohnungswirtschaft in Wien. Wir dürfen hier nur der Hoffnung Ausdruck geben, daß es hoffentlich auf Grund einer Bundeswohnungswirtschaft der Sozialisten nicht für alle Bundesländer gleich schlecht wird.

Wenn man die Größe der Wohnungen als Beurteilungsvergleich heranzieht, so ergibt sich wieder für Wien ein sehr ungünstiges Bild. In Wien sind 58,5 Prozent der Wohnungen mit einem oder mit zwei Wohnräumen, in den anderen Bundesländern beziehungsweise in ganz Österreich ist der Anteil 32 Prozent. Drei Wohnräume gibt es im Bundesdurchschnitt etwas mehr als in Wien, nämlich 28,5 Prozent. Aber größere Wohnungen sind in Wien äußerst rar. Allerdings muß man dazusagen: Unter Berücksichtigung des Nachwuchses, also der Kinderanzahl in den Familien, ist zweifellos der Bedarf auch erheblich geringer. Anders ausgedrückt ist es vielleicht auch so, daß für Familien, die mehr Kinder wünschen, der Boden in Wien äußerst ungünstig ist.

Die Belegung der Wohnungen ist in den Bundesländern erheblich höher als in Wien: im Bundesdurchschnitt 3 Personen pro Wohnung, in Wien nur 2,2. Dem steht andererseits gegenüber, daß der Quadratmeterpreis pro Wohnung im Bundesdurchschnitt fühlbar höher ist, nämlich 7,30 S pro Quadratmeter zu 6,70 S pro Quadratmeter in Wien. Dies müßte an und für sich dazu führen, daß in der Bevölkerung erkannt wird, daß die in Wien betriebene sozialistische Wohnungswirtschaft sehr schlecht ist.

Ich würde daran auch die Schlußfolgerung knüpfen, daß seitens des Bundes die Verteilung der Mittel nunmehr so vorzusehen ist, daß in erster Linie das Bevölkerungswachstum berücksichtigt werden muß. Obwohl in den Verhandlungen im Unterausschuß in der letzten Gesetzgebungsperiode darüber schon sehr eingehend diskutiert worden ist und insbesondere obwohl von mir eingehende vernünftige Vorschläge gemacht worden sind, konnte keine Vereinbarung zustandegebracht werden, und zwar deshalb nicht, weil extreme Vertreter Wiens für sich immer noch ein Bundespräzipium wollen und keine Gleichstellung der anderen Bundesländer. Es ergibt sich dies aus einigen Zahlen.



1220

Nationalrat XIII. GP — 15. Sitzung — 16. Dezember 1971

**Melter**

Ein Teil der Mittel der Wohnbauförderung wird unter Berücksichtigung des Steueraufkommens, des Aufkommens an Lohn- und Einkommensteuer, zugeteilt. Nun ist es interessant, daß das Lohnsteueraufkommen Wiens bei einem Bevölkerungsanteil von 23 Prozent 60 Prozent beträgt. Das müßte, wenn nur Wiener dieses Lohnsteueraufkommen hätten, bedeuten, daß im Durchschnitt die Wiener fast dreimal so viel verdienen würden wie die anderen Österreicher. Das sagt andererseits aber auch, daß dieses Lohnsteueraufkommen kein Maßstab für eine gerechte Verteilung der Wohnbauförderungsmittel sein kann. *(Ruf bei der SPÖ: Diese Zahl stimmt doch nicht!)*

Welche Zahl stimmt nicht? *(Ruf bei der SPÖ: Die Sie genannt haben, von 60 Prozent!)* Natürlich stimmt sie, überprüfen Sie es! Überprüfen Sie es bitte. Lassen Sie sich von Ihrem Freund, dem Finanzminister, die Zahlen geben, und Sie werden feststellen können, daß dieser Prozentsatz stimmt. *(Widerspruch bei der SPÖ.)*

Zum Bevölkerungsprozentsatz ist der Anteil am Lohnsteueraufkommen 238 Prozent. Das ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß eben sehr viele Verrechnungen in Wien erfolgen, also insbesondere für alle Bundesbediensteten im öffentlichen Dienst, bei Post und Bahn, für alle Pensionisten und auch für die Angestelltenpensionisten, manche Zentralstellen der verstaatlichten Industrie, Banken und dergleichen mehr. Das bedeutet, daß viele Beiträge nach Wien gezahlt werden für Personen, die ihren Wohnbedarf in anderen Bundesländern haben.

Wenn also in der Einleitung der Regierungsvorlage darauf hingewiesen wird, daß die Bevölkerungsverchiebung Berücksichtigung zu finden hat, so müssen Sie dies, Herr Bundesminister, auch in der Verteilung der Mittel zum Ausdruck bringen.

Sie weisen auch darauf hin, daß durch die Herabsetzung des Darlehensbetrages aus Wohnbauförderungsmitteln von 60 Prozent auf 45 Prozent eine Steigerung des Bauvolumens möglich wäre. Eine etwas unlogische Begründung, denn mit 60 Prozent begünstigtem Geld baut man zweifellos leichter und hat damit wahrscheinlich mehr Interessenten als nur mit 45 Prozent. Dabei muß man allerdings auch darauf hinweisen, daß in den meisten Bundesländern der Zuteilungsschlüssel an begünstigten Wohnbauförderungsmitteln bei weitem nicht die 60 Prozent erreichen konnte, weil eben die Bewerber zu zahlreich waren, und um sie alle einigermaßen berücksichtigen zu können, mußte man eben den Zuteilungssatz allgemein kürzen. Das war sicherlich auch, obwohl es zu erheblichen finanziellen Belastungen für die Eigenheimersteller oder die

Eigentumswohnungsersteller geführt hat, zweckmäßig gerade im Hinblick auf die Steigerung des Baukostenindex. Denn diese Steigerung wird sehr bald ausgeglichen durch die Ersparnisse, die man sich eben durch früheres Bauen machen kann.

Es muß auch darauf hingewiesen werden, daß in den westlichen Bundesländern die Wohnungen besser gebaut werden als in Wien, weil man vor allen Dingen höhere Anforderungen an die Wohnungsgröße und an die Wohnungsausstattung stellt und hier insbesondere auch die Gedanken des Umweltschutzes mehr Berücksichtigung finden, etwa auch bezüglich des Lärmschutzes, der Abdichtung gegenüber Nachbarwohnungen.

Dies bewirkt allerdings auch, daß die durchschnittlichen Baukosten ganz erheblich angestiegen sind. Während sie noch bis 1969 etwas unter 4000 S gelegen sind, sind sie in der Zwischenzeit schon ganz beachtlich angestiegen, zwischen 6000 und 7000 S, in günstigeren Wohnlagen sogar auf 8000 bis 8500 S. Daß bei diesen Baukostenpreisen ganz erhebliche Mieten zustandekommen oder sehr hohe Rückzahlungsraten geleistet werden müssen, ist verständlich.

Sosehr der Wunsch des Bautenministers etwa auf der Basis 1969 für eine 80-Quadratmeter-Wohnung eine monatliche Miete von etwa 600 S sicherzustellen, zu begrüßen wäre, so ist das völlig unreal, wenn man sich diese Baukosten vor Augen hält und wenn man die Tatsachen kennt, die etwa darauf hindeuten, daß sogar der soziale Wohnbau schon Mieten zwischen 26 und 28 S je Quadratmeter fordern muß, um eine Kostendeckung zu haben.

Die Einführung einer Wohnbeihilfe ist sicher eine zweckmäßige Lösung. Wir sind der Auffassung, daß derartige Beihilfen jährlich neu zu bemessen sind, unter Berücksichtigung einer angemessenen Wohnung, der Familiengröße und des Familieneinkommens, weil man damit nichts einzementiert wie mit dem Mieterschutz alter Prägung. Denn zunehmende Einkünfte müssen auch eine zunehmende Belastung für die Wohnung zulassen.

Ich möchte noch einiges über den Autobahnbau sagen, und zwar vom regionalen Standpunkt aus. Wir haben die Freude, daß morgen ein Teilstück der Vorarlberger Autobahn dem Verkehr übergeben werden kann. Es sind das ganze 17 km. Das ist nicht viel, aber immerhin so viel, daß nun doch drei Gemeinden, die größte Stadtgemeinde und zwei Marktgemeinden, umfahren werden können, sodaß der dort lebenden Bevölkerung eine ganz erhebliche Verkehrsentslastung zugute kommen kann und



**Melter**

sie weitaus weniger vom Durchzugsverkehr belästigt wird.

Es wurde hier sehr viel von den Gefahrenstellen im Verkehr gesprochen. Dieses kurze Stück von 17 km hat zwei extreme Gefahrenstellen, nämlich die Zufahrt und die Abfahrt, wobei eine der Abfahrten nicht günstig ausgebaut ist, insbesondere bezüglich der Einbindung in die Bundesstraße 1. Da sind also zwei extreme neue Gefahrenstellen entstanden, deren Beseitigung erst dann erfolgt, wenn die Autobahn über die Städte Feldkirch und Bregenz hinaus fortentwickelt worden ist.

Gerade hier zeigen sich aber erhebliche Entwicklungsschwierigkeiten. Wir haben als Vorarlberger leider immer noch keine Gewähr, wie diese Autobahn weitergeführt wird und bis wann wir rechnen können, daß die Bauarbeiten soweit gediehen sind, daß der Verkehr wenigstens einspurig aufgenommen werden kann.

Größte Zweifel bestehen daran, daß der Bauzeitplan, der zu Beginn dieses Jahres bekanntgegeben worden ist, wirklich eingehalten wird, zumal noch keine Sicherheit besteht, wie die Autobahn überhaupt generell und im Detail zu planen ist. Hier fehlen die Vereinbarungen mit der Bundesrepublik Deutschland.

Herr Bundesminister! Sie haben bisher noch nicht bekanntgegeben, welches Ergebnis Ihre Gespräche oder vielleicht auch Verhandlungen mit dem deutschen Verkehrsminister gehabt haben. Wenn Sie den Zeitplan, den Sie selbst aufgestellt haben, auch nur einigermaßen einhalten wollen, dann ist es höchste Zeit, mit der Bundesrepublik Deutschland die Vereinbarung über die Übernahme des Autobahnanschlusses herbeizuführen.

In Ihrem Bericht an den Budgetausschuß haben Sie erklärt, daß eine der wesentlichsten innerösterreichischen Verbindungen, nämlich die Arlbergstrecke, auch als Gesellschaftsstrecke ausgebaut werden müsse. Die Vorarbeiten dazu sind Gott sei Dank im Gange, aber es fehlen die Vorsorgen und Vorschauen, die jetzt schon erkennen ließen, bis wann man damit rechnen kann, daß die Vorarlberger wirklich echt zu Österreich gehören, indem man ihnen den Weg zur Bundeshauptstadt erleichtert, indem man ihn erheblich verkürzt. Wenn man weiß, daß die Strecke nach Salzburg etwa erst ein Drittel des Weges nach Bregenz darstellt, kann man erkennen, wie weit das Land noch von der Bundeshauptstadt entfernt ist und wie sehr es notwendig ist, den Zeitaufwand für die Zurücklegung dieses Weges zu verringern.

Wir Vorarlberger sind deshalb am Ausbau der Inntal-Autobahn genauso interessiert wie die Tiroler. Wir freuen uns, daß dort durch eine Vorfinanzierung eine frühere Fertigstellung möglich wird, insbesondere im Hinblick auf die Olympischen Spiele. Ich darf aber daran erinnern, daß genau diese Olympischen Spiele für Vorarlbergs Verkehrsverhältnisse auch eine außerordentliche zusätzliche Belastung bringen werden und wir leider keine Aussicht haben, daß bis zu diesem Zeitpunkt eine fühlbare Verkehrsverbesserung aus der Schweiz und aus Italien in die deutsche Bundesrepublik auf dem Weg über Vorarlberg möglich sein wird.

In letzter Zeit hat eine Delegation bei Ihnen, Herr Minister, vorgesprochen und sich darüber beklagt, daß in Fremdenverkehrsgebieten durch die Salztreuung auf den Durchzugsstraßen eine erhebliche Benachteiligung festgestellt wird, und daß man der Auffassung ist, es gäbe bessere Lösungen.

Ich möchte Ihnen insoweit recht geben, daß im Vordergrund die Sicherheit des Straßenverkehrs stehen muß. Aber man muß auch der Meinung Ausdruck geben, daß alles daranzusetzen ist, Mittel zu finden, die geeignet sind, Schnee und Eis auf den Straßen zu beseitigen, ohne daß dadurch eine Umweltverschmutzung eintritt.

Ich habe in letzter Zeit einen Bericht gelesen, daß in der Bundesrepublik Deutschland alle drei Parteien eine Anfrage an die Bundesregierung gerichtet haben, in der darauf hingewiesen wurde, daß jährlich etwa 70.000 Bäume im Bereich der Bundesstraßen den Einwirkungen des Verkehrs zum Opfer fallen, und dabei spielt sicher auch die Salztreuung auf der Straße eine Rolle.

Herr Bundesminister! Haben Sie sich nach dem Ergebnis dieser Anfragebeantwortung erkundigt und sind Sie bereit, aus diesem Ergebnis allenfalls auch Schlußfolgerungen für die Straßenbehandlung in Österreich zu ziehen?

Umweltverschmutzung — ein Schlagwort unserer Zeit, aber auch eine Notwendigkeit, immer wieder darauf hinzuweisen, denn gerade durch den Verkehr, durch Verkehrs- und durch Baumaßnahmen wird dieses Problem immer wieder in den Vordergrund gestellt, und es wird notwendig sein, bei der Straßenbauplanung, bei der Straßenbauausführung und bei der Straßenbehandlung noch mehr Rücksicht darauf zu nehmen, als dies bisher der Fall war.

Zum Schluß darf ich feststellen, daß wir Freiheitlichen diesem Budgetkapitel unsere Zustimmung ebenfalls versagen müssen, weil

1222

Nationalrat XIII. GP — 15. Sitzung — 16. Dezember 1971

**Melter**

außer den Pflichtaufwendungen durch gesetzliche Bestimmungen seitens des Finanzministers und der Bundesregierung keine zusätzlichen Mittel zur Linderung der Wohnungsnot und zur Beschleunigung des Straßenbaues bereitgestellt werden. *(Beifall bei der FPÖ.)*

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

Abgeordneter Dr. **Kotzina** (ÖVP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der Herr Bundeskanzler behauptete in seiner Regierungserklärung, daß im Budget 1972 in folgenden Bereichen Schwerpunkte gebildet und hierfür beträchtliche Mittel vorgesehen würden: für den Straßenbau, für den Schulbau und den Wohnungsbau.

Zur Wohnbauförderung — es wurde heute schon darauf hingewiesen —, führte der Herr Bundeskanzler aus, daß die Bundesregierung alle Maßnahmen treffen werde, um Österreich auch in bezug auf die Wohnbauleistung und die Wohnungsausstattung zumindest an die anderen europäischen Industriestaaten heranzuführen.

Die Budgetrede des Herrn Finanzministers war in bezug auf diese verheißungsvollen Erklärungen schon wesentlich zurückhaltender, und das Budget ist erst recht das Gegenteil dessen, was vom Herrn Bundeskanzler verkündet wurde.

Nun sehen wir uns die Budgetansätze des Bundesministeriums für Bauten und Technik sowie die Ansätze, die für die Wohnbauförderung über das Budget an die Bundesländer fließen können, an.

Im wesentlichen macht das Bautenressort die Ausweitung für das gesamte Budget mit: im Durchschnitt sind es 10 Prozent.

Aber selbst die Tatsache, daß das Bautenbudget im Schnitt um 10 Prozent ausgeweitet wurde, ist kein Verdienst dieser Bundesregierung, sondern ist der Vorsorge der vorangegangenen Bundesregierungen und bezugshabender Gesetzesbeschlüsse im wesentlichen zu danken. *(Beifall bei der ÖVP.)*

So der Zweckbindung der Bundesmineralölsteuer für den Bundesstraßenbau. Und an dieser Zweckbindung, meine sehr geehrten Damen und Herren, muß eisern festgehalten werden. Jeder Kraftfahrzeughalter und Treibstoffverbraucher trägt ausschließlich und unmittelbar über den durch die Zuschläge erhöhten Treibstoffpreis zum Bau und zur Erhaltung der Autobahnen, der Schnell- und Bundesstraßen bei. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Sie, Herr Bundesminister, haben es sich gefallen lassen, daß rund 160 Millionen Schil-

ling von den im Jahr 1972 erwarteten Eingenägen gekürzt wurden. Sie kleideten im Budgetausschuß diese Tatsache, die von uns, der Opposition, in aller Schärfe bekämpft wird, in die Worte, „daß der Finanzminister die Auffassung vertreten habe, daß man vom Jahre 1972 auf 1973 einen Betrag im Ausmaß von etwa 1 Prozent hinübernehmen müsse“.

Was heißt denn das, der Finanzminister habe die Auffassung vertreten, daß man Teile von der in einem Jahr eingehenden Bundesmineralölsteuer in das folgende Jahr hinübernehmen müsse? Das heißt, mit Hilfe der Bundesmineralölsteuer dem Finanzminister für seine Budgetgestaltung freie Hand gewähren zu lassen.

Die Begehrlichkeit — das sei eingeräumt, Herr Bundesminister — der jeweiligen Finanzminister auf eine Inkamerierung von Teilen der Bundesmineralölsteuer war ausnahmslos groß. Aber ebenso groß war die Entschiedenheit der Ihnen, Herr Bundesminister, vorangegangenen Ressortchefs, die für den Autobahn- und Bundesstraßenbau verantwortlich waren, mit der solchen Bestrebungen erfolgreich entgegengetreten wurde.

Herr Bundesminister! Die Bundesmineralölsteuer muß unangetastet bleiben. Sie muß 100prozentig für die Finanzierung des Straßenbaues erhalten bleiben. Auf Heller und Pfennig! *(Beifall bei der ÖVP.)*

In diesem Zusammenhang muß ich Ihnen auch den Vorwurf machen, daß Sie vom Standpunkt der Vertretung der Interessen Ihres Ressorts, vom Standpunkt des Ausbaues der Autobahnen und Bundesstraßen in einem weiteren Punkt vor dem Finanzminister die Segel gestrichen haben, jüngstens mit der Regierungsvorlage betreffend die Finanzierung der Pyhrn-Autobahn-Tunnelstrecke Deutschfeistritz—St. Michael.

Glauben Sie mir, es war auch für mich kein leichtes, mich im Jahre 1969 durchzusetzen, daß erstmals für die Haftung der Zahlungsverpflichtungen, die sich für die Vorfinanzierung kostspieliger Nord-Süd-Verbindungen ergeben, die Bundeshaftung ohne Rückgriffsrecht des Finanzministers auf die Bundesmineralölsteuer — und zwar im Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz — legalisiert und vorher im Zuge der Verhandlungen durchgesetzt wurde.

Der von mir im Jahre 1969 erzwungene und vom Parlament gebilligte Weg hätte mit aller Konsequenz auch weitergegangen werden müssen. Statt dessen ein Rückschritt, wobei ich fürchte, daß er nicht sobald wieder aufgeholt werden kann.

**Dr. Kotzina**

Wie dieses Bautenbudget 1972 dort, wo es sich um echte Leistungen des Bundes handelt — wo eben der Finanzminister die Ermessenskredite ansetzt, wie zum Beispiel bei den Schulbauten —, aussieht, geht aus den Vergleichszahlen, die uns der Herr Finanzminister in seiner Budgetrede geboten hat, hervor.

Ich berufe mich auf diese Broschüre, die eine übersichtliche Darstellung der Rede des Finanzministers mit graphischen Darstellungen und mit Hinweisen auf die Entwicklung der Budgets vom Jahre 1968 bis zum Jahre 1972 bringt.

Insbesondere in den „Übersichten“ auf Seite 84 gibt uns der Herr Finanzminister einen sehr anschaulichen Überblick über die einzelnen wichtigen Budgetausgaben.

Er führt im Detail die Ausgaben vom Jahre 1968 bis 1972 aus. Während im Jahre 1970, also noch ein ÖVP-Budget, das Hochschulbautenbudget von 309 auf 344 Millionen Schilling und damit um 11 Prozent gegenüber dem Vorjahr wuchs, und dieses Wachstum — das sei festgestellt und eingeräumt — im Jahr 1971 mit 12 Prozent noch anhält, fällt es für die Hochschulbauten im Jahre 1972 auf 9 Prozent zurück.

Aber noch schlimmer — ich möchte fast sagen: katastrophaler — sieht es um die Ausgabenbereitschaft für den Bau von höheren Schulen aus. Von 1969 auf 1970 stieg dieser Budgetansatz von 459 auf 543 Millionen Schilling; also mehr als 18 Prozent. Und heute, das heißt für 1972, stagniert der Ansatz mit 560 Millionen Schilling, das heißt mit einem Mehr von nur 3 Prozent gegenüber 1970; nicht gegenüber dem Vorjahr, sondern gegenüber 1970.

Das heißt, Herr Bundesminister, Ihr Budget für Schulbauten sieht im wesentlichen nur jene Summen vor, um die im Jahre 1969 und 1970 begonnenen Schulbauten fortführen zu können. Aber nicht viel mehr. Nicht einmal das Wachstum des Gesamtbudgets machen diese Ansätze mit.

Ich weiß sehr wohl, daß, im gesamten gesehen, diese dürftigen Zahlen günstig aussehen, wenn man in Betracht zieht, daß es auch Ansätze im Unterrichtsressort gibt, die die sogenannten Leasing-Bauten mitfinanzieren. Der Ausweg, mit Hilfe der Leasing-Bauten früher zu besseren Ergebnissen zu kommen, wurde im übrigen auch schon im Jahre 1969 beschritten. *(Beifall bei der ÖVP. — Der Präsident übernimmt den Vorsitz.)*

Wesentlich günstiger steht es um die Mittel, die durch den Bund für die Wohnbau-

förderung seitens der Bundesländer vorgesehen werden. Es wurde schon darauf hingewiesen, daß dieses Wachstum der Mittel im Jahre 1972 beachtlich sein werde.

Das verkündet auch der Finanzminister stolz in seiner Budgetrede. Er sagte wörtlich:

„Abgesehen von entsprechenden Gesetzesinitiativen werden sich im Budgetvoranschlag 1972 die Mittel für die Wohnbauförderung, die an die Bundesländer überwiesen werden, ganz beträchtlich erhöhen, und zwar von 3,9 Milliarden auf rund 4,6 Milliarden Schilling, das sind fast 18 Prozent Steigerung.“

Und jetzt erbitte ich von der Regierungspartei die Antwort darauf, welche der Parteien dieses Hauses dafür gesorgt hat, daß sich eine solche gesicherte, dynamisierte Förderungssumme für den Wohnungsbau zwangsläufig und nicht korrigierbar im Budget 1972 zu Buche schlägt. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Und trotz des beachtlichen von der Österreichischen Volkspartei dieser Regierung gegen die Stimmen der Sozialistischen Partei gesicherten Zuwachses der Wohnbauförderungsmittel können wir ein wesentliches Anwachsen des Baues von Wohnungen ab dem Jahre 1972 kaum erwarten.

Ich möchte nicht auf die Überlegungen eingehen, die heute schon eine Reihe von Vorrednern angestrengt haben, und sie nicht wiederholen. Aber ich möchte darauf verweisen, daß bei diesem Budgetansatz und erst recht bei den übrigen Budgetansätzen, die im Schnitt bei 10 Prozent im Sinne der Ausweitung des Gesamtbudgets liegen oder, wie ich bei den Schulbauten nachweisen konnte, unter diesem Durchschnitt liegen, eines übersehen oder nicht berücksichtigt wurde, nämlich die Baupreissteigerungen. Auch mein Vorredner Melter hat auf diesen Umstand schon hingewiesen und mit dem Baukostenindex operiert.

Der Baukostenindex für Wien, bezogen auf Basis Mai 1945, weist im März 1970 eine Indexziffer von 2147 und im September 1971 eine solche von 2456, also umgerechnet eine ausgewiesene Steigerung in diesem Zeitraum von rund 15 Prozent auf.

Sie, Herr Bundesminister, bezifferten auf meine Anfrage im Budgetausschuß die Baupreissteigerungen im Hochbau mit etwas über 15 Prozent, im Straßenbau zwischen 20 Prozent und im Extremfall sogar bis 30 Prozent, wie das das Protokoll, das heißt die „Parlamentskorrespondenz“ zum Ausdruck bringt.

Solche Baupreiserhöhungen werden, Herr Bundesminister, von Sprechern Ihrer Partei sogar noch höher angenommen. So erklärte Landtagsabgeordneter Franzmair, der dem

1224

Nationalrat XIII. GP — 15. Sitzung — 16. Dezember 1971

**Dr. Kotzina**

Hohen Hause noch vor einigen Jahren angehörte, der Sekretär der Bau- und Holzarbeitergewerkschaft Oberösterreichs, im oberösterreichischen Landtag — er ist nämlich jetzt Landtagsabgeordneter —, daß die Baupreise in der letzten Zeit um 40 Prozent gestiegen seien.

Ich zitiere das „Tagblatt“, das einen eingehenden Bericht über die Budgetdebatte im oberösterreichischen Landtag bringt. Es heißt:

„Landtagsabgeordneter Franzmair forderte eine bessere Koordinierung der Bauarbeiten und bezeichnete die in der letzten Zeit eingetretene 40prozentige Erhöhung der Baupreise als keineswegs durch die Erhöhung der Lohnkosten gerechtfertigt. Er stellte fest, daß durch die Baupreiserhöhungen die 100 Millionen Schilling“ — in Oberösterreich zusätzlich gewährt —, „die 1972 zusätzlich für den Wohnungsbau bereitgestellt werden, real nur die Hälfte ausmachen.“

Oder ich verweise auf eine offizielle Aussage der Bundesregierung in den Erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage vom 16. 11. 1971 zum 2. Budgetüberschreitungs-gesetz 1971. Hier heißt es zum Ansatz 1/64318 „Bundesstraßenverwaltung (Autobahnen); Erhaltung“: „Durch die im Jahre 1971 eingetretenen Lohnerhöhungen, die sich besonders bei den lohnintensiven Erhaltungsarbeiten kostensteigernd bis zu rund 50 Prozent auswirken, ...“

Nicht, daß ich mich mit diesen letzteren Zahlen identifizieren würde. Ich glaube nicht an diese übertrieben hohen Ziffern. Ich bringe sie, Herr Bundesminister, deswegen, weil sie aus Ihrem Partei- und aus Ihrem Regierungsbereich stammen und man daher annehmen mußte, daß das Bautenbudget solche Zahlen berücksichtigen würde.

Aber nichts von dem. Ja ganz im Gegenteil, das Budget bleibt im Ganzen gesehen weit unter den angenommenen Baukostenerwartungen und -errechnungen und im Hochbau — nämlich bei den hohen und höheren Schulen — sogar unter der durchschnittlichen Steigerung des Budgets.

Soweit zum Budgetkapitel 64: Bauten.

Und nun ein Wort zu den Gesetzesinitiativen des Ressorts in der letzten Legislaturperiode und den Vorhaben in der nächsten Zeit.

Dank der Kooperationsbereitschaft der zwei Oppositionsparteien war es möglich, daß noch in der letzten Sitzung der vorangegangenen Legislaturperiode im Juli dieses Jahres das Bundesstraßengesetz einstimmig beschlossen werden konnte.

Es sei eingeräumt, daß durch Ihre Verhandlungstaktik mit den Bundesländern ein Einvernehmen, ein Einverständnis mit den neun Bundesländern erzielt werden konnte und daß damit die Voraussetzungen geschaffen wurden, daß das gesamte Gesetzeswerk, wenn auch nach harten Verhandlungen, immerhin vor Ende der Legislaturperiode einstimmig beschlossen werden konnte.

Es wurde hinsichtlich des Ausbaues der Wohnungsgesetze dank Ihrer Einsichtsbereitschaft, Herr Bundesminister, möglich — auch ganz zum Schluß der letzten Legislaturperiode —, zwei Initiativanträge der Österreichischen Volkspartei zu beschließen: das Wohnungsverbesserungsgesetz um zwei weitere Jahre, 1972 und 1973, zu verlängern, sowie das Wohnungsbegünstigungsgesetz zu beschließen.

Sowohl der von der Österreichischen Volkspartei eingebrachte Initiativantrag als auch die von Ihnen, Herr Bundesminister, eingebrachte Regierungsvorlage, betreffend eine Novellierung des Wohnbauförderungsgesetzes 1968, kamen in den Beratungen der letzten Legislaturperiode nur mühsam voran. Zu weit waren die Vorstellungen der beiden Parteien hinsichtlich einer Weiterentwicklung des Wohnbauförderungsgesetzes voneinander entfernt. Doch ich glaube, daß die Zwischenzeit uns einander eher näher als auseinander gebracht hat.

Die von Ihnen kürzlich eingebrachte Regierungsvorlage nähert sich in zwei wichtigen Punkten gegenüber der früheren Regierungsvorlage unseren Vorstellungen. Zum einen lassen Sie Ihren Erstvorschlag, wonach für Eigenheime und Eigentumswohnungen 20 Prozent Eigenmittel gefordert werden, zugunsten der in der jetzigen Regierungsvorlage verankerten 10 Prozent fallen und zum anderen schwenken Sie auf die gleichartige Förderung von Eigenheimen und anderen Wohnungen mit 45 Prozent der zu gewährenden Darlehen ein. Zumindest ist der Diskriminierungseffekt gegenüber Eigenheimen und Eigentumswohnungen, der Ihrer ersten Regierungsvorlage anhaftete, beseitigt.

Ich weise in diesem Zusammenhang auf eine Bemerkung hin, die Sie, Herr Bundesminister, vorhin in Beantwortung einiger Debattenbeiträge gemacht haben. Sie haben erklärt, daß man bestrebt sein müsse, ein höheres Bauvolumen zu bewirken und zu fördern, indem eben mehr Mittel vom Kapitalmarkt für diese Förderungsbauten herangezogen werden sollten.

Herr Bundesminister! Ich erinnere Sie daran, daß ursprünglich bei den Verhandlungen über

**Dr. Kotzina**

das Wohnbauförderungsgesetz 1968 auch von uns dieser Standpunkt vertreten wurde. Es war aber damals die Ansicht Ihrer Partei, daß eben ein möglichst hoher Prozentsatz der von der öffentlichen Hand beigestellten Darlehensbeträge geleistet werden soll. Ich wiederhole noch einmal: Abgeordneter Weikhart hat damals die 70 Prozent Darlehenszuschüsse verlangt. Im Zuge der Verhandlungen versuchte die Österreichische Volkspartei, diese gegensätzlichen Auffassungen abzubauen und dem Begehren Ihrer Partei näherzukommen, indem dann eben 60 Prozent im Gesetz ihren Niederschlag gefunden haben. Es wird sich darüber reden lassen, daß für diesen Förderungssatz, der jetzt höchstens 60 Prozent beträgt, unter gewissen Voraussetzungen und Modalitäten ein anderes Ausmaß festgesetzt wird.

Die Kooperationsbereitschaft, die sich abzeichnet, läßt erwarten, daß es bei einigem guten Willen auf beiden Seiten zu einer einvernehmlichen Novellierung des Wohnbauförderungsgesetzes 1968 kommen wird.

Obwohl das Bautenbudget im Hinblick auf die Aufgabenstellung des Ressorts nicht befriedigend ist und daher von meiner Fraktion, wie Helbich heute schon erwähnte, abgelehnt werden wird, glaube ich für meine Person, daß ein Klima geschaffen wurde, das es erlaubt, im kommenden Jahr bei einer Reihe wichtiger Gesetzesinitiativen einen gemeinsamen Weg für Gesetzesbeschlüsse zu finden.

Hohes Haus! Die Bemühungen in der letzten Legislaturperiode auf dem Gebiete der Gesetzgebung waren, soweit das Bautenressort, der Bautenminister zuständig ist, gut, und ich darf noch einmal wiederholen, daß bei der Österreichischen Volkspartei die Bereitschaft besteht, bei diesen wichtigen, für die gesamte Bevölkerung sehr entscheidenden Gesetzesinitiativen, gleichgültig ob sie von der Regierung oder von der Österreichischen Volkspartei kommen, aufgeschlossen und intensiv mitzuarbeiten. *(Beifall bei der ÖVP.)*

**Präsident:** Als nächster zum Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Pölz. Ich erteile es ihm.

**Abgeordneter Pölz (SPÖ):** Herr Präsident! Hohes Haus! Sehr geehrter Herr Bundesminister außer Dienst, lieber Herr Kollege Dr. Kotzina! Niemand von uns wird bestreiten, daß Sie ein sehr kooperationsfreudiger Minister und ein Ressortchef waren, mit dem man wirklich sprechen konnte. Durch diese Aussprachen sind viele vernünftige Sachen herausgekommen.

Es muß Ihnen ja heute ganz besonders leid tun — Sie haben ja die Verdienste der vorhergehenden Bundesregierung selbst gewürdigt

und waren auch der vorhergehende Bundesminister in diesem Ressort —, daß Sie hier nicht zustimmen dürfen, denn es handelt sich ja um das höchste Baubudget, das je dieses Haus passiert hat. Und es muß Ihnen ja fast wie eine Kindesweglegung vorkommen, wenn Sie heute die Hand für dieses Budget nicht erheben können.

Zur Erhöhung der Baukosten beziehungsweise zur Baukostenindexsteigerung möchte ich Ihnen folgendes sagen; es wird Ihnen vielleicht weh tun, ich muß es aber trotzdem sagen: Jetzt hat die Bauwirtschaft zum ersten Mal die Möglichkeit, sich unter der Fülle von Aufträgen Aufträge herauszusuchen und auch vernünftige Baupreise zu erhalten, wenn entsprechende Offerte abgegeben werden, weil sie eben vollbeschäftigt ist.

Diese Möglichkeit bringt natürlich jene Zahlen der Baukostenindexsteigerung, die Sie zitiert haben, mit sich, Zahlen, die uns alle schmerzen.

Aber ich glaube, daß schon einmal der Zeitpunkt kommen mußte, zu dem die Bauwirtschaft Österreichs aus den roten Zahlen herauskommt. Die Konkurse, die Ausgleichs von bedeutenden Firmen in den vergangenen Jahren, in denen Ihre Alleinregierung an der Arbeit war, wären ja nicht weiterhin wünschenswert. *(Abg. Hahn: Heuer drei große!)* Wir wünschen uns eine Bauwirtschaft, die etwas leistet, die auch von den Arbeitern Leistungen verlangt, aber auch entsprechende Löhne zahlt, damit unsere Leute nicht ins Ausland, nach Deutschland, abwandern. *(Lebhafte Zustimmung bei der SPÖ.)*

Ich sehe leider Herrn Kollegen Schmidt hier im Hause nicht, aber vielleicht kann ihm einer seiner Kollegen das sagen, was ich jetzt feststelle: Er hat so eine kleine Rote Katze wiederauferstehen lassen. Furchtbare Angst hat ihn ergriffen, als er in Salzburg die Junge Generation der SPÖ gehört hat.

Wie muß es in einer Partei ausschauen, wenn sich die Jungen nichts zu sagen getrauen und in den alten Bahnen derer denken, die schon am Ende ihrer politischen Laufbahn sind? *(Lebhafte Zustimmung bei der SPÖ.)*

Ich habe auch immer zu jenen gehört, die gegen den Stachel jener gelockt haben, die an der Macht waren, und zwar auch in meiner Partei. Ich war immer unangenehm, ich will es bleiben, ich hoffe, daß ich es auch bleibe.

Daher ein Wort für unsere Jugend: Ich freue mich darüber, daß es in unserer Partei keinen Maulkorb für die Jugend gibt. Und glauben Sie mir: Die Gesetze werden hier von uns beschlossen, und die Gesetze, die wir hier beschließen, werden doch etwas anders

**Pözl**

aussehen ... (Abg. Hahn: Das müssen Sie aber dem Bürgermeister Slavik auch sagen! Der hat die jungen Sozialisten ...!) Sie waren lange genug im Wiener Rathaus, um mit ihm reden zu können. Ich habe keinen Kontakt mit ihm. (Lebhafte Zustimmung bei der SPÖ. — Abg. Mitterer: Herr Kollege! Mit den Jusos hat Brandt auch keine Freude!) Lieber Herr Altminister! (Heiterkeit.) Ich darf Ihnen sagen: Ich habe mich nie gescheut ... (Abg. Mitterer: Bei Ihnen ist es die Jugend!) Nein, Mittelalter, gutes Mittelalter! Ich habe mich nie gescheut, an jedem Ort, wo es notwendig war, meine Meinung zu sagen. Ich werde auch hier heute ein paar Dinge sagen, die viele von Ihnen nicht hören wollen, wenn sie an ihre Wähler denken.

Aber wenn wir in diesem Land weiterkommen wollen — und wir wollen das —, dann müssen wir unseren Wählern auch bei der Budgetdebatte, auch vor Weihnachten Dinge sagen, die sie nicht gerne hören wollen.

Ich bin als Bürgermeister, weil ich mich immer wieder der Wahl meiner Bürger draußen stellen muß, und weil ich keine Hilfe vom Fernsehen habe, zu der Überzeugung gekommen ... (Abg. Dr. Kranzlmayr: Aber vor der Wahl machen Sie es nicht!) Aber ja, ich habe vier Wochen vor der Wahl die Kanalgebühren ums Dreifache erhöht und den Leuten erklärt, warum dies sein muß. Sie haben mir das belohnt, und ich wäre auf meine Wähler böse gewesen, wenn sie etwas anderes von mir verlangt hätten. Denn vor der Wahl zu sagen: Das geht nicht!, und dann nachher das als Bürgermeister machen zu müssen, das bringt man nur einmal zusammen, dann ist man abserviert, weil der persönliche Kontakt das verhindert. (Abg. Kern: Da wird sich Kreisky etwas Schönes denken!)

Die Ausführungen des Herrn Bundesparteiobmannes Dr. Schleinzer, die er gestern bei der Preisdebatte gebracht hat, haben mich gereizt, eine Aufstellung zu machen. Er hat gestern ausgeführt, daß der Ausgabenrahmen des Bundesbudgets um 11 Prozent erhöht worden ist und daß damit der finanzielle Spielraum der Volkswirtschaft ausgeschöpft und erschöpft sei. Er sagte auch, 4,5 Milliarden Vorsorge im Eventualbudget wäre zuviel und würde die Preise von neuem anheizen, wenn diese Mittel eingesetzt werden müßten.

Ich darf diesen Worten etwas anderes gegenüberstellen: Ich habe hier das addiert, was die Oppositionssprecher zu den Kapiteln, die bis jetzt abgehandelt worden sind, an Mehrausgaben verlangt haben. Sie haben verlangt: beim Kapitel Unterricht beziehungsweise für den Schulbau Mittel in der Höhe

von mehr als 1 Milliarde, für Forschung und Hochschulneubau ebenfalls 1 Milliarde, für die Landesverteidigung mindestens 2 Milliarden mehr. (Abg. Dr. Gruber: Wer hat denn das verlangt? — Ruf bei der SPÖ: Ihre Abgeordneten!) Lesen Sie die Reden Ihrer Abgeordneten! Die letzten Zahlen wurden heute noch genannt, und zwar Wohnbau, Wasserbau 1 Milliarde, Straßenbau, Autobahnbau, Kollege Helbich, 2 Milliarden, 3 Milliarden ... (Abg. Dr. Withalm: Die 2 Milliarden hat Lütgendorf verlangt! — Abg. Mitterer: 2 Milliarden für die Landesverteidigung sind doch durch Ihre Maßnahmen notwendig!)

Wenn Sie all diese Dinge zusammenrechnen, die heute und in den Tagen vorher von den Oppositionssprechern verlangt worden sind, kommen Sie auf eine stolze Summe. Es sind berechnete Forderungen, gar keine Frage. Wir werden eines Tages diese Summen aufbringen müssen, wenn Ihnen das Gerede um die Landesverteidigung ernst ist, wenn Ihnen dieses Gerede überhaupt ernst ist und Sie daraus nicht nur politisches Kapital schlagen wollen.

Mehr als 13 Milliarden Schilling machen nur die Forderungen aus, die Sie hier in den wenigen Tagen, an denen wir jetzt zusammen sind, gestellt haben.

Was haben Sie noch verlangt? Sie haben verlangt: die Senkung der Lohn- und Einkommensteuer, den Wegfall der Sondersteuern.

Sie waren auch der Meinung, daß die Erhöhung der Dieselölsteuer nicht hätte durchgeführt werden sollen. Das hätte eine Minderung der derzeitigen Einnahmen in der Höhe von 7,3 Milliarden Schilling bedeutet. Ich muß sagen: Sie wirtschaften wirklich besser, wenn das ernst ist, was Sie hier gefordert und verlangt haben.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Bei folgendem hätte Ihre Hand, Herr Bundesminister außer Dienst, beinahe hochfahren müssen: Sie haben einmal, obwohl es unpopulär war, den Gedanken geäußert — ich verweise auf Herrn Kollegen Helbich, der ja als Ihr Nachfolger für den Fall ausersehen war, daß Ihre Partei Wahlgluck hat —, daß man die Dieselölpreise erhöhen müßte, um zu mehr Mitteln für den Straßenbau zu kommen. Wir haben diese unpopuläre Maßnahme durchgeführt. Wir sind angegriffen worden und haben sie verantworten müssen. Aber der End-erfolg ist doch, daß um 700 Millionen Schilling mehr im Budget sein werden.

Und wenn hier schon davon gesprochen wird, daß sich die Autobesitzer Österreichs 13 Milliarden Schilling ersparen könnten,

**Pölz**

wenn wir bessere Straßen hätten — nur bezahlen sollen sie nichts! —, dann darf ich dazu folgendes sagen: Ich bin nicht von meiner Partei ermächtigt, darüber zu reden, und wir haben darüber auch nicht gesprochen. Aber darf ich einen eigenen Gedanken dazu sagen: Wer soll denn die Straßen dann bezahlen? Wollen Sie vielleicht eine Schuhkopplergebühr einführen, damit wir Straßen bauen können? Ich bin der Meinung: Wenn wir eines Tages erkennen — und auch Sie haben es schon erkannt —, daß mehr Mittel bereitgestellt werden müssen, dann muß man, wenn diese Beträge nicht aus dem Budget genommen werden können, dafür Sorge tragen, daß diese Mittel eben anders beschafft werden.

Wir werden über dieses Konzept noch reden müssen, das ist gar keine Frage. Auch Ihre Wähler werden es Ihnen nicht abkaufen, wenn Sie Jahr für Jahr dasselbe Lied singen, aber nicht zu einer Bereinigung dieser Fragen kommen. Wenn man sich ein Auto kaufen kann, dann muß man auch das Benzin dazu kaufen können. Und wenn man Millionen Autos hat — sehen Sie sich den Zuwachs an ... *(Lebhafte Zwischenrufe bei der ÖVP.)* Sie können schreien, wie Sie wollen. Erzählen Sie das Ihrer Großmutter, wenn sie schläft, dann wird sie Ihnen zuhören; ich höre Ihnen überhaupt nicht zu. *(Neuerliche Zwischenrufe bei der ÖVP.)* Wenn wir zuwenig Straßen haben — Sie haben ja von Ihren Leuten gehört, wie viele Milliarden fehlen —, dann haben wir, das Parlament, und niemand anderer die Verpflichtung, daß wir uns den Kopf zerbrechen, wie diese Mittel herbeigeschafft werden. *(Beifall bei der SPÖ. — Abg. Dr. Withalm: Kollege Pölz, Sie scheinen nicht sehr diskussionsfreudig zu sein!)* Ich will nur meine Zeit von zehn Minuten einhalten, darum rede ich lauter und gehe auf die Diskussionen nicht ein.

Ich weiß mich mit dem Kollegen Helbich in einigen Dingen einig; uns verbindet nicht nur eine Brücke, uns verbinden auch viele Gedanken. Man muß, wenn man die Gefahrenstellen beseitigt, auch in der Planung an Gefahrenstellen denken. Ich denke beispielsweise an die Autobahnabfahrt West von Amstetten, wo schon ein halbes Dutzend Menschen nur deswegen gestorben sind, weil man in der Planung noch nicht bereit war, eine Überführung der Abfahrt zu bauen, weil die damalige Verkehrsfrequenz noch zu gering war. Heute müssen Menschen deswegen sterben. Wenn Beamte sagen: Da muß man zuerst sehen, was sich ereignet, und dann muß man etwas tun!, dann ist das nicht die richtige Planungsgrundlage und nicht die richtige Einstellung. Hier werden wir auch mit den

Beamten der Landesregierungen, die manchmal sehr mutig wären, die aber wegen fehlender Mittel zurückgepiffen werden, reden müssen, damit sie eine andere Einstellung bekommen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der Kollege Regensburger ist hier. Er hat das schon so gemeint, wie ich es verstanden habe. Darum hat er gesagt: Nicht sehr laut soll man darüber reden, daß es noch Mittel gibt, die den Ländern und Gemeinden für den Straßenbau gegeben werden, und daß auch sie interessant wären. Auch diese Bundesregierung, lieber Kollege Regensburger, soll lieber gar nicht daran denken, daß sie die Mittel der Gemeinden und Länder für den Straßenbau antastet. Wir erwarten von dieser Bundesregierung beim Finanzausgleich, daß die Gemeinden und Länder etwas mehr Mittel für ihren Straßenbau bekommen. Wir Gemeinden können keine Steuern schaffen, bei uns verkommen die Leute im Dreck und im Staub, und wir sind nicht imstande, mehr Mittel aufzuwenden. *(Zustimmung bei SPÖ und ÖVP.)* Daher also nicht nur nicht sehr laut davon reden, sondern nicht daran denken, hier Mittel wegzunehmen!

Und nun, meine Damen und Herren, darf ich Ihnen einen Entschließungsantrag der Abgeordneten Pölz, Ing. Helbich, Dr. Schmidt und Genossen vorlesen.

**Entschließungsantrag**

der Abgeordneten Pölz, Ing. Helbich, Doktor Schmidt und Genossen betreffend die Errichtung von Unterkünften für die Autobahngendarmerie.

Die Beaufsichtigung der Autobahnen auch durch Organe der Autobahngendarmerie ist ein dringendes Erfordernis der Verkehrssicherheit, dem auch bei neu zu eröffnenden Autobahnabschnitten von allem Anfang an Rechnung getragen werden muß. Zur Sicherstellung dieses Erfordernisses ist die Errichtung der entsprechenden Unterkünfte zur ausschließlichen Verwendung für die Autobahngendarmerie unerlässlich. Diesem Umstand ist gebührende Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Der Nationalrat wolle daher beschließen:

Der Bundesminister für Bauten und Technik wird ersucht, unter Anwendung des § 3 Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286/71, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Inneres und dem Bundesminister für Finanzen die Errichtung von Unterkünften der Autobahngendarmerie insbesondere auch bei neu zu eröffnenden Autobahnabschnitten sicherzustellen.

**Pölz**

Meine sehr geehrten Damen und Herren dieses Hauses! Ich danke Ihnen dafür, daß dieser Entschließungsantrag gemeinsam eingebracht werden konnte, und ich bitte Sie dann auch um Ihre Unterstützung. Die Gendarmen, die ihren schweren Dienst auf der Autobahn tun und zum Teil auf völlig unmöglichen Stellen untergebracht sind, werden Ihnen Dank dafür wissen. *(Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.)*

**Präsident:** Der von den Abgeordneten Pölz, Ing. Helbich, Dr. Schmidt und Genossen zur Beratungsgruppe XIII eingebrachte Entschließungsantrag ist genügend unterstützt und steht daher mit zur Verhandlung.

Als nächstem Redner erteile ich dem Abgeordneten Ing. Letmaier das Wort.

Abgeordneter Ing. **Letmaier** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Bei der Behandlung des Kapitels Bauten und Technik im Hohen Haus möchte ich mich heute einigen zentralen Problemen, die die Bauwirtschaft betreffen, zuwenden. Auf Grund der großen Bedeutung, die der Bauwirtschaft im Rahmen der Gesamtwirtschaft zukommt, scheint es mir in Anbetracht des zu Ende gehenden Jahres notwendig zu sein, Rückblick zu halten und die Schwierigkeiten aufzuzeigen, die das Jahr 1971 für die Bauwirtschaft gebracht hat.

Ohne Zweifel war das Jahr 1971 ein Jahr hoher Konjunktur, und der Auftragsüberhang läßt vermuten, daß auch im kommenden Jahr mit einer guten Auslastung der Bauwirtschaft zu rechnen sein wird. Dies ist sicher ein begrüßenswerter Zustand und ein Beweis dafür, daß es doch eine eigengesetzliche Baukonjunktur gibt, die nicht im Gleichschritt mit der übrigen Wirtschaft unseres Landes, etwa mit der Eisen- und Stahlindustrie, die zugegebenermaßen nicht nur inlandsabhängig ist, einhergeht. Die Bauwirtschaft steht allerdings zum Zeitpunkt der Hochkonjunktur vor großen Aufgaben, und hier kommen deutlicher als zu anderen, abgeschwächteren Beschäftigungszeiten die Schwächen und Mängel der Bauwirtschaft ans Tageslicht.

Seit Jahren beklagt die Bauwirtschaft die mangelnde Koordination zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer. Gerade in Österreich ist die öffentliche Hand der potentiellste Auftraggeber im Lande. Ich begrüße es, daß der Kollege Babanitz von der Gewerkschaft auch hier die Koordination angeregt und doch gewisse Mängel aufgezeigt hat.

Immer wieder muß die Bauwirtschaft feststellen, daß Aufträge hektisch, unüberlegt und oftmals nicht baureif und in der Regel zu völlig unrealistischen Baudeterminen vergeben werden. Alle Bitten, Vorstellungen, Mahnun-

gen und Warnungen der Bauwirtschaft wurden bis heute von den potentiellen öffentlichen Auftraggebern überhört. Hier wäre die vielgerühmte Transparenz und Demokratisierung anzuwenden, von der gerade die heutige Bundesregierung bei jeder sich bietenden Gelegenheit spricht. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Schon im Vorjahr habe ich bei der Behandlung des Kapitels Bauten und Technik ein langfristiges Planungs-, Bau- und Finanzierungskonzept gefordert. Ich deponiere daher noch einmal im Hohen Hause, daß eine längerfristige Planung und Finanzierung für ein zukunftsorientiertes Bauen unentbehrlich ist. Konzeptloses Bauen führt zu Strukturverzerrungen und Konjunkturschäden. Ein gesundes Wachstum unserer Volkswirtschaft wird nicht zuletzt von einem geregelten Bauprodukt ganz entscheidend beeinflußt werden.

Die Bauwirtschaft vermißt bis heute die Möglichkeit, bei Planungen und Festsetzungen von Baudeterminen der öffentlichen Auftraggeber mitzuwirken. Es wäre doch sinnvoll, gemeinsame Koordinierungsinstitutionen auf Bundes- und Länderebene einzurichten, in denen sowohl Vertreter der potenten Auftraggeberseite als auch der Auftragnehmerseite paritätisch vertreten sind. Die Standesvertretung des Baugewerbes wäre jederzeit bereit, entsprechende Fachleute in derartige Gremien zu entsenden.

Diese Koordinierungsinstitutionen hätten die Aufgabe, jeweils nach Vorliegen des Budgets Prioritäten festzulegen, sinnvolle Baudetermine auf Bundes- und Länderebene zu erstellen und vor allem auch realistische Kostenschätzungen vorzunehmen. Es würden dadurch die Auftraggeber, aber auch die Auftragnehmer vor manchen Enttäuschungen bewahrt bleiben.

Mit großer Sorge verfolgen alle in der Bauwirtschaft Verantwortlichen die Preisentwicklung des zu Ende gehenden Jahres. Die Unsicherheit der Vorausberechnung der Baukosten, die in Verträgen ungerechtfertigt auferlegten Risiken sowie die gegenwärtigen Wirtschafts- und Marktbedingungen untergraben das Vertrauen zwischen Bauherren, Ausführenden und Planern. Zahlreiche Fehlinvestitionen und Kapitalfehlleitungen resultieren aus diesem Umstand.

Das zur Beschlußfassung vorgelegte Bauenbudget weist eine Erhöhung von rund 11 Prozent im Vergleich zum Budget 1971 auf. Ich prophezeie der Bundesregierung: Wenn künftig nicht bessere Koordinierungsmaßnahmen als im laufenden Jahr gesetzt werden, wird die Bauwirtschaft weiter vom starken Aufwind der Preissteigerungen betroffen sein! Dies



**Ing. Letmaier**

umsomehr, als ja bereits weitere Lohnverhandlungen zwischen den Sozialpartnern in der Bauwirtschaft vor einem neuen Beginn stehen, die sich zweifellos auch auf die Baupreise auswirken müssen!

Und das Gegenteil von dem, meine sehr geehrten Damen und Herren der Bundesregierung, was Sie wollen, wird eintreten: Das Bautenbudget wird de facto nicht größer, sondern kleiner sein als das des Jahres 1971! *(Beifall bei der ÖVP.)*

Wenn die Bundesregierung und auch die Öffentlichkeit darüber klagen, daß die Baupreise im laufenden Jahr so enorm gestiegen sind, so — und ich möchte dies mit aller Deutlichkeit feststellen — tragen die aufgezeigten Mißstände, wie unkoordinierte Bauvergaben, ein gerüttelt Maß an Schuld für diese für alle Beteiligten unerfreuliche Entwicklung.

Hinzu kommt, daß die außertourlichen, zum Teil sicherlich berücksichtigungswürdigen Forderungen der Bauarbeiter, insbesondere im mittleren und westlichen Bundesgebiet, zu dieser Entwicklung in diesem Jahre geführt haben. Berücksichtigungswürdig nicht zuletzt dann, wenn man bedenkt, daß mehr als 16.000 Facharbeiter infolge eines erheblich attraktiveren Lohnes in das benachbarte südliche Gebiet der Bundesrepublik Deutschland abgewandert sind.

Trotz der bereits sehr deutlich sichtbar werdenden wirtschaftlichen Rezession in der Bundesrepublik wäre es aber ein Trugschluß anzunehmen, daß sich die Lage am Arbeitsmarktsektor für die Bauwirtschaft im kommenden Jahr bessern würde.

So wie im laufenden werden wir auch im kommenden Jahr zigtausend Gastarbeiter aus den benachbarten südlichen Ländern, insbesondere aber aus dem jugoslawischen Raum, benötigen. Eine klare Feststellung sei mir gestattet: Gastarbeiter vermögen den qualifizierten österreichischen Facharbeiter nicht zu ersetzen! *(Beifall bei der ÖVP.)*

Jeder vierte Bauarbeiter kommt schon heute aus einem Gastland zu uns, vielfach mangelhaft ausgebildet und mit unseren Arbeitsmethoden nicht vertraut.

Es müßte daher Aufgabe der Arbeitsmarktverwaltung sein, künftig weit mehr Beträge für die Weiterbildung unseres heimischen ohnehin schon spärlichen Hilfsarbeiterpotentials aufzuwenden und bereitzustellen. Man sollte aber auch Überlegungen anstellen, ob sich nicht auch eine Weiterbildung der Gastarbeiter aus Mitteln der Arbeitsmarktförderung als sinnvoll erweisen würde.

Hier, Herr Bundesminister, könnten Sie Ihre Koordinationsbereitschaft mit dem Sozialminister unter Beweis stellen, indem Sie im Interesse der Bauwirtschaft künftig eine Besserdotierung der Arbeitsmarktförderung im Sinne meiner Forderung beim Sozialminister tatkräftig unterstützen!

Ich darf mich noch einem anderen Kapitel, dem des Winterbaues zuwenden.

Meine Damen und Herren! Noch immer hat die Winterbautätigkeit, von der so viel gesprochen wird, keine Verbesserung erfahren. Der Winterbau, meine sehr geehrten Damen und Herren, geht alle öffentlichen Bauträger an — soll doch auch in den Wintermonaten im Interesse der Volkswirtschaft produziert werden! Gerade weil der Staat der größte Auftraggeber für die Bauwirtschaft ist, wäre es Aufgabe der Staatsverwaltung, in ihrem Bereich beizutragen, die Beschäftigung Tausender Arbeitnehmer in der Bauwirtschaft im Winter mehr als bisher zu sichern!

Es wäre sehr einfach und ohne große Mehraufwendungen möglich, gerade in den Wintermonaten die Reparaturen und Adaptierungen zahlreicher desolater, aber beheizbarer öffentlicher Gebäude durchzuführen. Hier wäre geradezu ein Eldorado für Sie, Herr Bundesminister, und für die öffentlichen Bauträger gegeben. Aber so lange in dieser Richtung seitens der öffentlichen Hand keine sichtbaren Taten als bisher gesetzt werden, hat der Wille der öffentlichen Hand, den Winterbau attraktiver zu gestalten, nur sehr bedingte Glaubwürdigkeit!

Nicht schön gedruckte Broschüren über Statistik und Rezepte, Herr Bundesminister, nützen der Bauwirtschaft, sondern zeitgerecht gesetzte Taten in der eben von mir vorgetragenen Weise! *(Beifall bei der ÖVP.)*

Es ist nicht zielführend, vom Winterbau so lange zu reden, bis die ersten Frühjahrs-sonnenstrahlen wieder kommen, sondern eine praxisnahe Vergabeweise im aufgezeigten Sinn wäre die Lösung.

Auch die Differenzierung zwischen „öffentlichem Bau“ und „privaten Baustellen“ bei der Winterbauförderung sollte endgültig wegfallen. Hier wäre ein Abbau der Privilegien der öffentlichen Hand, die sie sich selbst zuerkannt hat, doch sehr am Platz.

Es muß doch jedem vernünftigen Menschen einleuchten, daß es für den Bauarbeiter völlig ohne Belang ist, ob er seine ohnehin nicht leichte Winterarbeit an einer öffentlichen oder privaten Baustelle verrichtet!

Maßgebend und im Interesse einer vernünftigen Volkswirtschaft müßte es sein, daß der

1230

Nationalrat XIII. GP — 15. Sitzung — 16. Dezember 1971

**Ing. Letmaier**

Mann im Baugewerbe im Winter nicht arbeitslos ist! Hier hätte die Regierung ein breites Betätigungsfeld für die Setzung von sozialpolitischen Maßnahmen für die Zukunft. Hier wäre die Gemeinsamkeit zwischen Bautenministerium, Sozialministerium und Bauwirtschaft ehest zu suchen!

Die Bauwirtschaft kann auf den Ersatz der Wintermehrkosten nicht verzichten. Sie will auch nicht in den Vorzimmern von Ministern darum betteln, berechnete Forderungen zugestanden zu erhalten. Sie glaubt, ein Recht auf korrekte und sachliche Lösung dieses Problemkreises zu besitzen, umso mehr als sie stets erhebliche Mehrkosten aus dem Titel des Winterbaues in den vergangenen Jahren auf sich zu nehmen bereit war. Darum höre man nicht nur ihre Probleme, sondern **nehme sich ihrer auch an!**

Als weitere enorme Ungerechtigkeit betrachtet es die Bauwirtschaft, daß nach wie vor die Bearbeitung von Endabrechnungen, insbesondere bei Bundesbauvorhaben, Jahre in Anspruch nimmt! Hier, Herr Bundesminister, wäre es allerhöchste Zeit, darauf einzuwirken, daß diese Abrechnungen auch in der von der Onorm vorgesehenen Frist einer Behandlung zugeführt werden. Denn niemand in der übrigen Wirtschaft unseres Landes kann es sich leisten, Löhne und Gehälter sowie Materialkosten im voraus zur Verfügung zu stellen und auf die Bezahlung der Rechnungen jahrelang zu warten. Hier findet die Einseitigkeit des Auftraggebermonopols ihren krassen Niederschlag! Ich habe diesen Umstand schon im Vorjahr aufgezeigt. Bedauerlicherweise haben sich diese Zustände bis heute nicht wesentlich geändert.

Ein abschließendes Wort zu den Investitionen der Bauwirtschaft. Die österreichische Bauwirtschaft hat in den vergangenen Jahren Milliarden in ihren Gerätepark investiert. Sie hat zweifellos dem Staat auch Milliarden an Steuern gebracht. Es muß daher auch der Staat ein potentiell Interesse daran haben, daß diese Kapazitäten sinnvoll genutzt werden.

Nach den letzten Statistiken stehen nahezu 20 PS je Arbeitskraft in der Bauwirtschaft für die Bewältigung der Bauaufgaben zur Verfügung. Dies ist ein PS-Vergleich, der absolut einem Vergleich mit der deutschen Bauwirtschaft standhalten kann. Nur der Auslastungsgrad der Baumaschinen, bezogen auf die kontinuierlichen Einsätze, liegt erheblich unter dem in der Bundesrepublik.

Die rasante technische Entwicklung gerade auf dem Sektor des Baumaschinenbaues erfordert auch von der Bauwirtschaft, will sie weiter rationalisieren, künftig höchste Kapitaleinsätze.

Auch dazu wird die Bauwirtschaft bereit sein. Allerdings wird eine technisch befähigte und wirtschaftlich potente Bauwirtschaft nur dann in die Lage versetzt sein, die in sie gesetzten Erwartungen zu erfüllen, wenn ihr ein Auftraggeber gegenübersteht, der sich aufgeschlossener als bisher zeigt und der sich seiner Aufgaben in technischer, wirtschaftlicher und zweckbestimmter Hinsicht voll und ganz bewußt ist. *(Beifall bei der ÖVP.)*

**Präsident:** Als nächstem Redner erteile ich dem Abgeordneten Hahn das Wort.

**Abgeordneter Hahn (ÖVP):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich werde mich bemühen, wesentliche Sachen zu kürzen, aber gestatten Sie mir doch, wie es mein Kollege Dr. Gruber in der Generaldebatte bereits getan hat, auf Äußerungen des Herrn Bundeskanzlers und auch des Herrn Finanzministers zurückzukommen, daß unter der ÖVP-Alleinregierung die Wohnbauförderung wesentlich zurückgegangen sei.

Herr Nationalrat Helbich hat bereits erwähnt, und es wurde bereits oft genug gesagt, daß dieser Rückgang ausschließlich unter sozialistisch verwalteten Landesregierungen in Wien und in Kärnten zu verzeichnen war. Ich möchte mich vor allem mit den Wiener Verhältnissen beschäftigen. *(Zwischenruf bei der SPÖ.)*

In Wien war vor allem der Umstand daran schuld, daß im Jahre 1970 so wenige Wohnungen fertig wurden, daß die Wohnbauförderung 1968 so spät anließ — Herr Kollege Mayr, wir werden jetzt heute zum zweitenmal die Wiener Klingen kreuzen —, weil die Verordnungen der Wiener Landesregierung so spät beschlossen wurden, nämlich erst im Juli 1969, und die Wiener Verwaltung hatte ursprünglich nur zwei Beamte zur Bearbeitung zur Verfügung, obwohl sie ja immerhin ein halbes Jahr wußte, daß die Akten lastwagenweise hinübergeführt werden.

Schuld daran war natürlich auch der Umstand, daß der damalige Finanzreferent und heutige Bürgermeister Slavik *(Zwischenruf des Abg. Wielandner)* von der totalen Aushungerung Wiens durch die Wohnbauförderung sprach, weil ein neuer Schlüssel beschlossen wurde, der Bevölkerung, Bevölkerungszuwachsraten und Steueraufkommen zu berücksichtigen hatte. Ich muß das hier ganz hart sagen. Schade, daß jetzt so wenige Damen und Herren von der sozialistischen Fraktion im Saal sind; allerdings meine Fraktion nicht ausgenommen. *(Abg. Wielandner: Eure Leute sind auch nicht da! — Abg. Skritek: Sie sind auch nicht sehr zahlreich bei Ihrer Partei!)* Man muß das schon sagen. *(Abg.*

**Hahn**

*Skritek: Eine große Zugnummer sind Sie auch nicht!!*

Es gab in der Wohnbauförderung 1968 die große politische Schwierigkeit — jetzt ist leider der Herr Minister außer Dienst Doktor Kotzina auch nicht da —: die von Sozialisten geführten Bundesländer hatten kein politisches Interesse, diese Wohnbauförderung gut und attraktiv zu machen, und eine gute oder attraktive Wohnbauförderung war ausschließlich von den Verordnungen der Länder abhängig.

Was soll ich Ihnen sagen! Ich erinnere allein an die Schwierigkeiten mit der Verordnung der angemessenen Quadratmeterpreise bei den Gesamtbaukosten.

Dabei komme ich gleich auf einen Umstand zu sprechen, sehr geehrter Herr Minister, der meiner Meinung nach auch bei den kommenden Beratungen über die Novelle zum Wohnbauförderungsgesetz eine sehr wesentliche Rolle wird spielen müssen, nämlich der Umstand, der auf die in letzter Zeit stark steigenden Baukosten vor allem zurückgeht, daß nämlich diejenigen, die jahrelang auf eine Wohnung gespart haben, dann, wenn sie ihr Ziel erreicht haben und wieder Mittel brauchen, um diese neue Wohnung auch einzurichten, von der furchtbaren Tatsache überrascht werden, daß Nachzahlungen zu leisten sind, weil man eben mit den angemessenen Gesamtbaukosten — derzeit in Wien bei Großbaustellen 4000 S ... (Abg. *Wielandner*: *Glauben Sie, daß das nur in Wien so ist?*) Nein! Ich komme darauf zurück! — Man kommt also mit diesen Beträgen nicht aus, und deshalb sind manchmal Nachzahlungen erforderlich.

Leider ist in den letzten Tagen ein Beispiel bekannt geworden, daß pro Quadratmeter 600 S zu entrichten sind.

Man muß dabei verschiedene Umstände berücksichtigen. Sicherlich kann man sagen, daß zuerst zu niedrig kalkuliert wurde und daß sie die Erhöhungen jetzt doppelt getroffen haben. Es gibt freilich auch Fixpreise. Es gibt auch Wohnbauvereinigungen, die mit Fixpreisen arbeiten, aber die verlangen von Haus aus mehr; dafür hat derjenige, der dort einzahlt, kein Risiko einzugehen. Aber die Tatsache, daß es solche exorbitanten Erhöhungen gibt, muß uns doch zu denken geben.

Während die Salzburger, die Tiroler und auch die Kärntner Landesregierung bereit sind, die vom Bautenministerium im Index anerkannten Baukostenerhöhungen nachträglich noch einer Förderung zu unterziehen, ist dies leider in Wien, aber auch in anderen Bundesländern noch nicht der Fall. Das erscheint mir

als ein Umstand, der bei den kommenden Beratungen eine sehr wesentliche Rolle wird spielen müssen.

Zur Wohnbeihilfe, die hinsichtlich der Verordnung auch wieder Landessache ist, möchte ich nur ein kurzes Wiener Beispiel bringen. In Wien sind seit zwei Jahren trotz ständigem Drängen der ÖVP — wie sind in diesen zwei Jahren die Gehälter gestiegen! — die Ansätze der Wohnbeihilfe nicht erhöht worden. Zuletzt hat die Frau Stadtrat Jacobi am 2. Dezember bei der Budgetdebatte im Wiener Rathaus das abgelehnt.

Ein Ehepaar mit sechs Kindern — ich nehme jetzt einen Extremfall — bekommt keine Wohnbeihilfe, wenn das Einkommen 6500 S überschreitet. Was sind für acht Personen 6500 S? Rechnen Sie aus, was unter der Voraussetzung, daß sie eine Wohnung von 130 Quadratmeter haben, diese Wohnung kostet! Diese Familie bekommt keine Wohnbeihilfe mehr.

Ich gebe zu, daß das ein Extrembeispiel ist, aber ich könnte sehr, sehr viele Beispiele anführen.

Ich wollte damit nur beweisen, daß es an den Verordnungen durch die Länder gelegen war, die Wohnbauförderung gut, weniger gut oder nicht besonders attraktiv zu gestalten.

Der Herr Bundeskanzler hat aber auch vergessen, Vergleiche anzustellen, die man doch ziehen muß. Man muß das tun, und das wird sicherlich bei den Beratungen über die Wohnbauförderungsnovelle wieder gesagt werden. Es war doch so, daß alle Bundesländer — ich betone „alle Bundesländer“! — ein großes Interesse daran hatten, daß die Grundlagen der Wohnbaufinanzierungen auf einen einheitlicheren Nenner gebracht werden. Es ist kein Geheimnis mehr: der Wiederaufbaufonds hatte eine sehr gute Förderung, der Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds hatte am Schluß so schlechte Förderungsbestimmungen, daß nur mehr Kleinstwohnungen errichtet wurden, sodaß in diesen Kleinstwohnungen automatisch schon wieder Tausende neuer Wohnungsfälle entstanden sind, weil in diesen Zimmer-Küche-Kabine-Wohnungen heute wieder Ehepaare mit zwei Kindern wohnen und praktisch wieder vor der gleichen oder vor einer ähnlichen Situation stehen wie vor zehn Jahren.

Ich muß also jetzt doch einige Zahlen nennen. In den Jahren von 1948 bis 1967, also in einem Zeitraum von 20 Jahren — nachzulesen im Heft der Verbindungsstelle Österreichischer Bundesländer —, wurden in Österreich insgesamt 374.692 Wohnungen mit einer Darlehenssumme von 45.507 Millionen Schil-

**Hahn**

ling finanziert. Das ist ein Durchschnitt von 121.452 S. Ich lasse jetzt die Wiener Ziffern weg, obwohl sie für die Relation sehr interessant wären. Ich bin überzeugt, daß der Herr Bautenminister das sehr gut kennt, und er wird mir sicherlich innerlich beipflichten.

Beim Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds wurden davon 157.386 Wohnungen gefördert mit einer Darlehenssumme von 13.889 Millionen, das ist eine Durchschnittsförderung von 88.248.

Beim Wiederaufbaufonds wurden 92.288 Wohnungen gefördert. Davon hatte mehr als die Hälfte, nämlich 48.258 Wohnungen, Wien. Wien hatte sicherlich die meisten Kriegsschäden zu verzeichnen. Hier betrug also die Darlehenssumme 15.679 Millionen Schilling — durchschnittlich 169.890; also das Doppelte des Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds.

Wohnbauförderung 1954: Förderung von 125.018 Wohnungen mit 12.829 Millionen Schilling, im Durchschnitt 102.620 S pro Wohneinheit.

Dazu kommen noch 105.947 Wohnungen mit Teilschäden mit rund 3 Milliarden Schilling.

Dazu kommen auch noch — das muß auch gesagt werden — bis Ende 1967 99.583 Wohnungen, die die Gemeinde Wien um einen Betrag von 12 Milliarden Schilling errichtete und bei denen kein Baukostenzuschuß zu entrichten war. Das war sicherlich in den ersten Nachkriegsjahren mehr als berechtigt und richtig.

Aber noch im Jahre 1963, als die ÖVP verlangt hatte, Einkommensgrenzen festzusetzen, damit diese kostenlosen Gemeindewohnungen wirklich nur an Bedürftige vergeben werden — bitte, Sie stützen Ihr Haupt so schwer, Herr Kollege Nittel, und schütteln den Kopf. *(Abg. Nittel: Jetzt kann ich verstehen, warum Sie aus dem Gemeinderat hinausgegangen sind! Die haben schon genug von Ihnen gehabt!)* Also entschuldigen Sie, Herr Kollege Nittel. Widerlegen Sie mir das, was ich jetzt gesagt habe. Bitte!

Im Jahre 1963 haben wir ein genau detailliertes Konzept vorgelegt, das einen zehnprozentigen Baukostenzuschuß vorgesehen hatte — auch für die Gemeindewohnungen — und das wesentliche Punkte eines Vorschlages beinhaltete. Ich will jetzt nicht sagen, was dann fünf Jahre später fast genau so im Wiener Gemeinderat beschlossen wurde. Jedenfalls aber wurde die Gemeindewohnung bis zum Jahre 1968 kostenlos auch an solche Personen abgegeben, die ganz gut verdient haben, während sich andere ihre Mittel zum Beispiel für die Bundes-Wohn- und Siedlungs-

fonds-Wohnung sehr hart zusammenkratzen mußten. Stimmt das oder stimmt das nicht, Herr Kollege Nittel? *(Beifall bei der ÖVP.)*

Ich habe diese Ziffern vor allem deshalb genannt, um auf den Durchschnittsbetrag zu kommen, der also in 20 Jahren — wenn Sie wollen — Koalitionsregierung hier erreicht wurde, nämlich für 464.275 Wohnungen ein Betrag von 57 Milliarden Schilling. Das bedeutet, daß im Durchschnitt 23.000 Wohnungen pro Jahr einschließlich der 5000 Gemeindewohnungen errichtet wurden. Bitte, die Zahlen stammen alle aus dem Heft der Verbindungsstelle der Österreichischen Bundesländer. Ich glaube nicht, daß Sie auch an diesen Zahlen Zweifel hegen, Herr Kollege Nittel. Jedenfalls waren es 23.000 Wohnungen insgesamt.

Ich muß hier ein sehr offenes Wort aussprechen. Bitte, Neulinge können sich das vielleicht manchmal gestatten. Die Zahlen, die die Politiker der beiden großen Parteien meist immer vor Wahlen und zwischen den Wahlen genannt haben: 40.000 bis 50.000 Wohnungen werden in Österreich im Jahr gebaut, errichtet, finanziert!, stimmen zwar, nur hatte man vergessen, auch zu sagen, daß an diesen Zahlen die Bausparkassen einen wesentlichen Anteil hatten.

Darf ich Ihnen jetzt auch die Zahlen der Bausparkassen nennen. Sie haben allein in den Jahren 1957 bis 1970 161.737 Wohnungen errichtet. Das ergibt also einen Jahresdurchschnitt von durch Bausparkassen finanzierten Wohnungen in der Höhe von 12.400. Wenn Sie das zu der anderen Zahl dazurechnen, dann kommen Sie bereits auf die Zahl 36.000 — aber immer die Periode bis 1967 angenommen.

Nur zwei Zahlen hinsichtlich der Bausparkassen, um die ungeheure Bedeutung der Bausparkassen für die Wohnbaufinanzierung in Österreich zu dokumentieren.

Es gab seit dem Jahre 1957 bis zum heutigen Tag insgesamt 1.047.000 Bausparkassenverträge mit einer Vertragssumme von 147.787 Millionen Schilling. Davon sind derzeit im Ansparsstadium 574.222 Verträge mit einer Vertragssumme von 83.312 Millionen Schilling. Finanziert wurden — wie gesagt — 161.737 Wohnungen.

Jetzt das Jahr 1968, das erste Jahr der Wohnbauförderung. Ich darf hier die Seite 3 des Heftes „Wohnbaufinanzierung“, ebenfalls von der Verbindungsstelle herausgegeben, zitieren:

„Die bekannten Übergangsschwierigkeiten und die Verminderung der zugesicherten Wohnbauförderung durch die sich im Jahr

**Hahn**

1968 besonders auswirkenden Vorgriffe der Zentralstellen wirken sich im vorliegenden Zahlenmaterial ebenfalls aus."

Denn 1968 — das gebe ich hier offen und ehrlich zu — wurde tatsächlich nur mit dem Bau von 12.286 Wohnungen begonnen, und zwar deswegen, weil durch Vorgriffe der Jahre 1962 bis 1966 die Jahresförderung im Jahre 1967 bereits auf Grund von Mehrjahresprogrammen die Zahl von 36.528 Wohnungen erreicht hatte.

„Es muß allerdings ausdrücklich betont werden" — so die Verbindungsstelle —, „daß es sich hier um jene Förderungsfälle handelt" — also die 12.000 —, „die mit einer endgültigen schriftlichen Zusicherung bis Ende 1968 ausgestattet waren."

Aber auch wenn Sie dieses zugegebenermaßen sehr schlechte Jahr 1968 berücksichtigen, dann kommen Sie in den Jahren 1968, 1969 und 1970 auf folgenden Durchschnitt. Und damit werde ich Ihnen beweisen, daß es falsch ist, wenn Dr. Kreisky sagt, die Wohnbauleistung sei unter der ÖVP-Regierung zurückgegangen.

Ich möchte betonen, die ÖVP verwahrt sich dagegen, daß Sie von der SPÖ das Gute ausschließlich für sich reklamieren, die positiven Seiten des Wohnbaues seien immer nur Ihre Erfindung gewesen und an auftretenden Schwierigkeiten wäre die Österreichische Volkspartei schuld gewesen. (Beifall bei der ÖVP.) Die ÖVP hat immer für die Anliegen und für die Finanzierung des Wohnbaues mehr als großes Verständnis gehabt. Ich darf hier nur vor allem den Namen des verewigten Herrn Nationalrates Prinke erwähnen, der durch 20 Jahre hier immer wieder mit Ziffern und Zahlen bewiesen hat, wie sich die Österreichische Volkspartei für den Wohnbau einsetzt. (Beifall bei der ÖVP.)

1969 wurde mit 28.061 Wohnungen begonnen, insgesamt 3596 Millionen Schilling. Davon in Wien auch wieder nur 4906 Wohnungen mit 740 Millionen Schilling.

1970 wurde mit 28.658 Wohnungen begonnen, davon in Wien 9955 Wohnungen.

Ich glaube, allein an dieser Diskrepanz erkennen Sie, daß etwas nicht ganz stimmen kann. Das beweist ja auch die Rücklage, die jährlich im Wiener Budget ausgewiesen wird und die — ich möchte kein Prophet sein — Ende 1971 wahrscheinlich rund 2,5 Milliarden Schilling erreichen wird.

Insgesamt wurden also in den drei Jahren 1968, 1969 und 1970 69.005 Wohnungen mit 10.247 Millionen Schilling finanziert, das heißt also in ganz Österreich 23.000 Wohnungen.

Dazu müssen Sie wieder die 5000 Gemeindewohnungen dazurechnen, dann sind es also 28.000 Wohnungen. Das bedeutet also: Trotz dem zugegebenermaßen schwierigen Jahr 1968, worüber ich zahlreiche Details hier angeführt habe und wo vor allem auch eine Schuld einzelner Landesregierungen vorlag, haben Sie hier einen Jahresdurchschnitt, der um 5000 Wohnungen pro Jahr höher ist als vorher.

Was wollen Sie also noch mehr, meine Damen und Herren von der Sozialistischen Partei? Ich habe das Ziffernmaterial jetzt gekürzt, aber ich glaube doch, Ihnen mit diesen Zahlen einiges bewiesen zu haben.

Zahlen sprechen immer eine sehr deutliche Sprache. Ich habe mir zwar einmal sagen lassen, es ist für einen Politiker nicht immer gut, wenn er mit zuviel Zahlen operiert — ich kann nichts dafür, ich bin von Beruf Buchhalter —, aber ich glaube, gerade mit Zahlen, wenn sie richtig sind, wenn sie aus amtlichen Darstellungen stammen, kann man beweisen, ob eine Politik gut oder schlecht ist. (Beifall bei der ÖVP.)

Ich möchte noch einmal auf die Bausparkassen zu sprechen kommen, obwohl ich weiß, daß wir jetzt keine Bausparkassendebatte haben. Aber was würde Österreich wirklich — ich stelle nur die eine Frage — auf dem Sektor des Wohnbaues tun, wenn die Bausparkassen nicht eine derartige Aktivität entfaltet?

Ich werde jetzt nicht das Bausparkassenproblem genauer behandeln, obwohl dies verlockend wäre, weil eben der Herr Finanzminister erschienen ist. Aber ich gebe zu, die Pläne, die ursprünglich in der Sozialistischen Partei hier bestanden haben, sind ja wahrscheinlich jetzt schon in der Tischlade verschwunden. Denn wenn hier nicht so viele Verträge wären, dann könnten ja nicht so große Beträge für die Wohnbaufinanzierung aufgebracht werden. Es sind pro Jahr zirka 13.000 Eigenheimbauer, die ihre eigene Arbeitskraft und ihre eigene Arbeitsleistung einsetzen. Ihnen müssen wir wirklich mehr als dankbar sein!

In den letzten drei Jahren waren das insgesamt 11,2 Milliarden, nämlich 2,7 plus 3,6 plus 4,9 Milliarden. Das heißt, das Bausparkassenfinanzierungsvolumen war in Österreich bereits höher als das Volumen des Bundes und sogar, wenn Sie das dazu nehmen, jetzt auch noch der Gemeinde Wien.

Ich möchte nur noch kurz sagen, es wird auch im Jahre 1971 in Wien die Zahl von 10.000 Wohnungen nicht überschritten werden. Dann werden Sie es schon etwas schwieriger

1234

Nationalrat XIII. GP — 15. Sitzung — 16. Dezember 1971

**Hahn**

haben. 1972 wird es zwar besser werden, aber im Jahre 1973 wird der Tiefpunkt erreicht werden. Denn bis zum heutigen Tage wurden in der Wiener Landesregierung überhaupt erst 3021 Wohnungen mit rund 500 Millionen Schilling bewilligt; das heißt, es besteht wieder ein Riesenloch.

Und jetzt kommt die große historische Beiratssitzung in Wien vom 2. Dezember des heurigen Jahres, basierend auf dem Beschluß des Gemeinderates vom 19. November, wo mit einer Volumenssumme von 1,4 Milliarden 7500 Wohnungen positiv begutachtet wurden. Hier ist der Wendepunkt. Finden Sie es, bitte, nicht für vermessen, wenn ich sage: Wenn in dem neuen Entwurf des Herrn Bautenministers die Diskriminierung zwischen Eigentumswohnung und Mietwohnung gefallen ist, so darf ich sagen, daß wir von der Wiener ÖVP durch unsere ständigen Forderungen und durch unser ständiges Reden ... *(Zwischenruf bei der SPÖ.)*

Ja, ich weiß, dort ist es viel heftiger zugegangen. Heute sind ja nur die Kollegen Mayr und Nittel da. Ich muß Ihnen sagen, daß wir erreicht haben, daß in Wien durch die Novellierung des Wiener Wohnbaufonds, der jetzt Wohnbauförderungszuschußfonds heißt, Eigentumswohnungen und Mietwohnungen gleich behandelt werden. Damit erscheint der Moser-Entwurf, wie ja bereits zwei meiner prominenten Vorredner gesagt haben, in wesentlich angenehmerem Licht. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Allerdings ist mir ein kleiner Fehler schon noch aufgefallen. Das scheint mir so typisch zu sein: Im Wiener Budget sind als Einnahmen aus der Wohnbauförderung 1250 Millionen eingesetzt. Wenn man den Betrag des Bundesbudgets zu dem Aufteilungsschlüssel von 29,7 Prozent umrechnet, müßten es 1370 Millionen sein. Aber das dürfte noch von der alten Übung des Finanzreferenten herühren, die Wohnbauförderung bewußt schlecht zu machen. Denn da kann er dann am Jahresende sagen: Wir waren so gut, wir haben noch mehr gemacht!

Eines muß ich jetzt doch bei dieser Wiener Lösung auch noch sagen. Hier gibt es die Annuitätenstützung, die wir in Wien grundsätzlich begrüßt haben. Das möchte ich feststellen. Aber unter der Annahme — jetzt bin ich sehr optimistisch —, daß 13.000 Wohnungen zu 80 Quadratmeter in Wien mit immer noch 4000 S gebaut werden — was sicherlich heute schon überholt ist, aber es ist noch der derzeitige Stand —, so erfordert dies im ersten Jahr eine Annuitätenstützung von 67 Millionen Schilling. Das ist also bei einem Volumen von 1,5 Milliarden — es ist

in Wien sogar ein bißchen mehr, weil die Länder auch noch nach den alten Anteilen der Wohnbauförderung bezüglich Rückflüsse und so weiter behandelt werden, es werden also rund 1,6 Milliarden Schilling sein — praktisch gar nichts.

Nach fünf Jahren beträgt diese Stützung allerdings unter der Annahme einer 7prozentigen Baukostensteigerung, wie sie auch das SPÖ-Konzept vorsieht und wie sie hoffentlich nicht stärker überschritten wird — leider wird es ja derzeit stärker überschritten, aber ich bin hier auch Optimist so wie Sie, Herr Bautenminister, wir werden sehen, ob wir damit recht haben —, bereits 385 Millionen Schilling.

Nach dem sechsten Jahr — hier geht der Wiener Beschluß mit Ihrem Konzept konform — wird der Annuitätenstützungsbetrag um 10 Prozent gekürzt und alle weiteren Jahre dann weiter um zehn Prozent abgebaut; das heißt, nach 25 Jahren erreicht man den ursprünglichen Betrag von rund 13 S pro Quadratmeter.

Aber ich habe mir die Mühe genommen — sogar mit Hilfe eines Mathematikers, ich sage das dazu, denn das ist gar nicht so leicht zu berechnen —, diese Annuitätenstützung nur bis zum 15. Jahr fortlaufend durchzurechnen. Nach 15 Jahren würde diese Annuitätenstützung — da werden aber immer nur 13.000 Wohnungen gebaut, da wird nichts Zusätzliches gebaut; eine 7prozentige jährliche Steigerung der Baukosten ist inbegriffen — bereits 1400 Millionen Schilling verschlingen. Unter der Annahme von um 7 Prozent steigenden Zuwächsen von seiten des Bundes würde das bedeuten, daß Wien dann 3 Milliarden zum Wohnbau zur Verfügung hat, und das hieße, daß fast die Hälfte der Mittel durch die Annuitätenstützung nach nur 15 Jahren verschlungen wird.

Ich möchte das nur ganz leidenschaftslos anmerken. Hier sollte dann nicht politisiert und polemisiert werden, hier sollte nur der Rechenstift entscheiden, was für den zukünftigen Wohnungseigentümer beziehungsweise Mieter zumutbar ist beziehungsweise was der Staat dafür an Mitteln aufbringen kann, um, wenn Sie wollen — selbstverständlich sind wir auch dafür —, zumindest die gleiche Anzahl von Wohnungen zu bauen; selbstverständlich auch mit einer dementsprechend modernen Ausstattung. Denn dabei — das muß ich auch sagen — gibt es immer wieder Beschwerden von Eigentümern, die sagen: Wenn wir schon solche Preise bezahlen müssen, dann wollen wir nicht Plastikfliesen, und der Fußboden ist das billigste, was es gibt,

**Hahn**

und bei den Fenstern zieht es herein. Sie kennen ja auch alles.

Ich glaube, da müßte ja auch dann wirklich eine härtere Normierung noch Platz greifen. Ich sage das auch vor den Augen meines Kollegen Ing. Letmaier, denn wenn schon so große Beträge für den Wohnbau verwendet werden, wenn schon die Eigentümer so große Mittel dafür aufwenden müssen, dann müßten eben die Wohnungen auch dementsprechend ausgestattet sein.

Ich möchte also bemerken: Es sind sich sicherlich alle Parteien dieses Hauses einig, daß auf dem Wege der Wohnbaufinanzierung auch neue Wege gegangen werden müssen, und vor allem der jüngeren Generation, aber auch vielen Älteren, die jahrzehntelang in schlechten Wohnungen gewohnt haben, neue, moderne Wohnungen zur Verfügung gestellt werden sollen. Dabei darf aber — und das möchte ich auch ausdrücklich betonen, nicht daß Sie vielleicht glauben, die Österreichische Volkspartei wäre von ihren Prinzipien abgegangen — auf die Wohnbeihilfe als taugliches Instrument eines gerechten, sozialen Ausgleiches nicht vergessen werden.

Entscheidend für die weitere Zukunft des Wohnbaues ist aber doch auch die Frage einer möglichst großen Preisstabilität.

Ein Wort noch zur Bodenbeschaffung und zur Assanierung, Herr Minister. Sie können sicher sein, daß Sie auch in dieser Frage mit der Österreichischen Volkspartei verhandeln können. Einige Punkte des Assanierungsgesetzes sollen ja bereits in dem von Ihnen erwähnten Entwurf anders ausschauen als in dem Entwurf vom Mai des heurigen Jahres.

Aber nun zur Bodenbeschaffung, von Wiener Ebene her gesehen. Gestatten Sie mir doch zwei Sachen zu sagen, die also beweisen, daß es nicht der Umstand ist, daß zuwenig Boden in Wien vorhanden gewesen wäre, um in den letzten Jahren nicht genügend Wohnungen bauen zu können. Ich sage nur zwei große Komplexe. Im Jahre 1961 hat die Stadt Wien um 210 Millionen Schilling die Drasche-Gründe gekauft. Fragen Sie nicht, wann dort zu bauen begonnen werden wird. Nach den letzten Auskünften frühestens im Jahre 1980. Ob das gerade eine besonders gute Planung ist, das ist sicher nicht Ihre Sache, Herr Bautenminister, das festzustellen.

Aber ich darf noch ein zweites Beispiel sagen. Vor den vorletzten Wahlen am 12. Februar 1970 hat die „Arbeiter-Zeitung“ natürlich im Zusammenhang mit dem groß angekündigten Wohnbauprogramm „mehr, besser, rascher und billiger bauen“ geschrieben: „Die SPO plant für die Zukunft: Neuer

Stadtteil im Süden Wiens. Riesenprojekt für 80.000 Menschen.“ Dort sind die Gründe alle da, die sind also im Besitz der Gemeinde Wien beziehungsweise im Besitz einer der größten Wohnbauvereinigungen, die zu 99,7 Prozent der Gemeinde Wien gehört. Hier heißt es also im letzten Satz:

„Diese drei großen Baugebiete sind Am Schöpfwerk, Alt-Erlaa und Wiener Flur zwischen Perfektastraße und Ketzergasse. Da zwei dieser Großprojekte“ — das eine war Alt-Erlaa — „bereits so weit ausgearbeitet sind, daß schon im nächsten Jahr mit Bauarbeiten begonnen werden kann, besteht die begründete Hoffnung, daß der neue Stadtteil im Süden Wiens“ — also für 80.000 Menschen, rund 30.000 Wohnungen — „bereits in absehbarer Zeit Wirklichkeit wird.“

Ich würde bitten, Herr Bautenminister, fragen Sie heute bei der Wiener Stadtplanung nach, wie weit es also mit diesem Riesenprojekt, das im Februar 1970 als bereits vor Baubeginn stehend dargestellt wurde, heute nach zwei Jahren steht.

Daraus sollen Sie bitte ersehen, daß meiner Meinung nach die Frage der Assanierung in Wien eine größere und eine bedeutendere Rolle spielen wird als die Frage der Bodenbeschaffung, denn hier hat die Gemeinde Wien genügend Gründe — denken Sie jetzt nur an die zwei großen Projekte, an die zwei großen Grundstücksflächen, die ich hier genannt habe —, um in den nächsten Jahrzehnten zu bauen. Wir hoffen aber wirklich, und hier bin ich des Einvernehmens sicher, daß das Jahr 1972 eine für alle Parteien tragbare, günstige Novellierung des Wohnbauförderungsgesetzes 1968 zum Wohle der Bevölkerung bringen wird. *(Beifall bei der ÖVP.)*

**Präsident:** Als nächster Redner ist der Herr Abgeordnete Nittel gemeldet.

**Abgeordneter Nittel (SPO):** Herr Präsident! Hohes Haus! Es ist richtig, daß zurzeit eine Wiener Budgetdebatte stattfindet. Aber, Herr Kollege Hahn, nicht hier, 300 Meter daneben. Ich würde Ihrem Klubordner empfehlen, daß er Ihnen das gelegentlich mitteilt, denn Sie sind heute schon das zweite Mal am falschen Dampfer. *(Beifall bei der SPO. — Abg. H a h n: Nein! Nein!)*

Kollege Hahn! Sie haben unter anderem eine bemerkenswerte Feststellung gemacht, nämlich die, daß die Sozialisten immer so tun, als hätten sie den sozialen Wohnbau erfunden. Aus diesem Grunde möchte ich ganz schlicht und einfach feststellen: Der soziale Wohnbau ist tatsächlich von den Sozialisten erfunden worden. Und er ist gegen Ihre Partei verteidigt worden, als Sie den sozialen Wohnbau

**Nittel**

noch als eine Sozialinflation bezeichnet haben. (Abg. Staudinger: Zitate! Transparenz auch in diesen Fragen!)

Herr Kollege Staudinger! Einer von Ihrer Seite hat gestern schon geringe Kenntnisse in Parteigeschichte erwiesen, lassen Sie mich die Dinge nicht nochmals wiederholen. (Abg. Staudinger: Zitieren Sie! Bei welcher Gelegenheit?) Lesen Sie die Zeitungen der Ersten Republik, wo es heißt, der Gemeindebau droht zusammenzuberechnen und dort bricht etwas zusammen. Diese Bauten haben die schweren und schwierigsten Zeiten überstanden (Beifall bei der SPÖ), und sie haben sich als eine notwendige Einrichtung in Österreich erwiesen, sie sind vorbildlich in der ganzen Welt geworden. (Abg. Dr. Schwimmer: Ihr Kollege Schranz hat gestern gesagt, man solle nicht mit der Ersten Republik argumentieren!)

Der soziale Wohnbau ist in der Ersten Republik — das ist eine historische Tatsache — entstanden, und er ist gegen Ihre vehementen Angriffe verteidigt worden. Wenn Sie sich heute — und ich entnehme das aus den Worten des Abgeordneten Hahn — für die verschiedenen Formen der öffentlichen Wohnbauförderung einsetzen, so nehmen wir gern zur Kenntnis, daß, spät aber doch, aus dem Saulus ein Paulus geworden ist. Aber das Recht der Priorität nehmen wir in dieser Frage für uns in Anspruch. (Abg. Staudinger: Österreich ist eine demokratische Republik, alle Vorrechte der Geburt sind erloschen! Das gilt auch für die demokratische Gesinnung! — Beifall bei der ÖVP.)

Lieber Herr Kollege! Wenn Ihre Partei in einer Sache nie in Verlegenheit war, dann waren es die Phrasen, und eine solche haben Sie jetzt gerade wieder gebracht. (Beifall bei der SPÖ. — Abg. A. Schlager: A Phrase is des?)

In jeder Situation, in der Sie nicht weiter gewußt haben, hatten Sie zumindestens eine Phrase. Die Rechnung haben Sie ja längst präsentiert bekommen. Ja wann werden Sie denn aus diesen Dingen lernen? Ein Sprichwort lautet: Aus Schaden wird man klug! (Zwischenruf bei der ÖVP: Auch eine Phrase!) Ihr Schaden war scheinbar noch nicht groß genug, damit es zur Klugheit gereicht hätte. (Abg. Staudinger: Ihre Argumente haben alle ihren Standort im verflochtenen Jahrhundert!) Ich danke Ihnen für alle Zwischenrufe. Ich möchte nur sagen, es geht sicher nur auf Kosten der Zeit.

Meine Damen und Herren! Im Wahlkampf ist die Behauptung aufgestellt worden, daß im ersten Regierungsjahr Kreisky die Wohnbau-

tätigkeit in Österreich um 4000 zurückgegangen ist. Wir haben darauf zunächst geantwortet, daß das die Folgen der verfehlten Wohnbauförderung 1968 sind. Der Abgeordnete Dr. Gruber hat es in der Generaldebatte zum Budget für notwendig gefunden, und Abgeordneter Hahn hat hier entsprechend sekundiert, festzustellen, daß das in Wirklichkeit kein Fehler der achtundsechziger Förderung ist, sondern daß das auf folgendes zurückzuführen ist — so sagte Dr. Gruber —: Man müßte fast an eine Sabotage des Wohnbauförderungsgesetzes 1968 denken, da es ja in Wien der Fall gewesen ist, daß diese Wohnbauleistung zurückgegangen ist. (Zwischenrufe bei der ÖVP.)

Ich zitiere Dr. Gruber. Sagen darf man hier wie in jeder Debatte alles. Nur die Budgetdebatte des Wiener Gemeinderates ist hier falsch am Platz. (Ruf bei der ÖVP: Die ist Ihnen unangenehm! — Weitere Zwischenrufe.)

Lieber Herr Kollege Hahn — ich möchte das auch dem Dr. Gruber sagen, weil er gemeint hat, es ist zurzeit populär, auf Wien und seinen Bürgermeister hinzuweisen. Ich weiß, und wir alle wissen es, ... (Abg. Hahn: Wer sagt denn das?) Wer das sagt? Das sagt die ÖVP. Für die Bundesländer haben Sie ein Inserat gemacht: „In Luftschlössern kann man nicht wohnen.“ Für Wien haben Sie die Variation gefunden: „In Slaviks vollem Sparstrumpf können Sie nicht wohnen.“ Das nur, weil Sie fragen, wer das sagt. Sie sagen das, und ich zitiere es.

Natürlich wissen wir das. Ich meine auch, daß wir gewisse Dinge in der öffentlichen Berichterstattung sehr ernsthaft registrieren sollten. Zum Beispiel, wenn sich zwei Wiener Journalisten ihre Aggressionen am Wiener Bürgermeister abreagieren. (Rufe bei der ÖVP: Verteidigen Sie ihn?) Ich brauche ihn nicht zu verteidigen, er ist stark genug, er wird das überstehen, er hat andere Stürme überstanden.

Aber wenn Funktionäre der Österreichischen Volkspartei meinen, in diesem Sog mit schwimmen zu müssen, in einem Sog, in dem das Vokabular der Kriminalberichterstattung, aber nicht das einer ordentlichen politischen Diskussion verwendet wird, so meine ich, ist das ein bedenkliches Zeichen. Denn wenn die Mitarbeiter eines Bürgermeisters als Kumpen und Gesellen bezeichnet werden, so haben Sie wenig Ursache, sich darüber zu freuen. Bitte nicht zu vergessen, daß es auch Mitglieder Ihrer Partei gibt, die in dieser Landesregierung sitzen.

Ich meine nur, freuen Sie sich nicht zu früh. Der Schaden, der dadurch entstehen könnte, ist möglicherweise nicht nur ein Schaden für



**Nittel**

die Sozialistische Partei — worüber Sie sich freuen könnten —, es ist möglicherweise ein Schaden an der gesamten Demokratie, der durch eine solche Form der öffentlichen Berichterstattung entsteht. Ich sage das hier ganz deutlich und sage es auch in Differenzierung von jenen vielen hunderten Journalisten, die ihre Arbeit sehr ernst nehmen und im Vollbewußtsein ihrer Verantwortung berichten. (Abg. Dr. Neuner: So einer ist der Slavik nicht!) Herr Kollege Dr. Neuner! Gehören Sie auch zu jenen, die ausgezogen sind, Wien zu erobern? Die meisten haben dabei nur das Gruseln gelernt. (Beifall bei der SPÖ.) Bitte, lesen Sie die Geschichte derer, die versucht haben, Wien zu erobern. Es ist allen nicht sehr gut bekommen.

Herr Kollege Hahn! Ich empfehle Ihnen, besonders den Absatz über einen gewissen Kara Mustapha zu lesen, er hat das auch versucht. Aber passen Sie auf, wenn Sie von Ihrem Sultan ein Packerl kriegen, dann ist möglicherweise auch eine seidene Schnur drinnen. (Abg. Hahn: Das gehört jetzt zur Budgetdebatte? Das ist eine Methode!) Vielleicht gehört es hierher, die Methoden der politischen Auseinandersetzung, die von Wiener ÖVP-Funktionären gebraucht werden, darzulegen.

Mit dem, was Sie gemacht haben, haben Sie wenig Erfolg gehabt. Am Tage vor der Wahl haben Sie mir noch gesagt — wir haben uns in einer Wahlversammlung gesehen —: Dem Präsidenten Probst nehme ich noch zweieinhalb Prozent ab! Verloren haben Sie eineinhalb Prozent, und da waren Sie noch froh, weil Ihre Nachbarn noch viel mehr draufgezahlt haben. Aber fragen Sie Dr. Bauer, er wird Ihnen bestätigen, daß die Wiener ÖVP auch schon mehr gelacht hat.

Warum sage ich das? Weil Sie diese Dinge heute in die Debatte hereingebracht haben. (Abg. Hahn: Die Verordnung der Wiener Landesregierung?) Sie haben jedes große Bauvorhaben, jede Neuerung in Wien bekämpft, bekämpft und wieder bekämpft. Und wenn Sie sie nicht verhindern konnten, sind Sie nachträglich irgendwo ans Rednerpult gegangen, so wie das heute mit der Schnellbahn der Fall gewesen ist, und haben gesagt: Das haben wir schon immer verlangt. (Ruf bei der ÖVP: Den Wiener U-Bahn-Bau!)

Ich sage Ihnen voraus: Jetzt bekämpfen Sie den absoluten Hochwasserschutz, und wenn er fertig ist, werden Sie sagen: Das haben wir schon immer verlangt. Auch mit der Wiener U-Bahn ist es so, lieber Herr Kollege. Sie liefern mir die Stichworte. Damals haben Sie — ich war damals noch nicht Abgeordneter im Nationalrat, aber Sie waren es — den Zuschuß zum Wiener U-Bahn-Bau beschlossen,

und Ihre Parteifreunde im Bundesrat haben ihn wieder abgelehnt. Ja, wenn das nicht ein politisches Kasperltheater ist, was ist es denn dann?

Aber Sie haben ja die Rechnung bekommen, wozu muß ich mit Ihnen schimpfen? Die Wähler haben Ihnen die Antwort gegeben. (Beifall bei der SPÖ.) Es ist nur traurig, daß Sie noch immer nichts daraus gelernt haben.

Es wurden auch die Zahlen der fertiggestellten Wohnungen hier in die Debatte gebracht. Es wurde die Feststellung gemacht, daß 1970 der Rückgang der Wohnbautätigkeit allein auf Kosten von Wien gehe. Diese Behauptung erfordert meines Erachtens doch eine ausführliche Erforschung der Zahlen und der Berichte darüber. Es ist richtig, in Wien wurden im Jahre 1970 10.200 Wohnungen fertig, das ist um 4500 Wohnungen weniger als im Jahre 1969. Allerdings mißachtet diese alleinige Feststellung ... (Zwischenruf des Abg. Hahn.)

Herr Kollege Hahn! Sie müssen eigentlich wissen, daß das Jahr 1969 mit 14.700 Wohnungen eine Wohnbauleistung in Wien gebracht hat, die weit über dem Durchschnitt liegt. Daher ist eine solche Pendelbewegung noch keine Katastrophe, sondern liegt im Rahmen der nicht ganz gleichmäßigen Bautätigkeit. Das Jahr 1969 liegt in seiner Wohnbauleistung über dem Durchschnitt. (Abg. Staudinger: Nein!) Bitte sehen wir die Dinge doch im Zusammenhang, denn nur so ergeben sie wirklich einen Sinn.

Schauen wir uns die Anzahl der fertiggestellten Wohnungen in ganz Österreich an. (Abg. Hahn: Die schauen wir eh an, in den anderen Bundesländern, in Oberösterreich, in Salzburg!) Dann sehen wir, daß in Österreich ohne Wien — Sie haben die Differenzierung gemacht, ich gehe auf diese Argumentation ein — 1968 38.000 Wohnungen gebaut wurden und im Jahre 1969 ein Abfall um 4000 Wohnungen auf 34.000 Wohnungen erfolgte. Es ist ganz klar, wir erleben in ganz Österreich die gleiche Entwicklung, sie war in den übrigen Bundesländern um einige Monate früher zu bemerken, in Wien etwas verspätet.

Das ist es ja, was wir gesagt haben. Als Folge der Wirtschafts- und Wohnbautätigkeit der Österreichischen Volkspartei ist in ganz Österreich und selbstverständlich auch in Wien die Wohnbautätigkeit und die Fertigstellung von Wohnungen zurückgegangen. (Beifall bei der SPÖ.) Das ist damit bewiesen. (Ruf bei der ÖVP: Reden Sie sich noch zehn Jahre auf die ÖVP aus!)

1238

Nationalrat XIII. GP — 15. Sitzung — 16. Dezember 1971

**Nittel**

Dringen wir noch ein bißchen tiefer in die Dinge ein und sehen wir nicht nur die fertiggestellten Wohnungen. Da spielen unter Umständen eine Reihe von Zufällen und Besonderheiten der lokalen Gegebenheiten eine Rolle. Schauen wir uns die Entwicklung bei den Baubewilligungen an. Denn die Entwicklung der Baubewilligungen gibt uns doch einen gewissen Hinweis darauf, welche Wohnbautätigkeit einige Jahre später zu erwarten ist und mit welcher Anzahl von fertiggestellten Wohnungen zu rechnen ist. (*Ruf: Darlehenszuschuß!*)

Baubewilligungen gab es: im Jahre 1967 66.700, 1968 63.700, 1969 58.300 und 1970 54.500.

In der Zeit der ÖVP-Regierung — wir müssen das noch einmal sagen — ist die Zahl der jährlichen Baubewilligungen in ganz Österreich um 12.000 zurückgegangen. (*Abg. Hahn: Das hat mit der Finanzierung überhaupt nichts zu tun!*) Natürlich, Baubewilligungen werden doch nicht im luftleeren Raum gemacht. Baubewilligungen werden dann erteilt, wenn die übrigen Voraussetzungen gegeben sind. Deshalb haben Sie recht, wenn Sie sagen, im Jahre 1972 wird es noch keine wesentliche Besserung geben, denn wenn in den vergangenen Jahren ein Rückgang der Baubewilligungen zu verzeichnen war, dann müßte doch ein echtes Wunder geschehen, wenn bei weniger Baubewilligungen im nächsten Jahr mehr Wohnungen fertiggestellt würden.

Aber das wird nicht nur in Wien der Fall sein, es wird in ganz Österreich so sein. Ich sage nochmals, das ist eine Folge Ihrer Wohnbaupolitik und Ihrer Wohnbautätigkeit. (*Zwischenruf des Abg. Hahn.*)

Herr Kollege Hahn! Wir können es noch komplizierter machen, wir können uns nämlich bei dem Rückgang in Wien — weil Sie und der Herr Dr. Gruber davon gesprochen haben — anschauen, in welcher Kategorie die Bautätigkeit zurückgegangen ist. Da sehen wir, daß sich die Anzahl der von der Wiener Gebietskörperschaft — sprich von der Gemeinde Wien — gebauten Wohnungen — etwas mehr als 4500 — im wesentlichen im langjährigen Durchschnitt oder nur ganz knapp darunter bewegt. Signifikant zurück geht allerdings die Zahl der von den gemeinnützigen Wohnbauvereinigungen und Gesellschaften gebauten Wohnungen, nämlich von 5500 auf 3100.

Hier sind wir wieder bei des Pudels Kern: Daß diese 2500 Wohnungen und dazu noch die 1200 Wohnungen durch physische und juristische Personen weniger gebaut wurden, ist darauf zurückzuführen, daß mit der Wohn-

bauförderung 1968 gearbeitet werden mußte, die für eine Förderung ungeeignet war.

Wir haben bei angenommenen Baukosten von 4000 S pro Quadratmeter erhoben — das haben Sie ja schon erwähnt —, daß die Quadratmeterbelastung durch die Wohnbauförderung 1968 auf 12,80 S angestiegen ist. Das ist doch haargenau der Grund, warum die Genossenschaften und die gemeinnützigen Wohnbaugesellschaften in Wien die Wohnbauförderung 1968 nicht verwenden konnten, weil sie ganz einfach zu einer Mietbelastung gekommen sind, die sie den Leuten nicht mehr zumuten konnten.

Eine solche Situation vorhersehend, haben wir 1967 — Sie haben vermutlich auch mitgestimmt — die Soziale Wiener Wohnbauförderung eingeführt (*Abg. Hahn: ... mitverhandelt!*) und haben anstelle — oder sagen wir: neben — der Wohnbauförderung 1968 eine eigene Wiener Wohnbauförderung geschaffen. Diese hat, auf den Quadratmeter umgerechnet und unter den gleichen Voraussetzungen berechnet, eine Belastung von nur 8 S gebracht.

Es ist selbstverständlich, daß die Genossenschaften auf diesen Wiener Fonds ausgewichen sind, weil sie der Meinung waren, damit ihre Kundschaften besser bedienen zu können. (*Zustimmung bei der SPÖ. — Abg. Dr. Neuner: Jetzt reden wir nur über Wien!*) Jetzt habe ich das Gefühl, daß es Ihnen unangenehm wird. (*Abg. Hahn: Dann müssen Sie über die Wohnbeihilfen auch noch reden! Warum hat am 2. Dezember die Frau Stadtrat Jacobi noch einmal eine Verbesserung gemacht? — Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Machen Sie uns Vorwürfe, wenn wir der wirtschaftlichen Entwicklung Rechnung tragen und Verbesserungen bringen? Seien Sie doch froh darüber, denn dann können Sie nachher sagen, das hätten Sie immer schon verlangt.

Die Wohnbauförderung 1968 hat sich als nicht praktikabel erwiesen, insbesondere nicht in den städtischen Agglomerationen, wo ja dazu noch die Entwicklung der Bodenpreise gekommen ist. Aus diesem Grund hat die Gemeinde Wien schon 1967 eine zusätzliche Förderung gemacht und jetzt einen Zusatzfonds geschaffen, der in Kooperation und in Übereinstimmung mit den Absichten des Bauenministers eine Förderung vorsieht, wodurch die Quadratmeterbelastung auf 8 S reduziert wird.

Aber von diesem Gesetz, Herr Kollege Dr. Gruber, das heute von allen Genossenschaften als unbrauchbar, weil zu teuer, abgelehnt wird, haben Sie im Jahre 1967 — ich

**Nittel**

entnehme das der „Freiheit“ — noch gesagt, daß das ein Gesetz ist, das es ermöglichen wird, hinsichtlich der Mieten tragbare Belastungen zu bringen. Es sind untragbare Belastungen geworden. Sie haben außerdem noch vorhergesagt: Es wird diese Förderung besser sein als der soziale Wohnbau. Das ist ebenfalls nicht richtig. Und es war dies vorherzusehen. Sie haben gesagt, es sei „Europas bestes Gesetz“. Das kann ich nicht beurteilen, ich kenne die europäische Gesetzgebung zu wenig. In Österreich ist es bei weitem nicht das beste Gesetz, das hat sich längst erwiesen.

Gerade weil das ein Problem ist, das dort besonders zum Tragen kommt, wo zu der Baukostenentwicklung die Entwicklung der Bodenpreise kommt, also überall in den städtischen Ansiedlungen und in den großen Zusammenballungsräumen, ist es interessant, auf einen Satz des Herrn Abgeordneten Helbich einzugehen. Ich schätze ihn sehr ob seiner zweifellos lauterer Absichten. Aber in einer Frage hat er es sich vielleicht doch ein bißchen zu einfach gemacht, wenn er nämlich die Untersuchung vorgelesen hat, wo sich die Leute glücklicher fühlen: in einem Eigenheim, in einer Genossenschaftswohnung oder in einer Mietwohnung.

Ich glaube alle Zahlen, die er hier gebracht hat. Aber ich möchte sagen: Wen hätte das gewundert? Wenn Sie jemandem die Möglichkeit geben, sich einen eigenen Wagen zu kaufen, und einem anderen wegen gesetzlicher Restriktionen nur die Möglichkeit geben, einen Wagen zu mieten — ich versuche ein Beispiel zu bringen —, und Sie fragen: Womit ist einer mehr glücklich?, dann kann ich nur sagen: Das ist eine Elferfrage.

Aber was sich Kollege Ing. Helbich zweifellos zu einfach gemacht hat, ist die Frage der Mietwohnungen. Wenn er sagt, daß nur 21 Prozent der Menschen in Mietwohnungen mit ihrer Wohnung glücklich sind ... (*Zwischenruf des Abg. Hahn.*) Aber, Herr Kollege Hahn; jetzt wird es für Sie interessant sein; vielleicht verstehen Sie dann unsere Wohnbaupolitik ein bißchen besser. (*Abg. Staudinger: Kollege Nittel! Seien Sie mit solchen Bemerkungen vorsichtig!*) Aber es ist offensichtlich notwendig. Er hat die ganze Zeit über solche Dinge gesprochen, jetzt dreht er sich um. (*Abg. Dr. Schwimmer: Wir brauchen nicht diffamierend zu werden!*) Nein, ich werde nicht diffamierend. Ich mache aufmerksam, ich mache aufmerksam! Das ist doch genau das, was wir erkannt haben, und zwar gleich am Ende des ersten Weltkrieges. Die Leute sind unglücklich in den Wohnungen, in denen sie in Wien woh-

nen mußten. Heute tragen wir noch an dem Erbe aus einer Zeit, in der die Wohnung eben nicht als selbstverständliches Kulturgut, sondern als eine Ware betrachtet worden ist.

Zum Problem Mietwohnungen: In Wien haben noch 32 Prozent aller Wohnungen kein Wasser. In Wien haben noch 43 Prozent aller Wohnungen — und das sind über 300.000 — ein „indisches Klo — jenseits des Ganges“. Ja meinen Sie da, daß es für uns nicht selbstverständlich ist, daß die Menschen in diesen Wohnungen unglücklich und unzufrieden sind? Genau das ist es, was wir, seit wir politisch die Möglichkeit haben, auch überwinden wollen. Uns ist das selbstverständlich klar.

Wenn man eine Untersuchung macht, wie zufrieden die Menschen mit ihren Wohnungen sind, so ist die grobe Unterteilung Mietwohnung für mich zuwenig. Denn dann müßte man sagen: Mieter in einer dieser Kaluppen in der Herbststraße, in der Gudrunstraße, in der Heigerleinstraße oder wie sie alle heißen ... (*Abg. Hahn: Das sind Schnellbauwohnungen von der Gemeinde Wien!*)

Aber Sie kennen auch die Wohnungen in der Gudrunstraße aus dem Jahre 1890. Diese habe ich gemeint. Es sind dort 40 Wohnungen unter einer Hausnummer zu finden. Die Durchschnittswohnung ist 25 Quadratmeter groß und es fehlen alle diese sanitären Einrichtungen, von denen ich gerade gesprochen habe.

Wenn man unter diesen Mietern eine Untersuchung macht und sie mit den Mietern in den Genossenschaftswohnungen und mit den Mietern in den städtischen Wohnobjekten vergleicht, dann ist eine andere Untersuchung interessant, die vor wenigen Tagen der Presse übergeben wurde.

Es steht hier: „Gemeinde Wien als Hausherr bevorzugt.“ „Drei Viertel aller Wohnungssuchenden“ — aller Wohnungssuchenden! — „wünschen sich die Stadt Wien als Hausherrn.“ Es wird dann darüber gesprochen, warum: Weil sie korrekt ist, weil man sich bei den Mieten auf sie verlassen kann, und weil sie eine Sicherheit im Vertrag bietet. (*Zwischenruf des Abg. A. Schläger.*)

Aber bitte sehr: Der Herr Abgeordnete Helbich hat einen so gescheiterten Vortrag gehalten und erklärt: 40 Prozent der Luftverschmutzung kommt vom privaten Hausbrand. Jetzt geht die Gemeinde Wien daran, natürlich unter Aufwendung großer Mittel, ein neues System zu errichten. Sie geht daran, dieses System zu modernisieren und das nachzuholen, was man in anderen Ländern längst hat. Jetzt sagen Sie: die Heizungen. (*Abg.*

1240

Nationalrat XIII. GP — 15. Sitzung — 16. Dezember 1971

**Nittel**

*Dr. Gruber: So gut ist das System auch wieder nicht! Es gibt andere Städte in Österreich, wo es funktioniert! Tun Sie nicht so, als ob Sie alles erfinden würden!*

Aber ich habe gerade gesagt: Wir haben einen Nachholbedarf. Das, was man in den skandinavischen Ländern, die keinen Krieg hatten, schon längst hat, das holen wir nach. Das habe ich gesagt. (*Abg. Dr. Gruber: In anderen Städten Österreichs gibt es das! Das funktioniert dort!*) Aber das, was Sie erfinden, ist immer ein neuer Volkssturm gegen Wien.

Es nützt Ihnen aber nichts, das haben Sie doch auch schon längst gemerkt. Die Untersuchung beweist: Die Wiener können sehr genau zwischen Miete und Miete unterscheiden und wissen die Gemeinde Wien als einen korrekten Hausherrn zu schätzen.

Weil sich die Wohnbauförderung 1968 als nicht praktikabel erwiesen hat, weil damit keine tragbaren Wohnkosten zu erreichen waren, hat die Gemeinde Wien aus diesem Grund von sich aus eine zusätzliche Förderungsmöglichkeit geschaffen, eine zusätzliche Förderungsmöglichkeit, die im wesentlichen den Charakter des Entwurfes hat, den auch der Bautenminister mit der Novelle zur Wohnbauförderung vorgebracht hat.

Sie haben kritisiert, daß wir die 5000 Wohnungen mehr noch nicht gebaut haben, die wir versprochen haben: Das ist selbstverständlich! Mit dem Instrumentarium, das Sie uns hinterlassen haben, konnte man es nicht machen. Sie selbst sagen: Wir müssen erst mit dem Rückgang fertig werden, und der Bautenminister hat es erzählt: Wir erleben jetzt den Rückgang. Wir müssen uns Instrumente und Möglichkeiten schaffen, damit fertig zu werden. Aus diesem Grund ist die Novelle zum Wohnbauförderungsgesetz erforderlich.

Und um Wien, Kollege Hahn und Dr. Gruber, brauchen Sie sich gar keine Sorgen zu machen. Wir haben 1969 versprochen, daß wir bis 1974 in Wien 65.000 Wohnungen fertig haben werden. In Wien gilt immer noch der Spruch: Was die Sozialisten versprechen, das halten sie auch. (*Beifall bei der SPO.*)

Uns ist ganz klar, daß die Frage der Wohnraumversorgung eines der ganz großen Probleme ist, die vor uns stehen, daß das ein Problem ist, das uns in den siebziger Jahren beschäftigen wird. Wir werden nicht mit Schlagworten die Dinge kaschieren, sondern wir werden die Fragen ernst in Angriff nehmen. Die Dinge sind in einem weit fortgeschrittenen Stadium, wir haben Lösungsvorschläge vorgelegt. An Sie können wir im

Sinne des Beitrages von Dr. Kotzina appellieren, an der Lösung der Probleme mitzuwirken. Es wird im Sinne und zum Wohl der österreichischen Bevölkerung sein. (*Beifall bei der SPO.*)

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

Abgeordneter **Breiteneder** (OVP): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich habe nicht die Absicht, das Hohe Haus noch länger zu strapazieren. Aber es ist doch verwunderlich, wenn ein Kollege, der Herr Kollege Nittel, meinem Kollegen Hahn den Vorwurf macht, daß er über das Rathausklima nicht hinauskommt, während Nittel selbst die ganze Zeit bei den Wiener Problemen verweilt. (*Beifall bei der OVP.*) Ich mache ihm keinen Vorwurf daraus, aber da müßte man sich schon selbst ein bißchen besinnen.

Meine verehrten Damen und Herren! Kollege Nittel hat die Wohnbauförderung 1968 besonders kritisiert. Aber eines kann man feststellen: daß die Wohnbauförderung 1968 den Verhältnissen und den Problemen des Wohnungsbaues in Österreich am ehesten gerecht geworden ist. (*Beifall bei der OVP.*) Wir haben mit der Wohnbauförderung ganz neue Wege beschritten, wo es auch möglich war, daß Menschen mit einem geringeren Einkommen entsprechende Wohnungen erhalten konnten. (*Abg. Wodica: Wie viele?*)

Ich maße mir nicht an, die Wohnungsprobleme der Stadt Wien zu kritisieren. Aber eines steht fest: Bei allen bisherigen Aussprachen über diese Probleme in Wien wurde nicht nur von der OVP, sondern auch von ganz anderen Personen dieser Wohnungsbau kritisiert. Man kann wirklich nicht sagen, daß bei der Zuteilung der Wohnbauförderungsmittel in der Vergangenheit die Stadt Wien benachteiligt wurde. (*Beifall bei der OVP.*) Von dieser Sicht aus gäbe es also keine Ursache, daß in qualitativer Hinsicht ein Wohnungsgefälle von Westen nach Osten festzustellen ist. (*Abg. Wodica: Schluß der Debatte! Da verstehst du nichts davon!*)

Und nun, meine verehrten Damen und Herren, möchte ich nicht den Kollegen Pölz erregen. Ich weiß, daß ein Bürgermeister einer so beachtlichen Stadt wie Amstetten seine Nerven für andere Dinge dringend braucht. Aber ein Wort zu dieser Diskussion über die Bodenbeschaffung. Es waren gar nicht so junge Leute von der Sozialistischen Partei, die diese Aussprüche über die Bodenbeschaffung getan haben, sondern es waren Personen, die in führender Stelle in der Sozialistischen Partei tätig sind. (*Beifall bei der OVP.*) Es waren auch Personen, die bereits in gesetzgebender

**Breiteneder**

Körperschaft tätig sind, und das, meine verehrten Damen und Herren, hat uns irgendwie schockiert. (Abg. Pölz: Kennst du die „Aktion 20“?) Herr Kollege Pölz! Ich habe gar nicht das Gefühl gehabt, daß der Herr Bundesminister für Bauten so ganz einverstanden war.

Eines darf ich auch feststellen: Auch bei uns in der Österreichischen Volkspartei hat die Jugend jederzeit das Recht, ohne Maulkorb zu diskutieren. (Beifall bei der ÖVP. — Abg. Wodica: Seit wann?) Aber wir dürfen uns glücklich schätzen, denn mit diesen Problemen sind unsere Minister von der Jugend Österreichs nicht konfrontiert worden. (Abg. Skritek: Sie haben ja keine Jugend! — Abg. Dr. Fischer: Die Jungen dürfen reden, aber sie haben nichts zu sagen! — Weitere Zwischenrufe. — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.) Ich habe schon etwas zu sagen, Herr Abgeordneter Dr. Fischer. Es ist sicher: Mit einer Weisheit wie Sie bin ich nicht ausgestattet. (Ruf bei der SPÖ: Das ist richtig! Endlich die Wahrheit! — Abg. Harwalik: Das ist überheblich!) Ich habe auch nicht das Glück gehabt, mir jene Voraussetzungen aneignen zu können wie Sie.

Aber nun darf ich zu dem Problem kommen, das ich mir ursprünglich vorgenommen habe. Der Herr Kollege Pölz hat behauptet, daß wir ein so wunderbares Budget für Bauten und Technik haben und daß hier die besten Voraussetzungen gegeben seien, alle Probleme zu lösen.

Ich habe mir vorgenommen, beim Kapitel Bauten zum Wasserwirtschaftsfonds zu sprechen. Der Wasserwirtschaftsfonds wird bekanntlich nach außenhin vom Herrn Bautenminister vertreten, und es ist interessant, daß sicherlich eine Steigerung in diesen Posten enthalten ist, daß ein Betrag an Bundesmitteln in der Höhe von 70,2 Millionen Schilling vorgesehen ist. Dem Wasserwirtschaftsfonds wird somit eine Summe in der Höhe von 1370 Millionen Schilling für das Jahr 1972 zur Verfügung stehen, das sind etwa um 14 Prozent mehr. Im Jahre 1971 standen dem Wasserwirtschaftsfonds rund 1,2 Milliarden Schilling zur Verfügung.

Ich habe im Finanz- und Budgetausschuß den Herrn Bautenminister gefragt, ob ihm die Zahl der Anträge bekannt ist, die vorliegen, und ob ihm auch der Kostenpunkt, also das bekannt ist, was notwendig ist, um nur diese Anträge zu realisieren. Auf meine Antwort erhielt ich vom Herrn Bautenminister ... (Abg. Wodica: Auf die Frage; damit sich kein Fehler einschleicht!) Danke herzlichst, Sie sind doch noch sehr konzentriert.

Auf meine Frage erhielt ich die Antwort, daß etwa 900 Anträge vorliegen und daß hierfür eine Summe von etwa 12 Milliarden Schilling benötigt werde. Man kann sich also vorstellen, wie lange es dauern wird, bis tatsächlich alle Anträge realisiert werden können. Wenn man dann die Steigerung der Preise und des Baukostenindex berücksichtigt, sind effektiv für das Jahr 1962 weniger Mittel für diese Aufgabe zur Verfügung als im Jahre 1971. (Abg. Wodica: Für das Jahr 1972!)

Meine verehrten Damen und Herren! In diesem Zusammenhang darf ich doch darauf hinweisen, daß die wenigsten Orte in Österreich über ein Kanalisationssystem verfügen und daß hier die Gefahr besteht, daß sich die Situation auf diesem Gebiet nicht verbessert, sondern noch verschlechtert. Mir sind die Verhältnisse von den Salzkammergutseen bekannt, wo allein, um nur die ärgsten Schäden in nächster Zeit zu beheben, schon etwa 360 Millionen Schilling notwendig wären. Wir wissen alle, daß diese Seen für den Fremdenverkehr Österreichs eine besondere Bedeutung haben. Um überhaupt die Schäden abzuwenden und diesem Problem Herr zu werden, wären allein für diese Aufgabe etwa 1,4 Milliarden Schilling notwendig. Ich muß daher fragen, ob der Herr Bautenminister Überlegungen anstellt, wie der Wasserwirtschaftsfonds in nächster Zeit in die Lage versetzt werden wird, überhaupt dieser Aufgabe gerecht zu werden.

Es ist richtig, daß jetzt sehr viel von Umweltschutz gesprochen wird. Aber derzeit gibt es wenig Möglichkeiten, dieser Verschmutzung wirkungsvoll entgegenzutreten. Ich stelle mir vor, daß das Hohe Haus hier eine ganz große Aufgabe zu erfüllen hat und daß besonders von der Bundesregierung, die ja auch im Regierungsprogramm dieses Problem besonders betont hat, echte Initiativen ausgehen sollten. (Abg. Zingler: Es ist ja dreiteilig: Bund, Länder und Gemeinden!)

Ich bin der Auffassung, daß das nicht allein den Ländern und Gemeinden überlassen werden kann, denn das ist ein Wirkungsbereich, der sich über das gesamte Bundesgebiet erstreckt. Daher müßten in erster Linie wirksame Initiativen von der Bundesregierung ausgehen. Ich frage daher konkret den Herrn Bautenminister, welche Absichten er hat, um dieser Entwicklung wirksam entgegenzutreten.

Herr Bautenminister! Ich möchte mich aber jetzt einigen lokalen Problemen zuwenden. Ihnen ist bekannt, daß das Mühlviertel besonders durch den Ballungsraum Linz mit dem Pendlerproblem belastet ist. Ich ersuche Sie daher, den Ausbau der Autobahn in diesem Bereich besonders zu betreiben, denn es ist

**Breiteneder**

so, daß der Ausbau in erster Linie den vielen Tausenden Pendlern, die täglich die Strecke nach Linz fahren müssen, zugute käme.

Es ist nicht nur das Pendlerproblem, das uns belastet, sondern auch das Problem des steigenden Durchzugsverkehrs von der Tschechei Richtung Linz, sodaß es ein echtes Anliegen Oberösterreichs ist, daß der Autobahnbau so rasch wie möglich in Angriff genommen wird und auch die Bundesstraßen in diesem Gebiet ausgebaut werden.

Ein zweites Anliegen, Herr Bautenminister, wäre — ich weiß, daß hier die Kompetenzen nicht klar abgegrenzt sind —, daß für die Unterbringung der Bundesdienststellen in den Landgemeinden — ich meine hier Gendarmerie und Post — Amtsgebäude geschaffen werden, die den Verhältnissen und den Gegebenheiten entsprechen. Es macht für unseren Staat einen schlechten Eindruck, wenn im besonderen diese Bundesdienststellen oft in sehr, sehr bedenklichen Unterkünften untergebracht sind. Diese Stellen sind meistens am schlechtesten untergebracht. Angesichts der Bedeutung des Fremdenverkehrs und seiner Ausweitung, glaube ich, daß man danach trachten müßte, daß diese Stellen entsprechend untergebracht werden und daß die Angestellten und Beamten dieser Dienststellen eine würdige Arbeitsstätte haben.

Meine verehrten Damen und Herren! Um mein Versprechen einzulösen, das Hohe Haus nicht zu sehr zu strapazieren (*Ruf bei der SPÖ: Sie haben genug strapaziert!*), darf ich Sie, Herr Bautenminister, an ein Versprechen erinnern — um eine Wortmeldung meines Kollegen Staudinger zu ersparen —, das Sie im Laufe der Wahlwerbung gemacht haben. Sie haben gesagt, daß Sie sich bemühen werden, für das Amtsgebäude in Vöcklabruck noch im Jahre 1971 Mittel bereitzustellen. Nun hat mein Kollege Staudinger festgestellt, daß für das Jahr 1972 schon ein Betrag, und zwar in der Höhe von 1000 S, vorgesehen ist. Ich glaube aber, daß Sie, Herr Bautenminister, die Preissteigerung bestimmt nicht einkalkuliert haben. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Ich darf zum Schluß kommen und noch einmal ersuchen, daß wir auf dem Gebiet der Gewässerreinigung wirkliche Initiativen setzen, denn sonst könnte es sein, daß die Vorteile, die uns die Technik und die Wissenschaft bringen, eines Tages von den Nachteilen überrundet werden. Wir haben die Aufgabe, den Ruf der Wissenschaftler zu hören, daß es höchste Zeit ist, auf diesem Gebiet etwas zu machen, bevor es zu spät ist. (*Beifall bei der ÖVP.*)

**Präsident:** Der nächste Redner ist der Herr Abgeordnete Wielandner.

Abgeordneter **Wielandner** (SPÖ): Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir haben soeben gehört, daß die Wohnbauförderung 1968 den Anforderungen in Österreich am ehesten gerecht wurde.

Lieber Herr Kollege Breiteneder aus Oberösterreich! Ich darf dazu sagen, daß mir der Wohnhauswiederaufbaufonds mit den Förderungen, die zur Verfügung gestellt wurden, schon wesentlich lieber gewesen ist und daß wir derzeit vor einer Situation stehen, daß die Eigenheimbauer drei bis vier Jahre warten müssen, bis sie eine Zuteilung bekommen. (*Abg. Staudinger: Kollege Wielandner!*) Das ist die tatsächliche Gegebenheit.

Kollege Staudinger! Keine Zwischenrufe dagegen, das stimmt 100prozentig. (*Beifall bei der SPÖ. — Abg. Staudinger: Doktor Androsch hat gestern gesagt ...! — Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Gegen diese Tatsache kann man nichts sagen. Sie besteht, da gibt es nichts. (*Abg. Staudinger: Ich wollte nur mit einem Zwischenruf vermerken, daß es auch vor 1968 Anträge gegeben hat, auf deren Erfüllung ...!*) Wir sind jetzt auf dem Niveau der Förderung von 1954, die damals so schlecht genannt wurde. (*Abg. Graf: Herr Kollege, der Staudinger wird das morgen im Zug mit Ihnen fortsetzen! Das habe ich mit ihm vereinbart!*) Ist in Ordnung.

Was die Junge Generation betrifft, möchte ich Ihnen sagen: Ich glaube, Sie werden sicherlich auch Ihre Probleme auf der anderen Seite zu spüren bekommen. Wenn wir die Ausführungen eines Herrn Dr. Schwimmer oder eines Herrn DDr. König hier in diesem Hause immer wieder zu hören bekommen, dann glaube ich schon, daß wir vielleicht interfraktionell in künftigen Jahren Schwierigkeiten bekommen könnten. Wenn sich dieser Geist durchsetzt, dann wird er bestimmt kaum anders sein als der, der von Ihnen angegriffen wurde. (*Abg. A. Schlager: Der vom Blechal!*)

Nun möchte ich zur Wasserwirtschaft reden. Das habe ich mir für heute vorgenommen. Ich glaube, daß das gescheiter ist.

Vor Jahren ist der Herr Altbundeskanzler Gorbach hier gesessen und hat gesagt: „Vom Wasser redet er!“ Das hat sich vor einigen Jahren zugetragen, als ich einmal zu diesem Thema gesprochen habe. Ich habe ihm geantwortet: „Herr Altkanzler! Ich würde auch lieber vom Wein reden — aber leider! Mir wurde angeschafft, daß ich vom Wasser zu reden habe!“

**Wielandner**

Jetzt ist das Wasser große Mode geworden, und jetzt spricht man allerorts vom Umweltschutz, vom Wasser und so weiter. So ist also der Herr Abgeordnete Breiteneder hergegangen und hat die Zahlen der Jahre 1971 und 1972 miteinander verglichen. Im Jahre 1971, das war unser erstes Budget, waren 1,2 Milliarden Schilling dafür enthalten, nun ist eine im Rahmen der Budgetsteigerung liegende Zahl von 1370 Millionen Schilling enthalten.

Kollege Breiteneder! Sie können ruhig mit dem Kopf nicken. Ich habe mir die Mühe genommen, die Zahlen herauszuschreiben, die im letzten OVP-Budget drinnen gewesen sind. Wenn wir diese vergleichen, dann darf ich Ihnen sagen, daß Sie mit den Zahlen, die in den Budgets der Sozialisten sind, überhaupt nicht mithalten können. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Im Jahre 1970 — und das war das letzte Budget der OVP-Regierung — waren es 17,5 Millionen Schilling gegenüber 70,2 Millionen Schilling im Jahre 1972, 1970 gab es 350 Millionen Schilling gegenüber 600 Millionen Schilling im Jahre 1972 bei den Ermessenskrediten. Aus den Wohnbauförderungsmitteln waren es 394,4 Millionen Schilling gegenüber 512,4 Millionen Schilling. Für die Darlehenstilgungen wurden 119,2 Millionen gegenüber 111,4 Millionen Schilling gewährt. Das ergibt eine Summe von 881,1 Millionen Schilling im Jahre 1970 — Ihr letztes Budget — gegenüber 1370 Millionen Schilling im Jahre 1972. Ich glaube, daß sich diese Zahl wirklich sehen lassen kann. *(Beifall bei der SPÖ.)* Die Steigerung beträgt nicht weniger als 488,9 Millionen Schilling; das sind fast 40 Prozent.

Derzeit liegen — das ist richtig — 826 Anträge beim Fonds. Es ist ein Erfordernis von etwa 12 Milliarden Schilling ausgewiesen. Damals, als Sie etwa die Hälfte dieser Beträge im Budget eingesetzt hatten, waren aber die Zahlen nicht wesentlich geringer. Ich habe die Unterlagen bei mir. Die Forderungen lagen bei 9 Milliarden und 9,4 Milliarden Schilling.

Ich glaube schon, daß es Ihnen jetzt schwerfällt, zuzugeben, daß hier eine andere Ordnung Platz gegriffen hat.

Ich darf mich noch ein wenig mit diesen Dingen weiter beschäftigen. Ich darf feststellen, Herr Altminister, daß wir gemeinsam eine Novelle gemacht haben. Die Novelle ist ja nicht von uns gekommen, Sie ist von Ihnen gekommen. Das ist richtig! Wir haben ihr damals eine gewisse Prägung geben können. Wir waren zu dieser Zeit in der Minderheit und haben uns bemüht, unsere Gedanken ein wenig unterzubringen. Damals

sind die ersten Gedanken für die Seenreinhaltung hier aufgekommen. Heute wird es bekrittelt, und man sagt, daß man nicht genügend Vorsorge getroffen hätte.

Meine Herren! Wenn Sie jetzt Ihre eigenen Gesetze kritisieren, wie soll denn das überhaupt weitergehen? Da glauben wir schon, daß Sie mit unserer Regierung nicht zufrieden sind, wenn Sie mit Ihrer eigenen von damals nicht zufrieden waren. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Das, was Sie derzeit zur Verfügung haben, ist in Ihren 107 Punkten, die Sie vor der Wahl herausgebracht haben, ein halber Satz, der sich mit den Forderungen zum Gewässerschutz beschäftigt. Ein halber Satz ist es, denn das andere geht zu Umweltschutz und anderen Dingen über.

Herr Dr. Schmidt ist leider nicht da, ich hätte ihm auf seine heutigen Ausführungen wegen der Vorgriffe gerne geantwortet. Es ist richtig, es sind 832 Millionen Schilling Vorgriffe. Aber Kanalprojekte sind nicht Projekte, die man in einem Jahr schaffen kann, sondern das sind Projekte, die sich über Jahre erstrecken. Da müssen eben diese Vorgriffe festgelegt werden, etwa für die Jahre 1972, 1973, 1974, 1975 oder bis 1976, denn die Gemeinden müssen wissen, was ihnen per saldo aus diesem Fonds zusteht.

Herr Dr. Schmidt — vielleicht sitzt er irgendwo beim Lautsprecher — hat gemeint, daß eine Steigerung von 17 auf 70 Millionen nur etwa 0,57 Promille des Budgets wären. Ich darf feststellen, daß über 1 Prozent des Budgets für diese Gewässerschutzfragen verankert ist.

Er hat auch geglaubt, daß man die verlorenen Zuschüsse wieder einführen müsse. Auf der einen Seite festzustellen, daß wir wenig Geld hätten, daß der Fonds überfordert wäre, auf der anderen Seite die Gewährung von verlorenen Zuschüssen, ich glaube, das ist paradox. Man kann doch nicht so agieren. Man kann doch nicht auf der einen Seite Gelder verlangen, die verlorengehen, und auf der anderen Seite mehr Dotierung für den Fonds. Wer zahlt es denn per saldo? Das zahlen diejenigen, welche an die Kanäle oder an die Wasserleitungen angeschlossen sind. Das sind unsere Österreicher. Je mehr Möglichkeiten der Förderung wir auf die derzeitige Art haben, desto besser ist es doch.

Der Herr Bundesminister hat heute angekündigt, daß wir noch eine Änderung dieser Förderungsmöglichkeiten zu erwarten haben. Wir wissen es. 1 bis 3 Prozent sind vielleicht in manchen Fällen sehr viel.

Aber überlegen wir uns doch, daß mancher etwa dazu verführt sein könnte, das Geld für

1244

Nationalrat XIII. GP — 15. Sitzung — 16. Dezember 1971

**Wielandner**

3½ oder 4½ Prozent einzulegen, um diese Darlehen in Anspruch zu nehmen. Vielleicht gibt es so knorrige ÖVP-Bürgermeister, die das tun. Ich glaube, daß wir gerade auf diesem Sektor ... (*Zwischenruf des Abg. Doktor Gruber.*) Der macht es bestimmt nicht. Bei uns in Bischofshofen rollt der Rubel, Kollege Gruber, da können Sie Gift drauf nehmen. Dort, wo Sozialisten verwalten, geschieht wirklich etwas in den Gemeinden. (*Beifall bei der SPÖ.*) Wir sind jeweils in der Lage, unsere Wählerstimmen auch in sozialistischen Hochburgen noch zu steigern. (*Abg. Dr. Witzhal: „Rollt der Rubel“, haben Sie gesagt?*) Sicher, warum nicht, Herr Vizekanzler? (*Abg. Dr. Witzhal: Es hat mich nur interessiert!*) Das ist ein Sprüchlerl, das ich einstmals in Russland gehört habe. Da war es üblich, als wir einundzwanzigert haben. Das ist mir irgendwie haften geblieben. (*Abg. Pölz: Der Dollar ist im Augenblick schlecht!*)

Die Situation ist doch so, daß wir derzeit, glaube ich, wirklich den Fonds so dotiert haben, daß die Aufgaben draußen in den Gemeinden und in den Wassergenossenschaften erfüllt werden können. Freilich dauert es eine Zeitlang, bis die Beträge zugeteilt werden. Aber auch die Arbeiten geschehen nicht an einem Tag.

Nun zu etwas anderem. Wir haben im letzten Jahr erlebt, daß etwas verwirklicht wurde, was Sie, Herr Altminister, sehr oft versprochen haben, nämlich daß die Gasteiner Klamm endlich in Angriff genommen wurde. Sie haben drei- oder viermal Enqueten draußen gemacht, aber es ist nichts geschehen.

Aber jetzt sitzt ein neuer Minister oben und hat einen frischen Wind in die Dinge gebracht. Die ersten 130 Millionen Schilling werden im kommenden Jahr in diesen Tunnel verbaut werden. (*Beifall bei der SPÖ.*) Darüber freuen wir uns. Daher danke ich dem Herrn Bautenminister sehr herzlich für sein Verständnis, das er bereits damals bekundet hat, als nach seiner Amtsübernahme der erste Steinschlag heruntergegangen ist.

Aber es geht auch zügig weiter bei der Tauernautobahn. Wir haben die Verbesserung der Verhältnisse auf der Salzachtal-Bundesstraße erlebt, auf der Ennstal-Bundesstraße und all die Dinge, auf die wir gewartet haben. Die sind jetzt ins Rollen gekommen. Es wird gezielt gearbeitet, die Gelder werden zielstrebig eingesetzt. Ich glaube, wir können uns darüber freuen und dem Minister dafür danken. (*Beifall bei der SPÖ.*) Sogar die Angelegenheit mit den Weidezäunen bei der Tauernautobahn wurde in Ordnung gebracht. Schade, daß Kollege Steiner nicht da ist, Kollege Glaser wird es ihm bestimmt sagen.

Ich habe mich darüber gefreut, daß wir damals gemeinsam im Ministerium waren und der Herr Minister eine so verständnisvolle Haltung gezeigt hat.

Wir sind auf dem richtigen Weg in Österreich. — Dauert es schon zu lange? (*Heiterkeit.*) — Das haben wir in den vergangenen eineinhalb Jahren bewiesen. Wir werden es Ihnen weiter in den kommenden Jahren zeigen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

**Präsident:** Der nächste Redner ist der Herr Abgeordnete Hagspiel.

Abgeordneter **Hagspiel** (ÖVP): Herr Präsident! Sehr geschätzte Damen und Herren! Mein Vorredner hat gerade erwähnt, daß der neue Minister frischen Wind in unser Land hineingebracht habe. Ich möchte mich bemühen, etwas von diesem frischen Wind darzulegen, wie die Projektierung der Autobahn in Bregenz vor sich geht.

Schon seit 15 Jahren ist man bemüht, ... (*Abg. Mondl: Da waren ÖVP-Minister!*) Ich will aufzeigen, wie die Entwicklung gegangen ist. Selbstverständlich waren das ÖVP-Minister, aber wir sehen, wie die Situation jetzt ist, wo schon längst das Endstadium eingetreten hätte sein sollen.

Schon über 15 Jahre geht das Tauziehen hin und her, wo im Raume Bregenz die Autobahn trassiert werden soll. Wenn sich ein Lichtschimmer zeigte, und man hoffte, es würde eine Einigung geben, wurde dieser Schimmer immer bereits im Keime erstickt.

Sicher ist Bregenz ein Sonderfall, denn Bregenz ist eingeeengt zwischen Bodensee, Pfänder und Bregenzer Ache. Die Entwicklungsmöglichkeiten sind von Natur gegeben sehr beschränkt. Dazu noch die sich bald Jahrzehnte hinziehende Unsicherheit der Placierung der Autobahn, die durch die vielen Bauverbote das Ihrige dazu beigetragen hat, daß die Bevölkerungsentwicklung in Bregenz weit hinter der in anderen Städten Vorarlbergs zurückgeblieben ist.

Nach internationalen Erfahrungswerten liegt die maximale Leistungsfähigkeit einer ausgebauten zweispurigen Straße bei 1000 Fahrzeugen in der Stunde. Bei 1600 bis 2000 Fahrzeugen ist ein Verkehrschaos fast unvermeidlich. In Bregenz wurden in Spitzenzeiten in der Stunde schon über 3000 Fahrzeuge gezählt! Diese Strecke ist wohl ein Haupteingangstor vom Norden her nach Vorarlberg. Es ist kein Wunder, daß sich bei dieser Situation die Blechschlangen von der deutschen Grenze bis Bludenz ziehen, was sicherlich der Wirtschaft unseres Landes absolut nicht förderlich ist.



**Hagspiel**

Aus der Erkenntnis heraus, daß etwas geschehen muß, um nicht im Verkehr zu ersticken, hat man schon vor rund 30 Jahren im Jahre 1943 nach einer Lösung gesucht und hier zuerst die Reichsautobahn zur Diskussion gestellt.

Richtig ins Rollen kam die Projektierung erst 1957. Hier möchte ich aufzeigen, wie ernst man es mit der Projektierung genommen hat, man ist nicht leicht darüber hinweggegangen. Wie eine Litanei sind die verschiedenen Varianten aufzuzählen. Es gibt die Varianten A, B, C, D, E, F, das sind die Linienführungen von 1957; Linienführung G 1958; H, J 1959; Abänderung J 1960; Seebrücke 1960; See-Handtrasse P 1 1963; Arge-Tunnelvariante 1965; Variante I Autobahn und Bahnverlegung; Unterflurvariante A-4 1967 und die Volks-Trasse V 3 1967/1968, also eine Fülle von 32 Varianten mit verschiedenen Untervarianten.

Am 3. 4. 1960 wurde die Bevölkerung von Bregenz befragt. Zur Entscheidung stand damals nur eine offene Seetrasse oder eine offene Hangverbauung. Zu diesem Entscheid wurden die Bregenzer aufgerufen, und sie haben sich mit 92 Prozent für eine Hangtrasse entschieden, weil ihnen der Zugang zum See als eine unabdingbare Notwendigkeit erschien, und dies auch mit Recht. Auf diese Entscheidung hin wurde insbesondere die Hangtrasse wieder aufs neue unter die Lupe genommen. Leider ergaben sich bei den Untersuchungen der Berghänge neue Schwierigkeiten, sodaß alle Fachleute von einer offenen Hangtrasse abrieten. Das Suchen nach Lösungen ging weiter, so 1965 die Arge-Tunnelvariante, bei der wohl wieder die Zubringer die größten Sorgen bereiteten. Erst als sich 1967 die Überlegungen der Unterflurtrasse, bei der sowohl Autobahn wie Eisenbahnlinie in den Boden versenkt werden sollten, anbahnten, schien sich das Gewirr der verschiedensten Vorstellungen in eine klare Richtung zu bewegen. Am meisten sprachen wohl für diese Variante das freie Bodenseeufer, die Gewinnung von 13 ha Boden in schönster Lage am Bodensee durch die Verlegung des Güter- und Verschubbahnhofes nach Wolfurt, die Mitverbauung der Pfänderbäche, die Stadtnähe des Personenbahnhofs und die leicht zu lösende Zubringertätigkeit.

Am 20. 6. 1967 stimmten die Fachleute der Österreichischen Bundesbahnen nach eingehender Beratung der Unterflurlegung der Bundesbahn zu. Am 27. 6. 1967 faßte die Stadtvertretung von Bregenz hierfür den einstimmigen Beschluß. Im Protokoll des Ausschusses für Straßenplanung des Landesraumordnungsbeirates vom 9. 10. 1967 ist zu lesen: „Zusammenfassend kommt der Ausschuss für Straßenpla-

nung daher zum einstimmigen Ergebnis, daß die Unterflurvariante — Autobahn und Eisenbahn — mit Abstand die beste Lösung darstellt und ihr daher in jeder Hinsicht der Vorrang zu geben ist.“

Gestützt auf diese Empfehlungen faßte die Vorarlberger Landesregierung, acht Tage danach, am 17. 10. 1967, den einstimmigen Beschluß, die Unterflurvariante zur Ausführung vorzulegen. Am 4. Juli 1968 hat der Vorarlberger Landtag seiner Besorgnis darüber Ausdruck gegeben, daß sich die Entscheidung des Bautenministeriums verzögere, und in einer einstimmigen Resolution — von 34 anwesenden Abgeordneten stimmten 33 dafür — die Landesregierung beauftragt, alles ihr zu Gebote Stehende zu tun, um diese Entscheidung bei den Bundesstellen zu beschleunigen.

Nach gründlichster Überprüfung kam es dann im Ministerrat durch Anregung des Herrn Bautenministers Dr. Kotzina am 20. Jänner 1969 zum Beschluß der Unterflurlinienführung. Bereits am 19. 2. beschloß der Vorarlberger Landtag zur Verlegung des Güterbahnhofs nach Wolfurt 30 ha Grund zu erwerben und ihn kostenlos den ÖBB zur Verfügung zu stellen, sowie zur Verlegung der Geleise 14 Millionen Schilling vorzufinanzieren. Die Detailprojektierung, die nicht weniger als 20 Millionen Schilling kostete, war fertig, sowie die Verhandlungen betreff Anschluß auf deutscher Seite geordnet.

Die Entscheidung der Bundesregierung Klaus wirkte vorerst beruhigend, denn selbst die Kampfhähne waren froh, daß endlich eine Entscheidung gefallen ist und zum Bau der Autobahn grünes Licht gegeben wurde. Betroffene wird es bei jeder Linienführung geben.

Umso überraschender war es, daß selbst der jetzige Bundeskanzler Dr. Kreisky dieses noch wunde Kind mit in den Nationalratswahlkampf 1970 hineinriß und anlässlich seiner Wahlreisen in Vorarlberg vor allem in Bregenz erklärte, wenn er Bundeskanzler würde, würden die Planungen noch einmal einer Überprüfung unterzogen. Dr. Kreisky ist Bundeskanzler geworden. So hat dann der Ministerrat der SPÖ-Minderheitsregierung am 19. 1. 1971 die Entscheidung der Regierung Klaus angehalten. Der jetzige Bautenminister Moser hat mit einer neuerlichen Überprüfung aller vorliegenden Varianten die drei international anerkannten Fachexperten Dipl.-Ing. Jean-Louis Biermann (Lausanne), Professor Otto Sill (Hamburg) und Professor Dipl.-Ing. Friedrich Tams (Hamburg) beauftragt. Auch dieses Fachgutachten der von der sozialistischen Regierung eingesetzten internationalen Kommission sprach sich eindeutig für die Entscheidung der ÖVP-Alleinregierung aus.

**Hagspiel**

Nun begann das Drama. Auf diesem politischen Kriegsschauplatz konnte die SPÖ sehr ansehnliche Erfolge auf Bundes- sowie auf kommunaler Ebene erzielen. Damit die über Umweg-Autobahn neu in den Sattel gehobenen Funktionäre keinen Prestigeverlust zu erleiden haben, wurde einfach die parteipolitische Entscheidung gefällt und das Gutachten nicht akzeptiert.

Hier scheint sich eine sehr besorgniserregende Parallele mit der Heeres-Reformkommission abzuzeichnen: sechs Monate Wehrdienstzeit wurden versprochen, den Fachexperten kein Gehör geschenkt, jetzt Demontage des Bundesheeres. Das Wahlversprechen in Bregenz „keine Autobahn gegen den Willen der Bevölkerung zu bauen“, das Gutachten der Experten mißachtet, und jetzt sind wir dort, wo wir vor Jahren schon waren. Unsicherheit und Ungewißheit zeigt sich auf allen Gebieten. Die Zubringerstraßen sind nicht geklärt. Im Laibachtal sind Vorarlbergs beste landwirtschaftliche Betriebe. Sollen die zerstört werden, wo doch Vorarlberg so wenig fruchtbare Talflächen besitzt und die Landwirtschaft übermäßig viel Grund für Bauzwecke abgeben muß?

Die Anschlußstelle auf deutscher Seite ist nicht geregelt, und es dient sicherlich nicht zur gutnachbarlichen Verständigung, wenn jetzt der Schwarze Peter den deutschen Stellen zugeschoben wird. Gegen die Achschiene laufen bereits schon Protestaktionen mit Unterschriftensammlung, und um die Eisenbahnverlegung, damit Bregenz ein freies Bodenseeufer bekommt, das ja das Wertvollste für Bregenz wäre, ist es ganz still geworden. Darüber ist mir der Herr Bautenminister im Finanzausschuß die Antwort schuldig geblieben.

Die Verkehrsmisere in Bregenz ist viel zu ernst, daß man aus ihr einen Tummelplatz für eine sozialistische Alibi-Politik macht. Wer wird den wirtschaftlichen Schaden ersetzen, der durch die Verzögerungen entsteht, und kann sich der Bund den Devisenentgang leisten? Ein rascher Baubeginn ist unabdingbar notwendig. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Ich möchte auch an Sie, Herr Bautenminister, die konkrete Frage stellen: Werden Sie gemeinsam mit dem Herrn Verkehrsminister veranlassen, daß ein freies Bodenseeufer durch die Entfernung der Eisenbahnlinie im Zentrum der Stadt Bregenz gewährleistet ist?

Nun noch zur Wohnbauförderung. Das Wohnbauförderungsgesetz 1968, von der ÖVP-Alleinregierung beschlossen, hat der auf dem Lande lebenden Bevölkerung sehr große Erleichterungen gebracht. Eine Novellierung von der neuen Regierung liegt bereits vor.

Bei Behandlung dieser Regierungsvorlage wäre es sehr zu wünschen, daß den sich stets verändernden Verhältnissen Rechnung getragen würde, vor allem soll der Föderalismus berücksichtigt werden. Man kann einfach nicht alle Länder über einen Leisten ziehen, denn es ist ein großer Unterschied, ob die Förderungsmittel in einem Lande, wo die Bevölkerung wächst, oder in einem Lande, wo sie stagniert, aufgeteilt werden müssen. Daher ist eine generelle straffe Verteilung, wo alle Bundesländer genau dasselbe tun müssen, nicht förderlich. Man muß sich hier doch den Verhältnissen anpassen können und den Föderalismus hier gelten lassen.

Bei der heutigen Budgetdebatte wurde hier im Hause schon mehrmals darauf hingewiesen, daß es ein Unrecht ist, die Wertigkeit der Staatsbürger in Österreich in verschiedene Gruppen einzuteilen, und das geschieht durch den abgestuften Bevölkerungsschlüssel. Weiters empfinden wir es für nicht angebracht, daß die Lohnsteuer mit in diesen Mischschlüssel einbezogen wird. Der Steuerpflichtige hat wohl die Einkommensteuer direkt an sein Wohnsitzfinanzamt abzuführen, hingegen ist die Lohnsteuer vom Dienstgeber an das Finanzamt am Sitz der Verwaltung einzubezahlen. Für viele Dienstnehmer in allen Bundesländern ist das Zentralbesoldungsamt in Wien der Sitz der bezugsauszahlenden Stellen, was sich in der Lohnsteueraufbringung sehr stark auswirkt.

Herr Bundesminister, sind Sie bereit, einem gerechteren Aufteilungsschlüssel der Wohnbauförderungsmittel das Wort zu reden? Von den Schlüsselkomponenten scheinen Volkszahl und Bevölkerungszuwachs am gerechtesten zu sein, denn sie weisen einen direkten Zusammenhang mit dem Wohnungsbedarf auf und würden dem Föderalismus am besten entsprechen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

**Präsident:** Der nächste Redner ist der Abgeordnete Treichl.

Abgeordneter **Treichl** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Kollege Melter von der FPÖ hat in seinem Debattenbeitrag in bezug auf den Autobahnbau in Vorarlberg unter anderem die Frage gestellt, wie und wann die Autobahn im Raume Bregenz weitergebaut wird, und gemeint, daß es an der Zeit wäre, in diesem Autobahnabschnitt so bald als möglich eine Regelung zu treffen, insbesondere bezüglich des Anschlusses an das deutsche Autobahnnetz, damit mit den eigentlichen Bauarbeiten ehestens begonnen werden könne.

Das Wie der Autobahnführung, Herr Kollege Melter, dürfte ja in der Zwischenzeit dank der Initiative unseres Herrn Bauten-

**Treichl**

ministers geklärt sein. Das Problem des Anschlusses an das deutsche Autobahnnetz und das Problem des Grenzübertretes wird derzeit, soviel mir bekannt ist, in bilateralen Gesprächen einer Klärung zuzuführen versucht.

Kollege Hagspiel hat hier vom frischen Wind in der Frage der Autobahn Bregenz gesprochen. Ich möchte ebenfalls teils vom frischen, teils vom alten Wind sprechen, aber zu den Ausführungen meines Kollegen Hagspiel sind meines Erachtens doch einige Feststellungen notwendig, um die Dinge, so wie es hier schon einige Male geheißen hat, ins rechte Licht zu rücken, um aufzuzeigen, warum es bisher noch nicht möglich war, im Raume Bregenz eine Autobahn zu bauen.

Meine Damen und Herren! Die Frage der Führung der Rheintal-Autobahn im Raume Bregenz beschäftigt seit Jahren nicht nur die Bewohner der Landeshauptstadt und der umliegenden unmittelbar betroffenen Gemeinden, sondern auch für die maßgebenden Stellen des Landes und des Bundes ist dieses Problem zu einem, ich möchte fast sagen, ganz heißen Eisen geworden.

Daß die Trassenführung der Rheintal-Autobahn tatsächlich ein Problem darstellt, geht schon daraus hervor, daß nun schon weit über ein Jahrzehnt, wie Kollege Hagspiel ausgeführt hat, geplant, projektiert und verhandelt wird und bisher insgesamt 32 Varianten vorgelegt wurden.

Gestatten Sie mir, meine Damen und Herren, einen kurzen Rückblick. Bereits bei den Gemeinderatswahlen im Jahre 1960 hat der damalige Bürgermeister von Bregenz — der ÖVP-Bürgermeister von Bregenz, möchte ich betonen — Dr. Tizian eine Volksabstimmung bezüglich der Trassenführung der Autobahn in Bregenz durchführen lassen, eine Volksabstimmung, die ein eindeutiges Ergebnis zugunsten der Hang- oder Bergtrasse und gegen eine Seetrasse gebracht hat. Ich möchte daran erinnern, daß damals nicht weniger als 90,2 Prozent der Bregenzer Bevölkerung, Kollege Hagspiel, für eine Bergtrasse gestimmt und somit eine Seetrasse ganz entschieden abgelehnt haben. Trotz dieses eindeutig bekundeten Willens der Bregenzer Bevölkerung hat die damalige Bundesregierung Klaus mit dem verantwortlichen Bautenminister Dr. Kotzina (*Abg. Dr. Kotzina: Unterflur!*) und mit Zustimmung des Bregenzer Bürgermeisters, der 1960 seine Wahl mit dieser Volksabstimmung gewonnen hat, und mit Zustimmung der ÖVP-Mehrheit im Vorarlberger Landtag beziehungsweise in der Landesregierung nach Prüfung von 31 Varianten, wie damals die offizielle Begründung geheißen hat, 31 Varianten, deren

Planung einige Millionen gekostet haben, im Juni 1969 beschlossen, gegen den erklärten Willen der Bregenzer Bevölkerung eine See-Unterflur-Autobahn zu bauen. (*Zwischenrufe des Abg. Dr. Mussil.*)

Und dies alles, meine Damen und Herren, obwohl sich Aktionskomitees gebildet haben, obwohl die sozialistischen Fraktionen im Bregenzer Rathaus und im Vorarlberger Landtag, Herr Dr. Mussil, sich dagegen gewehrt und ein freies Bodenseeufer gefordert haben. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Das, meine Damen und Herren von der ÖVP, ist Ihre Art von Demokratie. Herr Abgeordneter Ofenböck — er ist leider nicht hier —, von jener Demokratie, von der Sie am vergangenen Dienstag so viel gesprochen haben. (*Erneuter Beifall bei der SPÖ.*)

Es war ein Glück für Bregenz, daß diese Entscheidung der damaligen Bundesregierung (*andauernde Zwischenrufe des Abg. Doktor Mussil*) — Herr Dr. Mussil, beruhigen Sie sich doch —, daß diese Entscheidung der damaligen Bundesregierung nicht am Anfang, sondern so ziemlich zum Ende der Gesetzgebungsperiode gefallen ist, denn sonst wäre tatsächlich eine Autobahn am Bodensee mit einer Bauzeit von zirka zehn Jahren endgültig beschlossen, wobei noch darauf hinzuweisen ist, daß mit dem eigentlichen Bau der Autobahn im Stadtkern erst nach Fertigstellung des Güterbahnhofes in Wolfurt, also frühestens erst 1978 begonnen hätte werden können.

Aber es war auch von ganz besonderer Bedeutung für Bregenz, daß die Wahlen vom 1. März 1970 der Sozialistischen Partei die relative Mehrheit im Parlament gebracht haben, denn dadurch ist endlich ein Umschwung im Trassen-Poker am Bodensee eingetreten.

Meine Damen und Herren! Im Jänner 1971 hat der Herr Bundesminister für Bauten und Technik im Ministerrat berichtet, daß in Anbetracht der in Vorarlberg herrschenden Meinungsdivergenzen eine Begutachtung aller bisher durchgeführten Planungen erforderlich sei, und die Herren Sill, Biermann und Tams beauftragt, ein solches Gutachten zu erstellen. Kollege Hagspiel hat bereits darüber gesprochen.

Dieses Gutachten wurde am 28. Juni 1971 dem Bundesministerium für Bauten und Technik übergeben. Die drei Experten sind dabei zur Auffassung gelangt, daß die Führung der Autobahn im Raume Bregenz entlang des Bodenseeuferes als Unterflurtrasse die geeignetste von den bis dahin erarbeiteten Varianten sei. Ja diese drei Experten haben sogar

**Treichl**

diese Führung der Autobahn als Jahrhundertchance für Bregenz bezeichnet. Soweit, so gut.

Ich möchte nicht näher auf dieses Gutachten eingehen, jedoch zum Beispiel darauf verweisen, daß in diesem Gutachten eine Menge Widersprüche zu finden sind; etwa wenn auf Seite 45 die herrliche Landschaft am Fuße des Pfändermassivs beschrieben wird und eben mitten in diese herrliche Landschaft, mitten in die Grünanlagen eine Autobahn hineingebaut werden soll.

Bundeskanzler Kreisky hat schon vor den Wahlen im Jahre 1970 erklärt, daß eine Autobahn auf keinen Fall gegen den Willen der Bevölkerung von Bregenz und Umgebung gebaut werden kann, und Bautenminister Moser hat einem Ersuchen der Bregenzer Stadtvertretung entsprechend im Juli 1971 eine neuerliche Prüfung eines Pfändertunnels beziehungsweise einer Hang-Tunnel-Trasse veranlaßt. (*Abg. Dr. Mussil: Sehr widersprüchlich!*) Bautenminister Moser hat das gemacht, Herr Dr. Mussil, was von der seinerzeitigen Regierung Klaus versäumt wurde. (*Zustimmung bei der SPÖ.*) Er hat nämlich zu echten Vergleichsmöglichkeiten eine Hang-Tunnel-Trasse projektieren lassen; Professor Krapfenbauer wurde damit beauftragt. Und Professor Krapfenbauer und sein Team, dem namhafte Experten — jetzt hören Sie gut zu, Herr Dr. Mussil —, wie Professor Jelinek, München, Dipl.-Ing. Gruner, Basel, Professor Doktor Kaspar, St. Gallen, Professor Dr. Rainer, Wien, und Professor Seifert, München, angehören, diese Herren haben ein neues Projekt der Hang-Tunnel-Trasse zwischen dem deutschen Grenzraum bis zum Autobahnknoten Rheintal ausgearbeitet. Dieses Projekt wurde auf seine technische Durchführbarkeit hin überprüft und von der Bregenzer Stadtvertretung zur Kenntnis genommen.

Eine neuerliche Überprüfung des Gutachtens der sogenannten drei Weisen, wie wir sie in Vorarlberg genannt haben, war aber nicht zuletzt auch schon deshalb notwendig, weil in dem vorgelegten Gutachten die Frage des Umweltschutzes überhaupt nicht oder nur ganz oberflächlich behandelt wurde.

Meine Damen und Herren! Hohes Haus! Wenn man nun den ganzen Werdegang der Bregenzer Autobahn kennt und die Gründe, die die Bundesregierung Dr. Kreisky veranlaßt haben, eine Generalüberprüfung vorzunehmen, ist es unverständlich, daß der Vorarlberger Landtag lediglich zur Beschlußfassung eines Antrages, die Bundesregierung möge eine unverzügliche Entscheidung über die Frage der Führung der Autobahn treffen, am 20. Juli dieses Jahres aus den Ferien zurückgeholt wurde und daß sich der frühere Bauten-

minister, Herr Dr. Kotzina, auch am 6. August 1971 im OVP-Volksblatt in Vorarlberg zu Wort gemeldet und gefordert hat: Die Autobahnlösung darf nicht verzögert werden! Dies ausgerechnet zu einem Zeitpunkt, in dem das Bautenministerium Herrn Professor Schweigart aus Hannover, Präsident der Internationalen Gesellschaft zur Erforschung von Zivilisationskrankheiten und Vitalstoffen, beauftragt hat, ein Gutachten über die Umweltprobleme im Raume Bregenz bei Errichtung einer See-Unterflur-Autobahn beziehungsweise bei Errichtung einer Hang-Tunnel-Autobahn, also beider zur Diskussion stehenden Trassen, zu erstellen. Plötzlich hatten es die Herren von der OVP sehr eilig, rasch eine Autobahn am See zu bauen, obwohl fast 15 Jahre vorher nur geplant, aber nichts geschehen ist. (*Abg. Gratz: Hört! Hört!*)

Es ist im Hohen Haus im Rahmen der Budgetberatungen schon sehr viel von Umweltschutz gesprochen worden, und es wurde der Bundesregierung auch wiederholt vorgeworfen, diese Frage nicht ernst genug zu nehmen. Der Herr Abgeordnete Ing. Letmaier hat am 2. Dezember im Hohen Haus im Zusammenhang mit der Regierungsvorlage betreffend die Finanzierung der Pyhrn Autobahn unter anderem ausgeführt, daß dem Natur- und Umweltschutz ein besonderes Augenmerk zugewendet werden muß, und er hat weiter gesagt, hier wird sich zeigen, ob es der Bundesregierung mit dem Umweltschutz ernst ist. Was für die Pyhrn-Autobahn gilt, sollte doch auch für die Autobahn im Raume Bregenz gelten, meine Damen und Herren von der OVP, und es ist daher nur das gute Recht der Bevölkerung von Bregenz, daß auch dieses Problem besonders behandelt wird. (*Zustimmung bei der SPÖ.*)

Herr Bautenminister Moser hat am 9. September 1971 in Bregenz unter anderem erklärt, daß der Umweltschutz seit einigen Jahren in das Bewußtsein der Menschen eingedrungen ist und man daher nicht umhin kann, diese wichtige Frage zu behandeln.

Denn bei der Übergabe des Gutachtens Sill, Tams und Biermann tauchte vor allem die große Frage auf, ob die vorgeschlagene Unterflurtrasse eine gewisse Gefahr in bezug auf den Umweltschutz beinhalten würde.

Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Professor Schweigart führt in seinem Gutachten unter anderem aus, daß im Gutachten, das sich für eine Unterflurtrasse ausspricht, ein notwendiger Hauptbestandteil, nämlich die Beurteilung der Umweltdisharmonie und des Umweltschutzes, fehlt beziehungsweise völlig ungenügend behandelt wurde. (*Abg. Dipl.-Vw.*)

**Treichl**

*Jossek:* Wegen 14 km Autobahn kann man eine Stunde rennen!) Professor Schweigart behauptet ferner — ja, wegen 14 Kilometer, wenn ich Sie richtig verstanden habe —, daß heute bereits mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit angenommen werden kann, daß die Bevölkerung von Bregenz von einer latenten Bleivergiftung betroffen ist, die von Jahr zu Jahr ernstere Formen annehmen wird. Und derselbe Professor kommt in dem sehr umfassenden und gründlich ausgearbeiteten Gutachten zum Schluß, daß von dem in dem Expertengutachten empfohlenen Bau einer See-Unterflur-Autobahn aus zwingenden Gründen einer zusätzlichen Gefährdung der Gesundheit der Menschen in der Stadt und im Raume von Bregenz-Lochau-Hard ganz entschieden abgeraten werden muß. Also, meine Damen und Herren, eine ganz klare und eindeutige Antwort eines angesehenen Fachmannes auf die gestellte Frage, ein klares Urteil, dem seitens der Bundesregierung auch Rechnung getragen wurde. *(Beifall bei der SPÖ. — Abg. Ofenböck:* Wir haben noch nicht gewußt, daß das Blei schon fliegen kann: aus der Untertrasse hinauf in die Öffentlichkeit!) Herr Kollege Ofenböck, dann haben Sie es wenigstens jetzt gehört, wenn Sie es noch nicht gewußt haben. *(Zustimmung bei der SPÖ.)*

Diese Aussage von Professor Schweigart wird noch dadurch unterstrichen, daß bei zwei bedeutenden Jahrestagungen im September 1971 in Montreux, die sich mit dem Schutz des Lebens, mit Umwelt- und Lebensbedingungen befaßten, das See-Unterflur-Projekt als „Schulbeispiel“ für eine fachtechnisch einleisige, nicht befriedigende Arbeit diskutiert wurde. Ich glaube, das sagt nun endgültig alles.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Im Hinblick auf die technisch ohne weiteres durchführbare Hang-Tunnel-Trasse im Raume Bregenz und im Hinblick auf das eindeutige Gutachten über den Umweltschutz von Professor Schweigart war daher die Entscheidung der Bundesregierung, vom ursprünglichen Beschluß der Regierung Klaus, eine See-Unterflur-Autobahn zu bauen, abzugehen, vollkommen richtig und im Interesse der in diesem Raum wohnenden Bevölkerung. *(Zustimmung bei der SPÖ.)*

Das, meine Damen und Herren, ist unsere Art von Demokratie: nicht gegen die Bevölkerung, sondern mit der Bevölkerung! *(Neuerlicher Beifall bei der SPÖ.)*

Hohes Haus! Bundeskanzler Dr. Kreisky hat also, wie ich Ihnen hoffentlich jetzt deutlich gemacht habe, schon sein vor den Wahlen im

Jahre 1970 gegebenes Versprechen, keine Autobahn gegen den Willen der Bevölkerung zu bauen, vollinhaltlich eingelöst. Für dieses Verständnis und für diese Haltung, ganz im Gegensatz zur damaligen Regierung Klaus mit dem verantwortlichen Bautenminister Kotzina, gebührt dieser Bundesregierung Dank und Anerkennung. Es ist nur zu hoffen, daß sich auch die maßgebenden Stellen des Landes dieser Einsicht endlich anschließen werden. *(Lebhafter Beifall bei der SPÖ. — Abg. Ofenböck:* Wenn er noch eine Weile geredet hätte, wäre die Autobahn auch schon fertig! — *Abg. Treichl:* Ich habe mir Ihren Blödsinn vom Dienstag auch anhören müssen!)

**Präsident:** Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Deutschmann. Bitte. *(Anhaltende Zwischenrufe.)*

Abgeordneter **Deutschmann** (OVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Es ist mir selbstverständlich verständlich, daß Sie nicht mehr gern zuhören. Ich möchte Sie aber trotzdem bitten, mir einige Minuten Gehör zu schenken. *(Abg. Weiss:* So etwas, was du verzapfst! — *Zwischenrufe bei der SPÖ.)*

Ich habe mich heute bemüht, Herr Doktor Fischer, sehr lang in diesem Plenum zu sitzen, und es ist mir etwas Besonderes aufgefallen. Ich meine jetzt nicht den Kollegen Nittel — den haben wir gestern in der gleichen Art kennengelernt —, sondern ich meine den Herrn Bundesminister Moser, der in seiner Wortmeldung erklärt hat: Es ist furchtbar schwer, Bautenminister zu sein.

Ich möchte in diesem Zusammenhang höflichst anfragen — ich nehme an, Herr Bautenminister, Sie sind mir nicht böse —, warum und wieso Sie jetzt in Ihrer neuen Funktion als Bundesminister so zimperlich geworden sind. *(Abg. Gratz:* Also zimperlich ist er nicht!) Ich kenne Sie nämlich aus einer Zeit, in der Sie Nationalrat waren ... *(Abg. Pölz:* Das ist er jetzt auch noch!), in der Sie nur Nationalrat waren; ich bitte um Entschuldigung. *(Abg. Dr. Fischer:* Was heißt „nur“?) Ich kann mich noch sehr gut an Ihre harten Formulierungen erinnern, die Sie immer wieder von diesem Rednerpult aus bei unserem Minister angebracht haben. *(Beifall bei der OVP.)*

Ich glaube, daß man dazu nur das eine sagen kann, Herr Bundesminister: Die Zeiten haben sich vielleicht geändert. *(Demonstrativer Beifall bei der SPÖ. — Ruf bei der SPÖ:* Eure auch!)

Es gibt ein sehr gutes Sprichwort, und vielleicht kann man dem einen oder dem anderen dieses Sprichwort in das Stammbuch schreiben *(Abg. Gratz:* Geh mit der Zeit, geh mit der

1250

Nationalrat XIII. GP — 15. Sitzung — 16. Dezember 1971

**Deutschmann**

**SPO!, heißt das!):** Was du nicht willst, daß dir man tu, das füge keinem andern zu! — Ich weiß, Sie lächeln darüber, aber es steckt sehr viel Wahrheit dahinter.

Die Kollegen von der sozialistischen Fraktion haben heute, als sie sich zum Wort gemeldet haben, sehr oft die Meinung vertreten: Jetzt ist die Österreichische Volkspartei in einer anderen Situation (*Abg. Wodica und Abg. Gratz: Im „Trockendock“!*), und jetzt fordert sie und fordert sie. Sie haben gesagt: Der Kollege Helbich hat wiederum 3 Milliarden Schilling mehr für den Straßenbau gefordert.

Ich muß Ihnen etwas sagen, meine sehr geehrten Damen und Herren von der Regierungspartei: Der Einwand wäre dann richtig und taktisch klug, wenn Sie in der Lage wären, den Beweis anzutreten (*Abg. Wodica: Den Sie uns schuldig geblieben sind!*), daß Sie in der Wahlwerbung nicht Versprechungen getan haben, die Sie heute nicht einlösen können. (*Abg. Wielandner: In 14 Tagen doch nicht!*)

Lieber Freund Wielandner! Wenn du von dem frischen Wind gesprochen hast, den der Herr Bundesminister Moser in das Bautenressort hineingebracht hat, so werde ich in weiterer Folge darauf noch zurückkommen. (*Neuerliche Zwischenrufe bei der SPO.*)

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Sie dürfen sich nicht verwundern, daß wir bei dieser Gelegenheit hier im Plenum uns auf das beziehen, was Sie als wahlwerbende Partei, was Sie als Bundeskanzler, als Minister draußen sehr breit der Öffentlichkeit kundgetan haben.

Ich bin dem Herrn Bundesminister Moser sehr dankbar (*Bravorufe bei der SPO*), daß er uns an die Wahlversprechen erinnert hat, die er abgegeben hat, und er meinte, er stehe auch dazu.

Ich hoffe, Herr Bundesminister, daß Sie auch zu dem Fernsehinterview stehen, welches Sie vor den Wahlen — selbstverständlich vor den Wahlen! — abgegeben haben und in dem Sie die Leistungen Ihres Ressorts in bezug auf die Autobahn den Österreichern kundgegeben haben. Sie haben die Meinung vertreten, daß die derzeitigen Projekte der Autobahn Mitte der achtziger Jahre ihre Vollendung finden und abgeschlossen werden. Ich nehme an, daß Sie dazu noch stehen.

Sie sind in weiterer Folge bei diesem Interview gefragt worden: Wie viele Autobahnkilometer werden jetzt in Österreich gebaut? — Sie erklärten: 50 km!

Dann kam die Frage vom Reporter: Was stellen Sie sich vor, daß Sie in der Zukunft auf

diesem Gebiet werden leisten können? — Und Sie haben prompt erklärt: Es wird in den nächsten Jahren so weit sein, daß wir 100 km bauen werden.

Der Herr Reporter — ich nehme an, daß Sie sich noch sehr gut daran erinnern können —, selbst ein klein wenig verwundert, hat dann die Frage an Sie gestellt: Herr Bautenminister! Wie stellen Sie sich die Finanzierung vor? Gibt es eine Steuererhöhung oder meinen Sie, daß Sie irgendwo auf dem öffentlichen Markt Mittel mobil machen können? — Sie haben ausdrücklich erklärt: Es werden die Zunahme der Motorisierung und die höheren Einnahmen durch die Mineralölsteuer mir die Gelegenheit geben, daß diese 100 km letzten Endes gebaut werden können.

Ich möchte Sie in diesem Zusammenhang fragen, Herr Bundesminister: Wie kommt es eigentlich dazu, daß Sie eine so optimistische Auffassung haben? (*Abg. Dr. Prader: Inflation!*) Ich frage deshalb, Herr Bundesminister, weil Sie ja selbst beim Österreichischen Straßentag im Mai 1971 dabei waren, auf dem Ihr höchster Beamter, der Herr Sektionschef Dr. Raschauer, die Erklärung abgegeben hat, daß in den nächsten Jahren jährlich — und jetzt komme ich auf das zurück, was der Herr Kollege Helbich schon gesagt hat, meine sehr geehrten Damen und Herren! — 3 Milliarden Schilling im österreichischen Straßenbau zu wenig sein werden. (*Zwischenruf des Abg. Wielandner.*)

Es war für die Anwesenden auf diesem Straßenbautag wie eine kalte Dusche, weil man sich ja auch in diesem Zusammenhang mit den Finanzierungsfragen beschäftigt hat. Ich muß sagen, Herr Bundesminister, daß Ihre Prognose, Mitte der achtziger Jahre mit den derzeit geplanten Projekten fertig zu werden, falsch war. (*Abg. Wodica: Sie sind ein Wahrsager!*)

Ich möchte an einem Beispiel aus Kärnten das auch begründen, weil ich der Meinung bin, daß man, wenn man behauptet, daß etwas falsch ist, auch den Mut haben muß, eine Begründung dazu zu finden. (*Abg. Gratz: Für etwas Falsches gibt es keine Begründung!*)

Ich möchte folgendes aufzeigen. Herr Bundesminister! Sie kennen sich sicherlich recht gut aus. In Kärnten sind zurzeit zwei Autobahnen im Bau und fertig in der Projektierung. Die eine Autobahn ist die Südautobahn von der steirischen Grenze weg, von der Pack, bis zur italienischen Grenze bei Thörl-Maglern. Die zweite Autobahn ist die Tauernautobahn von Rennweg-Katschberg bis nach Villach-Einbindung in die Südautobahn. Das sind insgesamt, Herr Bundesminister — und ich sage

**Deutschmann**

Ihnen sicherlich nichts Neues —, 217 km, die gebaut werden sollten.

Im kommenden Sommer, Hohes Haus, werden von diesen beiden Autobahnen 30 km — 30 km! — ihrer Bestimmung übergeben.

Herr Dr. Fischer! Sie nicken nur mit dem Kopf, und ich weiß, daß Sie sich mit dieser Materie nicht beschäftigt haben, aber Sie sind ja (*Abg. Dr. Fischer: Ich glaube es Ihnen schon!*) — und das hat ja schon mein Kollege Breiteneder gesagt — zurzeit ... Ich will den Ausdruck gar nicht nennen, weil ich wahrscheinlich vom Herrn Präsidenten ermahnt werden würde.

Es ist so, daß die Bauzeit, meine sehr geehrten Damen und Herren, für diese 30 km sieben Jahre betragen hat. (*Abg. Pölz: Fünf Jahre ÖVP!*) Ich werde Ihnen noch etwas dazu sagen: Das würde heißen, daß für die 187 km, die verbleiben, eine Bauzeit von 42 Jahren benötigt werden wird. (*Abg. Mühlbacher: Bei Ihrem Tempo! — Abg. Pölz: Jetzt geht es schneller!*) Herr Bundesminister! Das würde heißen, wenn sich der Baufortschritt so entwickelt wie bei diesen 30 km, daß wir diese beiden Projekte im Jahre 2014 zur Gänze dem Verkehr übergeben können. (*Abg. Suppan: Da ist Moser schon in Pension!*) Ich glaube, wir werden das nicht mehr erleben. (*Abg. Dr. Kreisky: Warum nicht?*)

Ich möchte folgendes dazu sagen — jetzt werden Sie sich, meine sehr geehrten Damen und Herren der Sozialistischen Partei, wundern —: Sie müssen in dieser Situation dem Lande Kärnten Verständnis entgegenbringen, und ich muß Ihnen auch sagen, Herr Bundesminister, daß das Land Kärnten, die Kärntner Landesregierung und auch der Landeshauptmann von Kärnten mit Ihnen und mit dieser Vorgangsweise nicht zufrieden ist.

Sie haben vorhin dem Herrn Bautenminister für seine Tätigkeit gedankt. Ich will die Leistungen des derzeitigen Bautenministers auch nicht schmälern, das liegt mir fern. (*Beifall bei der SPÖ.*) Aber was lesen wir in der Presse? „Wurde Kärntens Autobahn nun auf Hungerkur gesetzt?“ Oder: „Kein Stopp für Tauernautobahn!“, „Landeshauptmann Sima fordert zeitgerechten Ausbau der Tauernautobahn bis ins Drautal.“

Herr Bundeskanzler! Sie haben sicher den Brief bekommen, den der Herr Landeshauptmann in seinem Presseorgan, der „Kärntner Tageszeitung“, offeriert. Das ist eine Situation, mit der wir uns wirklich nicht abfinden können. „Sima warnt vor einem Schildbürgerstreich.“ Der sozialistische Landeshauptmann von Kärnten warnt ... (*Abg. Pölz: Euer Landeshauptmann! — Abg. Dkfm. Gorton:*

*Euer Genosse!*) Ja, der der Sozialistischen Partei angehörende Landeshauptmann warnt vor einem Schildbürgerstreich. „Kärnten regt neue Finanzierungsmöglichkeiten für Ausbau der Tauernautobahn an.“ Ich nehme an, Herr Bundesminister, daß Sie diese Vorschläge sicher diskutieren werden. Wir hoffen, daß Sie einen Weg finden, damit die Kärntner Autobahn nicht erst im Jahre 2014 zur Gänze dem Verkehr übergeben wird.

Abschließend: Ich nehme an, daß Ihr Herr Bautenminister auch eines Tages erhofft, daß man ihm einen solchen Dank entgegenbringt, wie hier in der „Kärntner Tageszeitung“ der hier an seinen Vorgänger Kotzina ausgesprochen wurde, wo es heißt: „Die Bauarbeiten dafür sind im Raume Villach und Klagenfurt im vollen Gange. Es wäre daher bei den bisher erzielten großen Erfolgen keinesfalls zu verantworten, Mittel der Südautobahn zugunsten der Tauernautobahn einzusparen.“ (*Abg. Gratz: Da sehen Sie, wie objektiv wir sind!*)

Ich möchte Sie bitten, Herr Bundesminister, nehmen Sie den Wunsch des Landes Kärnten zur Kenntnis, daß wir nicht bis zum Jahre 2014 warten wollen, sondern daß Sie für die Belange der Kärntner Bevölkerung Verständnis aufbringen. (*Beifall bei der ÖVP.*)

**Präsident:** Der nächste Redner ist der Herr Abgeordnete Lehr.

Abgeordneter **Lehr** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Mein Vorredner, der Herr Abgeordnete Deutschmann, hat seine Ausführungen ungefähr so eingeleitet: Die SPÖ hat nur zu dem Zweck Versprechungen gemacht, damit der Wahlsieg gesichert sei. (*Abg. Dr. Prader: Das ist ganz was Neues!*) Moment, Herr Abgeordneter Prader. Die ÖVP glaubt noch immer, die bessere Partei zu sein (*Beifall bei der ÖVP*), nur das Unverständnis der Wähler habe ihr keinen Wahlsieg gebracht. Überlassen Sie die Beurteilung, wer mehr verspricht und wer mehr arbeitet, ruhig den Österreichern. (*Beifall bei der SPÖ. — Abg. Dkfm. Gorton: Sie versprechen mehr und wir arbeiten mehr!*) Das ist Ihre Ansicht, aber die Ansicht der Österreicher ist etwas anders. (*Abg. Suppan: Gewesen! — Abg. Wodica: Noch immer! Denken Sie an den 10. Oktober!*)

Angeichts der fortgeschrittenen Stunde werde ich mich sehr kurz halten und mich mit einem Problem befassen, das von der ÖVP nur so am Rande gekratzt wurde, und zwar hat der Herr Abgeordnete Breiteneder den Herrn Bundesminister für Bauten gebeten, er solle endlich auf dem Land draußen ordentliche Verwaltungsgebäude errichten. Nachdem

**Lehr**

dies in der Vergangenheit scheinbar eine sehr stiefmütterliche Angelegenheit war, möchte ich für die ÖVP einige Erfahrungen wach werden lassen. Mein Diskussionsbeitrag zum Kapitel Bauten wird sich somit mit dem baulichen Zustand der bundeseigenen Gebäude befassen.

Es gibt eine Menge Beschwerden darüber, daß Verwaltungsgebäude, Museen, Kasernen und andere dem Bunde gehörige Gebäude sich in einem Zustand befinden, der eine Verwendung nur mehr bedingt zuläßt oder überhaupt in Frage stellt. Immer lauter und zahlreicher werden die Forderungen nach Verwaltungsgebäuden des Bundes, die einen zeitgemäßen Betrieb gewährleisten.

Um feststellen zu können, in welcher Größenordnung sich dieses Problem bewegt, erscheint es mir doch angebracht, einmal den ganzen Komplex der Bundesgebäude näher zu betrachten. *(Zwischenruf bei der ÖVP.)* Sie müssen schon ein bißchen mittun. Wir haben auch schon gewartet, daß die ÖVP zu reden aufhört.

Die Verwaltung dieser Liegenschaften mit den dazugehörigen Objekten und Anlagen liegt in den Händen der Bundesgebäudeverwaltung, unterteilt in die Verwaltungen I und II, wobei der letzteren die Verwaltung aller derzeitigen und ehemaligen militärischen Gebäude und Anlagen obliegt.

Der Verwaltung I unterstehen somit alle Regierungs- und Ministerialgebäude, alle Hochschulen, ferner alle Anstaltsgebäude der Unterrichtsverwaltung und vieles mehr, ferner alle Amts- und Anstaltsgebäude der Unterrichtsverwaltung einschließlich aller bundeseigener Museal- und Institutsgebäude.

Meine Damen und Herren! Könnte man alle diese soeben aufgezählten Gebäude aus dem ganzen Bundesgebiet auf einem Platz zusammenstellen, so würde dies der Kubatur nach einer Stadt wie Graz entsprechen, nur damit Sie einen Überblick bekommen, wieviel in den letzten Jahren ruiniert worden ist.

Ob das allerdings ein schöner Anblick wäre, alle diese Gebäude auf einem Platz zu sehen, möchte ich sehr bezweifeln. Eine große Anzahl weist, wie schon angeführt, beträchtliche Bauschäden auf und repräsentiert sich in einem Zustand, der alles andere eher als gut und schön zu bezeichnen ist. Manche der Schäden stammen aus der Kriegs- oder Besatzungszeit, und es erhebt sich die Frage, wieso diese nach 26 beziehungsweise 16 Jahren noch immer nicht behoben sind. Lag es am Mangel an Geld, oder waren keine Arbeitskräfte zur Behebung dieser Schäden vorhanden? Oder

ließen Unverständnis und Verantwortungslosigkeit diesen Zustand so lange außer acht?

Arbeitskräftemangel kann es auf keinen Fall gewesen sein. Denn gerade unter der Regierung Klaus, besonders in den Jahren 1968, 1969 und auch 1970, gab es mehr beschäftigungslose Bauarbeiter als in den Jahren zuvor und auch, wie es sich beweist, nachher. Ebenso klagten viele Baufirmen in dieser Zeit über eine schlechte Auftragslage. Somit wären alle, die Bauarbeiter wie die Baufirmen, für zusätzliche Arbeits- und Verdienstmöglichkeiten sehr dankbar gewesen.

Aber die Regierung Klaus verfolgte damals das Prinzip des Gesundschumpens der Bauwirtschaft und war somit solchen Möglichkeiten einer zusätzlichen Arbeitsvergabe verschlossen. Dabei soll nicht übersehen werden, daß sich durch dieses lange Zuwarten der Schadensumfang rapid vergrößerte.

Aber es geht dabei nicht nur um finanzielle Schäden, es geht dabei auch um das Ansehen Österreichs. Oder kann es uns als Kulturland, als Fremdenverkehrsland gleich sein, daß in Museen wie dem Kunsthistorischen und dem Naturhistorischen Museum in Wien die Besucher durch Schutzgerüste und Bretterverschläge vor herabfallenden Bauteilen geschützt werden müssen? Welchen Eindruck muß dies bei Besuchern hinterlassen, wenn sich unsere Museen in einem solchen desolaten Zustand präsentieren.

Meine Damen und Herren! Ebenso muß Unverständnis und auch Verantwortungslosigkeit in der Vergangenheit dafür gesorgt haben, daß es heute noch Kasernen gibt, in denen die sanitären Verhältnisse und die wirtschaftlichen Notwendigkeiten nicht mehr den derzeitigen Anforderungen entsprechen, in denen Adaptierungsarbeiten notwendig und dringend sind, weil sonst mit einer teilweisen Stilllegung des Ausbildungsbetriebes gerechnet werden muß. Im Arbeitsbehelf zum Finanzgesetz 1972 kann man lesen, daß höchst notwendige Bauarbeiten auch deshalb nicht mehr länger aufgeschoben werden können, um damit auch den behördlichen Vorschriften endlich nachzukommen.

Ich glaube aber kaum, daß hier jemand anwesend ist, der behaupten wird, daß derartige Schäden und Baumängel von heute auf morgen entstehen. Vielmehr wird durch obige Tatsache bestätigt, daß jahrzehntelang eine arge Vernachlässigung dieser Gebäude im Gange war, und zwar in einer Zeit, in der die ÖVP dafür verantwortlich war.



**Lehr**

Es war ihr scheinbar egal, wie die Bediensteten und Präsenzdienner untergebracht waren. Es gehört schon allerhand dazu, junge Österreicher, die für die Landesverteidigung ausgebildet werden, in Kasernen unterzubringen, denen mehr oder weniger die baupolizeiliche Sperrung drohte. In anderen Bereichen hätte diese Vernachlässigung der sanitären und anderer baulicher Voraussetzungen zu einer Sperrung geführt. Hier könnte man im wahren Sinne des Wortes von einer Demontage des Bundesheeres sprechen. *(Zwischenrufe.)*

Ja, das stimmt schon, es hat sich langsam herumgesprochen, wie man bei Vater Staat in den Kasernen untergebracht wird. *(Abg. Dipl.-Ing. Tschida: Herr Kollege! Wir haben eine ganz neue!)* Ja, ein paar sind neu, aber es gibt dafür umso ältere, die gar nicht mehr entsprechen. Es darf daher auch niemanden wundern, wenn heute die Jugend kein besonderes Verständnis für das Bundesheer und somit auch für die Landesverteidigung zeigt.

Meine Damen und Herren! Es gibt aber auch noch andere unschöne Dinge auf dem Sektor der Bundesgebäude. Es bemüht sich zum Beispiel die Stadt Mödling — und es gibt sicherlich noch viele andere Städte und viele gleichgelagerte Fälle —, die Altstadt gefällig zu gestalten. So wurde vor einigen Jahren das Rathaus renoviert; auch die Besitzer der umliegenden Häuser konnten dazu bewogen werden, ihre Fassaden herzurichten. Bis auf einen Hausbesitzer, und dieser Hausbesitzer war der Bund. Das Bezirksgericht Mödling verschandelt seit vielen Jahren die Umgebung des Rathauses, und alle Vorstellungen, doch auch dieses Gebäude zumindest außen herzurichten, stießen auf taube Ohren.

Sehr aufschlußreich in diesem Zusammenhang ist die Lektüre des 2. Budgetüberschreitungsgesetzes: eine Art von Katalog baufälliger Gebäude. Unter anderem wird darin über ein bundeseigenes Gebäude berichtet, das Bundesseminar für landwirtschaftliches Bildungswesen ist darin untergebracht, welches so schwere bauliche Schäden aufweist, daß deren Behebung nicht mehr aufgeschoben werden kann, weil sonst die Gefahr besteht, daß die Fassade abstürzt. Also das ist auch von heute auf morgen passiert. *(Abg. Graf: Ungeheuerlich!)* Ja, das sind Ungeheuerlichkeiten, aber immerhin sind es keine schönen Aushängeschilder für Bundesgebäude.

Infolge Nichteinhaltung der Verpflichtung des Bundes, diese Häuser herzurichten, gibt es noch immer zahlreiche Finanzämter — und da hat der Herr Abgeordnete Breiteneder einen Hilferuf ausgestoßen —, die schon längst

den gestellten Anforderungen nicht mehr entsprechen und dadurch eine arge Belastung der Bevölkerung darstellen. Wer hat nicht schon das „Vergnügen“ gehabt, stundenlang in unzulänglichen Finanzämtern, zusammengedrängt in engen Räumen, auf die Erledigung seiner Angelegenheit zu warten? *(Zwischenruf bei der ÖVP.)* Ja scheinbar gehen Sie nie aufs Finanzamt, darum wissen Sie das nicht. *(Abg. Dr. Neuner: Ich schon!)* Da müssen Sie sich einmal zwei oder drei Stunden anstellen, damit Sie einmal lernen, wie das ist. Das ist nämlich das, was den Österreichern nicht gefällt. *(Zwischenrufe bei der ÖVP.)* Wissen's.

Wohl kann und soll auch dabei festgestellt werden, daß sich die Beamten immer sehr bemühen, die Abwicklung des Parteienverkehrs möglichst flüssig zu gestalten. Aber wo zuwenig Platz vorhanden ist, wo das Gebäude den immer stärker werdenden Anforderungen nicht mehr entspricht, kann das größte Bemühen der Beamten keine wesentliche Abhilfe mehr schaffen. *(Zwischenrufe bei der ÖVP und Gegenrufe bei der SPÖ. — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.)* Na gehen Sie einmal aufs Finanzamt hin und stellen Sie sich an! Stellen Sie sich einmal an und schauen Sie sich das einmal aus der Sicht der Bevölkerung an! Ja, Sie haben nie daran gedacht, daß es so etwas auch gibt.

Hier in Wien sind besonders die Finanzämter in der Florianigasse und in der Aspernbrückengasse in dieser Richtung sehr bekannt. *(Zwischenrufe.)* Ja, ja, die gefallen euch nicht, euch gefällt nur der Straßen- und der Wohnbau, aber es gibt auch noch andere Dinge in Österreich, die die Bevölkerung geregelt haben will. — Ja, jetzt braucht's net auf den Finanzminister hinreden, das hätten S' müssen seinem Vorgänger sagen. — Wie etwa in Liezen, St. Pölten, Rohrbach. Eine besondere Belastung stellt auf diesem Gebiet auch die Unterbringung eines Finanzamtes in mehreren Gebäuden dar, in Gebäuden, die oft kilometerweit auseinander liegen. *(Zwischenrufe bei der ÖVP.)* Ja, ist auch ungeheuerlich, denn da können S' dann noch extra einen Gesundheitsmarsch antreten.

In diesem Zusammenhang möchte ich dann auch noch folgende Feststellung treffen. So untragbar auf die Dauer die eben aufgezeigten Mängel für die Bevölkerung sind, so unzumutbar sind sie aber auch für die Beamten, die in diesen unzulänglichen Amtsgebäuden ihren verantwortungsvollen Dienst verrichten müssen.

In manchen der Büroräume, die oft wegen Raumangel überbelegt sind, scheint die Zeit seit Kaiser Franz Joseph stillgestanden zu

**Lehr**

sein. Zumindest erweckt die vorhandene Einrichtung und der allgemeine Zustand der Büroräume diesen Eindruck. Wo blieben da im Laufe der Jahre die modernen Erkenntnisse über die Gestaltung von Arbeitsplätzen? Wo blieben da vor allem die Beschützer des österreichischen Beamtentums aus den Reihen der ÖVP? Schon vor vielen Jahren hätte sich da ein weites Betätigungsfeld für sie aufgetan. Oder war man in diesen Kreisen damals der Meinung, daß hinsichtlich der Arbeitsplatzgestaltung sowieso alles in Ordnung sei? Ich kann diese Meinung in keiner Weise teilen und trete dafür ein, daß dieser unwürdige Zustand so rasch als möglich geändert wird. *(Beifall bei der SPÖ.)* Leider ist dieses ÖVP-Erbe so umfangreich, daß eine Sanierung große finanzielle Mittel beanspruchen wird.

Wir Sozialisten wollen die Verwaltung und damit das Verhältnis zwischen Bundesbeamten und Staatsbürgern den modernen Erfordernissen anpassen. Daher müssen wir auch dafür sorgen, daß die alten Tintenburgen innerhalb der Verwaltung zum Verschwinden gebracht werden. *(Beifall bei der SPÖ.)* Ein Vierteljahrhundert nach der Begründung der Zweiten Republik scheint es höchste Zeit dafür zu sein.

Anstelle der althergebrachten Verwaltung muß der Bevölkerung ein modernes Service geboten werden. Dazu müssen aber auch die erforderlichen Amtsgebäude und Anlagen entsprechend adaptiert und nötigenfalls durch Neubauten ersetzt werden. Die Dringlichkeit dazu wird ja kaum in Zweifel gezogen werden können.

Es ist daher zu begrüßen, daß für das Jahr 1972 die Mittel zur laufenden Erhaltung und Sanierung der Bundesgebäude eine nicht unbedeutende Steigerung erfahren haben.

Ich möchte abschließend an den Herrn Bundesminister für Bauten und Technik das Ersuchen richten, alle in seinem Bereich möglichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß die Bundesgebäude endlich in einen Zustand versetzt werden, der eines Staates wie Österreich auch würdig ist, damit jeder Österreicher, aber auch jeder Besucher aus dem Ausland, wo immer sie mit dieser Angelegenheit konfrontiert werden, auch daran erkennen können, daß eine andere, eine moderne Zeit in Österreich angebrochen ist. *(Beifall bei der SPÖ.)*

**Präsident:** Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesminister. Bitte.

Bundesminister für Bauten und Technik **Moser:** Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Erlauben Sie mir, in der

um diese Tageszeit gebotenen Kürze doch noch auf einige Fragen einzugehen, die im Laufe der Debatte aufgeworfen worden sind.

Herr Abgeordneter Minister Dr. Kotzina! Ich teile mit Ihnen vollkommen die Auffassung, daß die Bundesmineralölsteuer ungeschmälert erhalten werden muß. Wenn Sie von der Begehrlichkeit der Finanzminister gesprochen haben, dann weiß ich zwar nicht, welche Erfahrungen Sie gemacht haben, aber ich darf für meinen Teil sagen, daß der derzeitige Finanzminister bisher noch mit keiner Geste, aber auch mit keinem Wort etwa diese Bundesmineralölsteuer für sich inkamerieren wollte. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Wenn Sie, Herr Abgeordneter Dr. Kotzina, gesagt haben, daß die Preissteigerung bei den Erhaltungskrediten bis zu 50 Prozent betragen würde, so muß das offenbar auf ein Mißverständnis zurückzuführen sein. Nach der mir gegebenen Information ist im Hinblick darauf, daß der finanzgesetzliche Ansatz für die Erhaltung zu niedrig angesetzt war, die Notwendigkeit aufgetaucht, zur Bedeckung des Erhaltungsaufwandes Mittel im Rahmen des 2. Budgetüberschreitungsgesetzes sicherzustellen, und bei der Darstellung dieses Problems wurde die Lohnintensität der Erhaltungsarbeiten dargestellt, wobei etwa 50 Prozent der Kosten der Erhaltung auf Löhne entfallen, während — Sie wissen es sicherlich — im Ausbau der Straßen die Lohntangente im Schnitt nur etwa bei 35 Prozent gelegen ist.

Was die Frage der Schulen und Ihre Meinung anlangt, daß nur weitergebaut werden könne, was schon begonnen wurde, muß ich Ihnen leider, das heißt Gott sei Dank widersprechen. Es sind im nächsten Jahr auf dem Hochschulektor 16 Fortsetzungsbauvorhaben finanziert, und vier neue Bauvorhaben werden begonnen werden. Es werden im allgemeinbildenden höheren Schulsektor 24 Fortsetzungsbauvorhaben weitergeführt und 14 neue begonnen werden. Es werden auf dem Sektor der berufsbildenden höheren Schulen elf fortgesetzt und drei neu begonnen.

Im heurigen Jahr ist das Schnellbauprogramm, welches 77 Klasseneinheiten umfaßte, zur Stunde voll erledigt, das heißt, diese Klassen sind bereits im Betrieb. Ich hoffe, daß auch im nächsten Jahr — dafür sind ja 75 Millionen Schilling zusätzlich vorgesehen — dieses Schnellbauprogramm ebenfalls durchgeführt werden kann.

Wenn ich die Vorfinanzierungskosten, die die Stadtgemeinde Wien für den Bau von höheren Schulen in Wien angeboten hat, im nächsten Jahr mit 50 Millionen Schilling und 75 Millionen als zweiten Teil des Schnellbau-

**Bundesminister Moser**

programms sowie die Neubauunterhaltungskredite, die in meinem Budget stehen, rechne, dann wird nächstes Jahr erstmalig die Milliarden Grenze für die Neubauten an Hochschulen und höheren Schulen überschritten sein. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Herr Abgeordneter Breiteneder! Sie haben mir die — Mühlviertler Autobahn, haben Sie gesagt — Mühlkreis-Autobahn ans Herz gelegt. Nicht nur diese Autobahn, alle Bundesländer liegen mir am Herzen. Ich darf sagen, daß sich schon vor der Verabschiedung des Bundesstraßengesetzes 1971 über meinen Auftrag ein Kontaktkomitee, bestehend aus Beamten meines Hauses, den Vertretern der Bundesländer und auch der Wissenschaft, darangemacht hat, ein Schwerpunktausbauprogramm zu erarbeiten. Die wissenschaftlichen Untersuchungen sind in vollem Gange. Ich hoffe, daß das Programm im ersten Halbjahr des kommenden Jahres zumindest auf dieser Ebene sichtbare Formen angenommen haben wird. Nach den Dringlichkeiten, die dort festgestellt werden, nach einer Reihe von Gesichtspunkten soll ja die Finanzierung der Autobahnen und auch der Bundesstraßen erfolgen.

Sie wie übrigens auch der Herr Abgeordnete Lehr haben mit Recht auch den Zustand unserer Amtsgebäude beklagt.

Meine Damen und Herren! Es ist ein dauerlicher Zustand, in dem sich viele unserer Verwaltungsgebäude, aber auch unserer Museen und Amtsgebäude befinden. Es ist ein ungeheurer Nachholbedarf auf diesem Sektor entstanden.

Ich darf aber die Damen und Herren darauf verweisen, daß im Sektor der Instandhaltungskredite im kommenden Jahr eine sehr deutliche Akzentverschiebung zu den Instandhaltungen der Amtsgebäude vorgenommen wird. Die Kredite für die Instandsetzung der Amtsgebäude steigen um rund 47 Prozent gegenüber den heurigen Ansätzen.

Und was das Amtsgebäude Vöcklabruck anlangt, Herr Abgeordneter Breiteneder, so ist mir dieses Problem seit Monaten, Jahre wäre übertrieben, seit Monaten sehr bekannt. Ich habe mir selber den Zustand etwa des Bezirksgerichtes dort angesehen. Sie haben recht.

Aber allen, die aus diesem Bereich geklagt haben, Gewerkschaft der öffentlich Bediensteten, Gemeinde, und was sich alles eingesetzt hat, darf ich sagen, daß ich mit dem Herrn Finanzminister gegenwärtig gerade in Gesprächen bin, wie wir sicherstellen können, daß im Jahre 1972 auch für dieses Amtsgebäude etwas gemacht werden kann. Das würde für Oberösterreich ein großes Amts-

gebäude in Wels und ein Amtsgebäude in Vöcklabruck bedeuten. Und ich hoffe, daß wir auch noch irgendeine Möglichkeit finden, in Perg mit den Arbeiten beginnen zu können. Das würde für Oberösterreich dann doch, was die Amtsgebäude anlangt, eine relativ große Quote ausmachen.

Ich weiß, daß das noch immer zuwenig ist, aber da komme ich gleich zum Herrn Abgeordneten Deutschmann, der gemeint hat, der Bautenminister sei jetzt zimperlich. Nein, Herr Abgeordneter Deutschmann, ich habe mich nicht geändert. Ich habe nur gesagt, ich habe es schwer; schwer deshalb, weil ja von derselben Seite dieses Hauses gesagt wird, da sei viel zuwenig Geld vorhanden, um alle die Baunotwendigkeiten, die wir vor uns sehen, finanzieren zu können. Aber vom selben Sektor wird der Bautenminister deshalb kritisiert, weil er mehr Geld für Investitionen im Baugeschehen hat, und es wird ihm vorgeworfen, mit ein Preistreiber zu sein; etwa bei der Rede des Herrn Abgeordneten Koren zum Beispiel in der Generaldebatte des Budgets. Aber auch der Herr Abgeordnete, den ich früher zitiert habe, hat gesagt, der Bautenminister habe die Kapazität der Bauwirtschaft überfordert und trage damit einen erheblichen Teil der Schuld an der Preisentwicklung in der Bauwirtschaft. *(Beifall bei der SPÖ.)* Das meinte ich damit, wenn ich sagte, daß man es schwer hat, wenn von einer einzigen Seite des Hauses zwei so widersprüchliche Auffassungen geäußert werden.

Herr Abgeordneter Deutschmann! Kärnten ist mit dem Bautenminister unzufrieden. Darf ich Sie, ich möchte nicht sagen, trösten: acht andere Bundesländer sind es auch. Es hat wahrscheinlich noch keinen Bautenminister gegeben, der die völlige Zufriedenheit aller Bundesländer für ein kommendes Jahr gefunden hätte.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Mit diesem vorliegenden Budget können sicherlich nicht alle Wünsche erfüllt werden, und es werden noch auf viele Jahre hinaus nicht alle Wünsche zu erfüllen sein. Aber dieses Budget des Jahres 1972 scheint mir doch ein Instrument zu sein, von dem nicht ich, sondern die Prognostiker sagen, daß damit die Kapazität der Bauwirtschaft im Jahre 1972 ausgelastet sein wird und daß mit diesem Budget doch ein guter Beitrag zur Sicherung einer guten Beschäftigungssituation in diesem Bereich unserer Wirtschaft geleistet wird. *(Beifall bei der SPÖ.)*

**Präsident:** Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordneter Dr. Gruber. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. **Gruber** (ÖVP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Bevor ich zu meinem Thema komme, möchte ich doch eine persönliche Bemerkung machen. Ich muß ehrlich sagen: Mir gefällt die Art und Weise, wie man sich in den Abendstunden hier verhält, absolut nicht. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Ich möchte objektiv sein: Ich glaube, das trifft für alle Ränge und für alle Seiten des Hauses zu. Wenn man nicht die Geduld hat, noch den letzten Redner anzuhören, dann, glaube ich, sollte man doch wenigstens soviel Mitgefühl für den Redner haben, daß man ihn nicht ständig durch Unaufmerksamkeit und durch Reden in den Bänken praktisch ignoriert. Was dem Abgeordneten Lehr vorhin passiert ist, das ist an anderen Tagen auch unseren Rednern passiert. Ich glaube, wir sollten uns doch bemühen, uns eine andere Art der parlamentarischen Tätigkeit zu überlegen. Zum Parlamentarismus gehört nicht nur das Reden, sondern auch das Zuhören. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Herr Bundesminister! Sie haben in Ihrer letzten Wortmeldung auch auf die Amtsgebäude Bezug genommen. Es ist unbestritten, daß hier sehr viel zu tun ist und daß nicht alles auf einmal gemacht werden kann.

Aber, Herr Bundesminister, es gefällt uns auch nicht, daß Sie sich etwa bei einer Wahlreise im Frühjahr anlässlich der Bundespräsidentenwahl in Vöcklabruck das Bezirksgericht ansehen und dann eine Erklärung abgeben, die auch im „Tagblatt“, dem sozialistischen Parteiorgan Oberösterreichs, abgedruckt ist, daß noch im Jahre 1971 mit dem Bau des Amtsgebäudes begonnen wird; und dann ist, abgesehen davon, daß im Jahre 1971 nicht begonnen wurde, für das Jahr 1972 ein Ansatz von 1000 S dafür im Budget. Wenn Sie nicht in der Lage sind, ein solches Amtsgebäude zu beginnen, dann bitte auch keine billigen Wahlversprechen im Wahlkampf. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Ich muß allerdings feststellen: Der Herr Minister Broda war in dieser Hinsicht glücklicher. Er hat auch ein Wahlversprechen abgegeben und im 2. Budgetüberschreitungs-gesetz im Kapitel Justiz noch etwas hineingebracht. Aber ob das nicht doch ins Kapitel Bauten gehört hätte, Herr Bundesminister, ob das nicht der ordentliche Weg gewesen wäre? *(Zwischenrufe bei der SPÖ.)*

Herr Bundesminister! Sie haben sich in Ihrer Wortmeldung auch besonders gerühmt, daß auf dem Gebiet des Schulbaus sehr Beachtliches im Budget vorgesehen sei. Ich darf also doch noch einmal auf dieses Kapitel zurückkommen. Im Wohnbau haben Sie im

Budget selbst außer den zweckgebundenen Einnahmen nichts; beim Straßenbau haben Sie außer den zweckgebundenen Einnahmen aus der Mineralölsteuer nichts. Das sind also die Bereiche, wo Sie sozusagen gar nichts kürzen oder vermehren konnten. Oder Sie hätten vermehren können, aber Sie haben es nicht getan.

Beim Schulbau wäre es möglich gewesen! Wie schaut es tatsächlich aus? Nicht so rosig, wie Sie uns das dargestellt haben. Es ist von einem Schwerpunkt im Budget die Rede gewesen. Wie sieht der Schwerpunkt aus? Im Bereich der allgemeinbildenden höheren Schulen, wo Sie gerade gesagt haben, daß neue Projekte begonnen werden, waren im Jahre 1971 260 Millionen Schilling vorgesehen, im Jahre 1972 sind es 255 Millionen Schilling, also eine Senkung des Betrages. Die Gesamtsumme für die Bauten der Unterrichtsverwaltung insgesamt stieg von 643 Millionen auf 690 Millionen; es sind insgesamt 46 1/2 Millionen zusätzlich, das sind 7,2 Prozent.

Wenn ich in Rechnung stelle, daß für wertvermehrende Instandsetzung um 7 Millionen weniger, für laufende Instandhaltung bei den Schulen der Unterrichtsverwaltung um 8 Millionen Schilling weniger vorgesehen sind, dann ergibt sich ein Plus von 31 1/2 Millionen Schilling für die Bauten der Unterrichtsverwaltung, wozu auch die Hochschulen gehören. Und diese 31 1/2 Millionen Schilling sind weniger als 5 Prozent Steigerung. Und das bei einer Baukostensteigerung, die Sie, Herr Bundesminister, uns selbst im Finanz- und Budgetausschuß bei Hochbauten mit 18 bis 20 Prozent angegeben haben. Das ist in unseren Augen kein Fortschritt.

Und nun sagen Sie nicht, wir kommen daher und fordern etwas Zusätzliches, es ist uns zuwenig, und auf der anderen Seite sind Abgeordnete, die die Ansätze für das Bauwesen als zu hoch ansehen.

Herr Bundesminister! Der Abgeordnete Koren und der Abgeordnete Zittmayr sind heute in diesem Zusammenhang erwähnt worden. Ich habe mir die Protokolle ausheben lassen, ich habe die Reden noch einmal durchgelesen, und ich habe nirgends gefunden, daß einer der beiden Abgeordneten erklärt hätte, daß weniger Mittel für das Bauwesen im Budget vorgesehen sein sollten. Hören Sie doch endlich auf mit einer solchen Unterstellung! Sie bringen das immer wieder, obwohl es einfach falsch ist. *(Beifall bei der ÖVP. — Zwischenruf des Abg. Babanitz.)*

Fordern Sie mich nicht heraus, daß ich das noch im Wortlaut zitiere. Es ist erstens einmal vom Konjunkturausgleichsbudget die Rede ge-

**Dr. Gruber**

wesen (*lebhaftes Zwischenruf bei der SPÖ*), und zweitens ist gesagt worden, daß es nicht sinnvoll erscheint, im Konjunkturausgleichsbudget ... (*Neuerliches lebhaftes Zwischenruf.*)

Ich kann Ihnen nur den Rat geben, lesen Sie sich das noch einmal durch, und dann erklären Sie hier, ob einer der Abgeordneten davon gesprochen hat, daß im Budget zuviel für das Bauwesen enthalten ist. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Herr Abgeordneter Babanitz! Sie haben gemeint, wenn die im Budget vorgesehenen Wohnbaumittel wirksam werden sollen, dann ist die Novelle zum Wohnbauförderungsgesetz 1968 erforderlich. (*Zwischenruf des Abg. Babanitz.*)

Ich konnte mir das Protokoll noch nicht besorgen, Herr Kollege Babanitz, daher habe ich Sie persönlich gefragt, ob das richtig ist. Sie haben gesagt: Ja, mit der Einschränkung für die Bauwirtschaft. Und genau mit dem möchte ich mich auseinandersetzen, und darum war Ihr Zwischenruf völlig verfehlt, er war zu früh. Lassen Sie mich dazu reden. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Sie können doch nicht sagen, daß die Wohnbaumittel, die in den vergangenen Jahren auf Grund des Wohnbauförderungsgesetzes 1968 vergeben worden sind, nicht in die Bauwirtschaft geflossen seien. (*Abg. Babanitz: Das habe ich nicht behauptet!*) Natürlich sind sie in die Bauwirtschaft geflossen.

Ich weiß, was Sie meinen. Sie meinen, daß zuviel für den Eigenheimbau gegeben worden ist, und im Eigenheimbau ist das Baugewerbe zuwenig beschäftigt.

Aber, Herr Kollege Präsident Babanitz, das heißt doch nicht, daß der Eigenheimbau nicht auch im Interesse der Volkswirtschaft gelegen wäre und daß der Eigenheimbau nicht auch die Bauwirtschaft mit den Baunebengewerben befruchtet. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Wenn Sie aber meinen, der Eigenheimbau sei überhaupt überflüssig, dann können wir Ihnen auf gar keinen Fall zustimmen. (*Beifall bei der ÖVP. — Anhaltende Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Sie können mir jetzt nicht einfach einreden, daß alle diejenigen, die an ihrem Eigenheim selbst arbeiten ... (*Zwischenruf bei der SPÖ. — Abg. Horr: Fragen Sie Ihren Baumeister!*)

Der Herr Kollege Horr stellt das so dar, als ob ich sozusagen eine Verteidigungsrede für die Pfuscher halten wollte. Wenn jeder, der an seinem Eigenheim selbst arbeitet, das in Zukunft nicht mehr tun darf, dann setzen Sie sich bitte sehr mit diesen Betroffenen selbst auseinander. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Sie können einfach nur eine Alternative anbieten: Wenn Ihnen das nicht paßt, daß die Mittel auch den Eigenheimern zufließen, dann müssen Sie es verbieten. Aber Sie haben ja schon einige Anstrengungen in der Richtung unternommen, den Eigenheimbau in Österreich einzuschränken. Es ist für uns an sich sehr tröstlich, daß der Herr Bautenminister nun der öffentlichen Meinung nachgegeben hat, daß er die Diskriminierung des Eigenheimbaues im Wohnbauförderungsgesetz nicht länger aufrechterhalten kann. Wir werden uns mit dieser Novelle zum Wohnbauförderungsgesetz noch genug auseinandersetzen können. (*Lebhaftes Unruhe.*)

Der Herr Abgeordnete Fischer winkt schon dem Herrn Präsidenten, er soll mit der Glocke läuten, und der Herr Präsident horcht auf den Herrn Abgeordneten Fischer. Das ist doch fast unerhört. (*Abg. Horr: Sie haben keine Ahnung vom Bauen, über Sie lacht die ganze Bauwirtschaft!*)

Herr Kollege Horr! Das überlassen Sie mir! Ich bin lange genug auch in der gemeinnützigen Wohnungswirtschaft tätig. Sie brauchen mir keine Belehrungen zu erteilen. (*Beifall bei der ÖVP. — Anhaltende Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Ich kann noch eine halbe Stunde reden, wenn Sie Lust dazu haben. (*Abg. Horr: Fragen Sie Ihren Baumeister!*)

Herr Abgeordneter Horr! Ich nehme gerne Ihre Herausforderung an. Ich werde jetzt noch zum Wohnbauförderungsgesetz einige Zeit reden.

Herr Bundesminister! Es sind in dieser Sache noch längst nicht alle Fragen ausdiskutiert. Auch wenn Sie jetzt ... (*Zwischenruf des Abg. Dr. Androsch.*) Bitte, Herr Minister? (*Zwischenruf des Abg. Dr. Androsch.*)

Herr Bundesminister! Sie brauchen mich nicht zu qualifizieren. Sie brauchen jetzt nicht einen Zwischenruf zu machen, als ob meine Reden eben nur lang wären, aber nicht gut seien. (*Anhaltende Unruhe.*) Wenn man Ihnen etwas sagt, was Ihnen unangenehm ist, dann werden Sie unruhig, dann werden Sie nervös. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Ich verweise darauf, Herr Bundesminister Moser, daß in der Novelle von Leistungen des Bundes keine Rede ist, obwohl Ihre Fraktion seinerzeit das als einen Grund angegeben hat, daß sie dem Wohnbauförderungsgesetz nicht ihre Zustimmung gibt.

Ich verweise darauf, daß der Aufteilungsschlüssel, wie heute schon mehrfach betont wurde, umstritten ist. Ich verweise darauf, daß Sie den privaten Mietwohnungsbau aus dem Wohnbauförderungsgesetz eliminieren wollen.

**Dr. Gruber**

Ich frage Sie: Welchen Sinn hat dann überhaupt noch der § 32, wo die Mietzinsbildung für den privaten Mietwohnungsbau vorgesehen ist?

Herr Bundesminister! Die Diskriminierung des Eigentums haben Sie trotzdem nicht aufgegeben. Sie eliminieren die Zweidrittelbestimmung aus dem Gesetz. Über das Kernstück Ihrer Novelle, die Annuitätenzuschüsse, haben wir uns lange unterhalten. Sie wissen ganz genau, daß Ihre eigenen Fachleute dieses Finanzierungssystem als eine sehr gefährliche Finanzierungsart insofern ansehen, als die Wohnbauförderungsmittel sehr rasch aufgebraucht sein könnten. Wir haben uns im Unterausschuß lange darüber unterhalten.

Der Herr Dr. Holoubek hat zum Beispiel dort erklärt, daß es grotesk sei, daß gerade die Sozialistische Partei den Vorschlag mit den Annuitätenzuschüssen bringt und daß wir die Verbesserung der Wohnbeihilfen vorschlagen. Seiner Meinung nach müßte es gerade umgekehrt sein. (Abg. Dr. Reinhart: Wer sagt das?) Das sagen Ihre Fachleute dazu. Wenn Sie mich herausfordern, Herr Dr. Reinhart, kann ich Ihnen noch mehr sagen.

Der Herr Abgeordnete Horr meint, ich verstehe nichts von der Sache. (Abg. Horr: Sowieso verstehen Sie nichts, weil Sie hier die Unwahrheit gesagt haben! Die Unwahrheit haben Sie hier gesagt!) Welche Unwahrheit habe ich gesagt? (Abg. Horr: Daß der Holoubek das gesagt hat!) Natürlich hat er's gesagt! (Abg. Horr: Sagen Sie nicht die Unwahrheit hier!) Es haben doch auch Experten-gespräche stattgefunden. (Abg. Horr: Eine ganz gewöhnliche Lüge ist das! Sagen Sie nicht die Unwahrheit! Sagen Sie die Wahrheit und nicht die Unwahrheit!)

**Präsident:** Meine Herren! Bitte, die eineinhalb Stunden werden Sie noch aushalten! Und wenn Sie ruhiger sind, geht es vielleicht in einer Stunde. (Anhaltende Zwischenrufe bei der SPO.)

Abgeordneter Dr. Gruber (fortsetzend): Gehen Sie heraus und weisen Sie mir das nach. (Ruf bei der SPO: Beweisen Sie das Gegenteil!) Das kann ich Ihnen beweisen. (Abg. Blecha: Auf den Kollegen Dr. Holoubek ausreden, ja!)

Der Herr Dr. Reinhart hat gefragt, wer das gesagt hat. Hätte ich keinen Namen genannt, dann hätten Sie gesagt: Das ist eine billige Art, ich verschweige meinen Gewährsmann. So ist das. (Beifall bei der ÖVP. — Abg. Horr: Das ist nicht wahr! Sie haben die Unwahrheit gesagt!)

Ich kann in diesem Zusammenhang noch einmal auf die Ausführungen des Herrn Ministers Moser in seiner ersten Wortmeldung zurückkommen. Herr Bundesminister! Sie haben da erklärt, die SPO hätte keinen Zweifel daran gelassen, daß bei dieser Budgetsituation keine Budgetmittel zur Verfügung gestellt werden könnten. Nun gut, Herr Bundesminister!

Sie erklären aber immer, daß die Budgetsituation jetzt eigentlich wesentlich besser als zur Zeit der ÖVP sei. Aber gerade zur Zeit der ÖVP haben Sie es nicht als unpassend empfunden, im Jahre 1967 jene ominösen 35 Prozent zweckgebundene Wohnbaumittel noch als Budgetmittel zu verlangen.

Und weil Sie mit Ihren eigenen Aussagen in Widerspruch stehen, darum kritisieren wir das Fehlen dieser Budgetmittel. Hätten Sie nicht damals so großartig versprochen, daß Sie dann, wenn Sie an der Regierung sind, das selbstverständlich verwirklichen, dann hätte Ihnen das niemand vorgehalten. (Abg. Doktor Reinhart: Das ist ein Schmäh!)

Was ist? Das ist ein Schmäh? Sehr gut, Herr Dr. Reinhart! Dann lesen Sie das Protokoll jener Sitzung des Nationalrates nach, in der der Herr Abgeordnete Weikhart das erklärt hat. (Zwischenrufe bei der SPO.) Aber dann einfach solche Ausdrücke hier gebrauchen!

Der Herr Abgeordnete Nittel hat versucht, noch einmal nachzuweisen, daß die ÖVP mit ihrem Wohnbauförderungsgesetz schuld daran sei, daß die Wohnbauleistung 1970 gesunken sei. Der Herr Abgeordnete Nittel ist jetzt nicht im Saal; ich sehe ihn jedenfalls nicht.

Das haben nicht wir erfunden, sondern diese Mitteilung haben wir einfach den Statistischen Nachrichten entnommen. Dort ist ganz genau nachgewiesen, daß dieses Wohnbaudefizit des Jahres 1970 einzig und allein von der Gemeinde Wien herrührt. Wenn es den anderen Bundesländern möglich war, im Jahre 1970 mit dem gleichen Gesetz und mit den gleichen Mitteln, die ihnen zugeteilt worden sind, ihre Wohnbauleistung zu halten oder wie in Salzburg sogar um 19 Prozent zu steigern, dann frage ich mich: Warum mußte ausgerechnet in Wien in diesem Jahr die Wohnbauleistung um 31 Prozent sinken? Das ist nicht schlüssig für mich.

Und daher ist es doch völlig klar, daß hier andere Gründe als das Wohnbauförderungsgesetz 1968 maßgeblich sein mußten, warum diese Wohnbauleistung abgesunken ist. (Beifall bei der ÖVP.) Man kann hier das Wort, das ich bei der ersten Lesung gebraucht habe, daß dieses Vorgehen fast an eine Sabotage

**Dr. Gruber**

grenzt, ohne weiteres aufrechterhalten. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Warum sind die Wohnungen in Wien für den Mann, der ein geringes Einkommen hat, so teuer gewesen? Weil die Wiener Landesregierung eine völlig unbrauchbare Beihilfenverordnung erlassen hat, die überhaupt nichts taugt. Und jetzt schreibt man in die Erläuternden Bemerkungen der Novelle hinein, man müsse die Subjektförderung ausgestalten.

Herr Bundesminister! Wo ist die Ausgestaltung der Subjektförderung in Ihrer Novelle? Nichts davon ist drinnen!

Hätte man damals in Wien oder in anderen Bundesländern eine wirklich brauchbare Wohnbeihilfenverordnung erlassen, dann hätte man die Wohnaufwandsbelastung für die Bevölkerung in tragbaren Grenzen halten können, wie das in gewissen Bundesländern auch tatsächlich gemacht worden ist. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Der Herr Abgeordnete Nittel erklärt, die Sozialdemokraten hätten den sozialen Wohnbau erfunden. Er verwechselt sozialen Wohnbau mit kommunalem Wohnbau. Ich weiß nicht, ob der Herr Abgeordnete Nittel davon Kenntnis hat, daß etwa schon im Jahre 1910 in Österreich ein Fonds für den sozialen Wohnbau errichtet wurde und daß im Jahre 1921 unter der Ministerschaft des Sozialministers Resch der Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds geschaffen worden ist, der praktisch die Grundlage für den sozialen Wohnbau in Österreich abgegeben hat. Aber der Herr Abgeordnete Nittel sagt: Nein, der soziale Wohnbau ist von den Sozialdemokraten erfunden worden! Wenn man so wenig Kenntnis vom sozialen Wohnbau hat, dann soll man darüber hier nicht reden. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Der Herr Abgeordnete Pölz hat hier Zahlenspielerereien aufgeführt, wie viele Milliarden Schilling wir zusätzlich für das Budget verlangt hätten. Ich möchte mich nicht mit den anderen Kapiteln beschäftigen.

Was den Wohnbau anlangt, hat der Abgeordnete Helbich lediglich gesagt: Würden die Sozialisten heute das wahr machen, was sie im Jahre 1937 versprochen haben ... *(Rufe bei der SPÖ: 1937? — Abg. Horr: Austrofaschisten waren 1937!)*

1967! — Herr Abgeordneter Horr! Wenn Ihnen noch nicht mehr passiert ist als ein Versprecher hier, dann beglückwünsche ich Sie. Ausgerechnet Sie! *(Beifall bei der ÖVP.)*

Herr Abgeordneter Pölz! Wenn Sie das wahrgemacht hätten, was Sie 1967 hier versprochen haben, 35 Prozent der zweckgebun-

denen Einnahmen für den Wohnbau auch vom Budget dazuzulegen, dann ergäbe das heute einen Betrag von eineinhalb Milliarden Schilling. Weil Sie in dieser Hinsicht wortbrüchig geworden sind, deshalb rechnen wir Ihnen das vor, und deshalb sind Sie für uns unglaublich unwürdig geworden. *(Beifall bei der ÖVP.)*

**Präsident:** Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Hans Mayr. *(Anhaltende lebhafte Zwischenrufe. — Abg. Dr. Gruber: Herr Präsident! Ich verlange den Ordnungsruf für den Ausdruck „Austrofaschisten“!)*

Abgeordneter **Mayr** (SPÖ): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich habe nicht die Absicht, Ihnen am Beginn meiner Ausführungen eine Standpauke über Ihr Benehmen zu halten. Aber ich hoffe, daß Sie mir trotzdem noch zuhören werden. *(Weitere lebhafte Zwischenrufe.)*

**Präsident:** Der Herr Abgeordnete Hans Mayr ist am Wort!

Abgeordneter **Mayr** *(fortsetzend)*: Herr Präsident! Ich danke Ihnen.

Ich darf mich vielleicht doch noch jetzt am Anfang ein wenig mit der Argumentation des Herrn Abgeordneten Dr. Gruber auseinandersetzen, der bestritten hat, daß hier ein Vorschlag vorgelegen ist, doch weniger Mittel in die Bauwirtschaft zu geben. Darf ich Ihnen eine unwidersprochen gebliebene Veröffentlichung der „Arbeiter-Zeitung“ zitieren. Herr Präsident, Sie gestatten:

„Der Vorschlag Professor Korens, statt Milliarden in die Bauwirtschaft zu pumpen, dieses Geld für die Milderung der Steuerprogression zu verwenden, sei ihm einfach unverständlich, erklärte Bautenminister Moser.“ — Ist unwidersprochen geblieben.

Ich habe genau gewußt, daß Sie sagen werden, das ist Ihnen nicht maßgebend. Ich darf Ihnen daher eine andere Stimme zitieren, nämlich die „Kronenzeitung“ vom 13. November 1971. Hier ein Bericht von Peter Gnam:

„Exfinanzminister Dr. Koren hatte am Freitag sogar eine Lösung des Steuerkonfliktes anzubieten: Er sprach sich klar dafür aus, statt Milliarden in die ohnehin auf Hochtouren laufende Bauwirtschaft zu pumpen, dieses Geld für die Milderung der Steuerprogression zu verwenden.“

Herr Dr. Gruber! Ich frage Sie nun: Ist dieser Vorschlag gefallen, ja oder nein? Oder meinen Sie, daß auch die „Kronenzeitung“ nicht als Zeuge genügt?

Dann haben wir das stenographische Protokoll. Dr. Koren:

1260

Nationalrat XIII. GP — 15. Sitzung — 16. Dezember 1971

Mayr

„Diese gespaltene Konjunktur ist die fast unvermeidliche Begleiterscheinung einer ersten Abschwungsphase. Deshalb müßten wir uns die Frage Ausgleichshaushalt doch sehr ernstlich überlegen.“

Vielleicht hat er anders betont, möglich. — „Denn wenn wir die Ansätze dieses Ausgleichshaushaltes ansehen, dann betreffen sie in erster Linie Ausgaben, neue Nachfrageimpulse für jene Wirtschaftszweige, in denen aller Voraussicht nach im nächsten Jahr unverändert und anhaltend Hochkonjunktur herrschen wird, wie etwa in der Bauwirtschaft, während diese zusätzlichen Nachfrageimpulse“ — ich lese Ihnen den ganzen Absatz vor, damit Sie nicht sagen, ich hätte nur teilweise zitiert (*Abg. Dr. Koren: „Zusätzliche“ heißt es dort!*) — „während diese zusätzlichen Nachfrageimpulse keine Möglichkeit bieten, dort einzugreifen, dort stützend zu wirken, wo aller Voraussicht nach die Schwächezentren sein werden, wie etwa im Bereich des privaten Konsums oder auf der Produktionsseite im Bereich der Grundstoffindustrien und ähnlichen.

Deshalb vertreten wir die Auffassung, daß es sehr viel zweckmäßiger wäre, ein anderes konjunkturpolitisches Instrumentarium im Verlaufe des nächsten Jahres einzusetzen beziehungsweise vorzusehen, und daß es angesichts der kommenden konjunkturellen Probleme viel zweckmäßiger wäre, nicht mit einem auf Hochkonjunkturbereiche zielenden Eventualhaushalt zu operieren, sondern mit einer Konsumstärkung, die auf dem Wege über eine konjunkturpolitische Steuersenkung durchzuführen wäre.“

Herr Dr. Gruber! Daß das authentisch ist, werden Sie wohl jetzt hier nicht bestreiten. — Sie bestreiten es also doch nicht! (*Abg. Doktor Koren: Ja, Verehrtester, das bestreitet ja kein Mensch! Oder Sie verstehen den Inhalt nicht!*)

Herr Dr. Koren! Ich glaube, wir sollten hier doch Wertungen und Bemerkungen in diesem Stil unterlassen, noch dazu, wenn Sie vorher den flammenden Appell Ihres Abgeordneten Dr. Gruber gehört haben. (*Beifall bei der SPO.*) Ich meine, einige Fairneß wäre doch angebracht und man sollte nicht ständig ein Spiel mit gezinkten Karten betreiben und nicht dann, wenn man getroffen wird, dem Betreffenden sagen, er habe es nicht verstanden. (*Beifall bei der SPO.*)

Ich habe nicht mehr die Absicht, meine Damen und Herren, hier neuerlich eine Wien-Debatte anzuzünden. Ich sage Ihnen aber in vollem Ernst und in vollem Bewußtsein: Behandeln Sie die Bürger des Landes Wien nicht

anders als jene der anderen acht Bundesländer! Nehmen Sie zur Kenntnis, daß hier unter den erschwerten Bedingungen großstädtischer Verhältnisse gearbeitet und gebaut werden muß. Und akzeptieren Sie, daß hier der ehrliche Wille der Wiener Verwaltung da ist, das Beste für die Wiener Bevölkerung zu leisten. (*Beifall bei der SPO.*)

Ich möchte Ihnen jetzt nicht neuerlich die Zahlen zitieren; das hat der Herr Abgeordnete Nittel bereits getan. Ich darf es nur noch kurz Ihnen in Erinnerung rufen.

Herr Dr. Gruber! Warum gehen Sie nicht um ein Jahr zurück und stellen nicht schon vorher die kontinuierliche Senkung fest? Schauen Sie es sich doch an. Nehmen Sie doch nicht eine Zahl heraus. Nehmen Sie die ganze Zahlenreihe her, und Sie werden den Abschwung hier finden. Auch das bitte bedenken Sie.

Ich habe absolut nicht die Absicht, hier so weiter zu polemisieren. Ich habe die felsenfeste Absicht, hier zu einem vernünftigen und ruhigen Ton zurückzukommen. Aber bitte sehr, Herr Dr. Gruber, dann überlegen Sie doch bitte — und ich sage es noch einmal —, daß das Bauen unter großstädtischen Verhältnissen anders zu handhaben ist als draußen auf dem flachen Land, daß es hier andere Schwierigkeiten, andere Erschwernisse gibt. Das ist keine Abwertung von draußen. Wir haben volles Verständnis für das, was draußen geleistet wird. Aber bitte, bringen Sie auch einiges Verständnis für uns auf.

Wir wissen ganz genau, daß der soziale Wohnungsbaufonds aus dem Jahre 1921 stammt; das wissen wir sehr gut, und er ist seinerzeit auch im Rahmen des sozialen Wohnbaues der Stadt Wien auch in Wien praktiziert worden. Ich kann Ihnen im 10. Bezirk, am Laaerberg draußen, die Häuser zeigen, die dort mit diesen Mitteln gebaut worden sind, wo der Betreffende damals noch 1000 Arbeitsstunden selbst einbringen mußte, weil kein Bargeld vorhanden war. Die Verhältnisse waren hier gänzlich anders.

Noch etwas, meine Damen und Herren! Ich komme hier im Zusammenhang mit einer Bemerkung des Herrn Dr. Gruber auch auf eine Bemerkung des Herrn Ing. Helbich zurück. Es geht hier um die Zweidrittelbestimmung für die Eigentumswohnungen. Ich darf es wörtlich zitieren, ich habe es mir mitgeschrieben: „Zuerst die Eigentumswohnungen befriedigen und dann erst alle anderen.“ Dagegen wehren wir uns.

Ich darf Ihnen sehr deutlich und sehr klar sagen: Wir haben gar nichts, aber überhaupt nichts gegen den Bau von Eigentumswohnun-



**Mayr**

gen oder Eigenheimen. Wir sind bereit, ihn zu fördern. (*Abg. Linsbauer: Das ist neu!*)

Aber wir müssen darauf bestehen, daß auch jene Bevölkerungsschichten, die nicht die Möglichkeit haben, in dieser Form zu Wohnungen oder Heimen zu kommen, ausreichend und anständig mit Wohnraum versorgt werden können. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Wenn wir unter diesen Bedingungen, unter städtischen Bedingungen, zuerst zwei Drittel für diese Form geben, dann bleibt für die anderen nichts mehr übrig. Da bitte verstehen Sie, und es ist gar nicht polemisch gesagt, daß die Wohnbauförderung allen zugute kommen muß, nicht nur einem Teil. Ich sage das sehr ernst, und ich betone noch einmal: Hier soll absolut nicht polemisiert werden, sondern es soll nur und eindeutig festgestellt werden, daß wir allen Bevölkerungsschichten weiterhelfen müssen, auch jenen, für die wir Gemeinden oder Gebietskörperschaften Baurechte zur Verfügung stellen müssen, da sie ansonsten finanziell zu schwach sind; und da kann man bekanntlich kein Eigentum gründen, das wissen Sie doch. Dort müssen wir weiterhelfen, wo jene sozial schwachen Schichten sind, die sich das Eigentum nicht leisten können. (*Zwischenruf.*) Ich habe es gerade erklärt, hätten Sie zugehört, im Angesicht des Appells des Herrn Dr. Gruber! Denen müssen wir auch die Wohnungen zur Verfügung stellen, und daher können wir diese Bevorzugung nicht brauchen.

Meine Damen und Herren! Ich komme schon zum Ende. Gestatten Sie mir nur ein paar Worte zum Bodenbeschaffungs- und Assanierungsgesetz. Ich glaube, es ist noch zu früh, auf Details einzugehen, aber hier und heute wären die politischen Weichen zu stellen für dieses Bodenbeschaffungs- und Assanierungsgesetz. Ich sage Ihnen — wieder unpolitisch und wieder in vollem Ernst —: Sie werden uns zu jeder Lösung bereit finden, die es uns ermöglicht, die Verslumung unserer Städte zu verhindern. Sie werden uns zu jeder Lösung bereit finden, die es uns ermöglicht, die abgewohnten Stadtviertel zu erneuern. (*Beifall bei der SPÖ.*) Sie werden mit uns über jede Lösung reden können, die zu einer Lösung des Problems einer Assanierung und Bodenbeschaffung führt.

Hier soll nicht mit einem Popanz von Enteignung gedroht werden, und ich bitte Sie, auch das in aller Ruhe zur Kenntnis zu nehmen. Die Frage der Enteignung in Grundstücksangelegenheiten und Wohnbauangelegenheiten ist für uns keine Frage der Ideologie oder einer grundsätzlichen politischen Überzeugung (*Abg. Linsbauer: So wie die Wohnungsvergabe!*); sie ist ausschließlich eine

pragmatische Frage, ausschließlich eine Frage, daß wir nur auf diesem Weg zu einer vernünftigen Lösung kommen können. (*Abg. Minkowitsch: Wie „vernünftig“ Ihre Lösungen sind, haben wir in den letzten Tagen gemerkt!*)

Und wenn Sie bezüglich der Wohnungsvergabe einen Zwischenruf gemacht haben, lade ich Sie gerne ein, Herr Kollege, kommen Sie mit mir in meinen Wohnbezirk. Ich zeige Ihnen die Fiakerställe, die zu Wohnungen umgebaut worden sind und die heute noch so benutzt werden können. Wir haben dort eine Versammlung der Hauseigentümer veranstaltet und haben mit den Menschen gesprochen. Ich habe leider nicht den Beweis in der Hand, aber wenn ich Ihnen versichere, es mir zu glauben, dann, bitte, glauben Sie es mir.

Dort sind die Hausherren aufgestanden und haben gesagt: Ich habe drei oder vier Häuser gehabt, ich habe eines oder zwei bereits verkauft, und ich habe an die Stadt Wien verkauft und habe kein schlechtes Geschäft gemacht. Das ist wörtlich das, was dort gesagt worden ist. (*Abg. Linsbauer: Das hat ja mit der Wohnungsvergabe nichts zu tun!*) Und trotzdem, Herr Kollege, sind wir nicht in der Lage, diese Viertel zu assanieren. Nur darum und ausschließlich darum geht es uns.

Und da fordere ich Sie auf, meine Damen und Herren, arbeiten Sie mit uns gemeinsam, denn das eine scheint mir auch klar zu sein: Man kann politische Fehler machen, und man kann sie wieder ausgleichen. Aber wer sich gegen die Lebensinteressen eines überwiegenden Teiles des österreichischen Volkes stellt, dem wird zweifellos die politische Rechnung dafür zugestellt werden. (*Beifall bei der SPÖ.*)

**Präsident:** Zu dem mir zugegangenen Antrag, einen Ordnungsruf wegen Äußerungen zu erteilen, die ich von hier aus nicht hören konnte, möchte ich nur mitteilen: Da die letzten Sprecher nur mit dem Tonband aufgenommen werden, weil das Stenographenbüro überlastet ist, werde ich dann, wenn vom Tonband her diese Äußerung schriftlich vorliegt, das Gewünschte tun.

Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen. Wünscht der Herr Berichterstatter das Schlußwort?

Spezialberichterstatter **Ortner** (*Schlußwort*): Dem Entschließungsantrag des Herrn Abgeordneten Ing. Helbich trete ich nicht bei.

Dem gemeinsam eingebrachten Entschließungsantrag Pözl-Helbich-Schmidt trete ich bei.

**Präsident:** Damit ist die Aussprache über die Beratungsgruppe XIII beendet.

1262

Nationalrat XIII. GP — 15. Sitzung — 16. Dezember 1971

**Präsident**

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über die Beratungsgruppe XIII. Diese umfaßt Kapitel 64: Bauten und Technik.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Kapitel mit dem dazugehörigen Konjunkturausgleich-Voranschlag in der Fassung der Regierungsvorlage die Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Mehrheit. **A n g e n o m m e n.**

Die heute eingebrachten Entschließungsanträge werden geschäftsordnungsgemäß nach der dritten Lesung zur Abstimmung gebracht.

Die Tagesordnung ist erschöpft.

Die nächste Sitzung berufe ich für morgen, Freitag, den 17. Dezember 1971, um 9 Uhr mit folgender Tagesordnung ein:

1. Bericht des Ausschusses für Land- und Forstwirtschaft betreffend den Bericht der Bundesregierung (III-2 der Beilagen) gemäß § 9 Abs. 2 des Landwirtschaftsgesetzes, BGBl. Nr. 155/1960 (Grüner Plan 1972) (71 der Beilagen)

2. Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (2 und Zu 2 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1972 (80 der Beilagen). Spezialdebatte über die Beratungsgruppe VIII. Diese umfaßt Kapitel 60: Land- und Forstwirtschaft, Kapitel 62: Preisausgleiche, und Kapitel 77: Österreichische Bundesforste

Die Sitzung ist geschlossen.

## Schluß der Sitzung: 23 Uhr 5 Minuten

### Berichtigung

Im Protokoll der 8. Sitzung vom 2. Dezember 1971 ist auf S. 431, linke Spalte, im Änderungsantrag Dipl.-Ing. Dr. Zittmayr, Lanc, Meißl und Genossen die Passage

Artikel II hat zu lauten:

Artikel III hat zu lauten:

zu streichen und durch folgenden Wortlaut zu ersetzen:

Artikel III hat zu lauten:

„Artikel III