

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

Stenographisches Protokoll

77. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

XIII. Gesetzgebungsperiode

Mittwoch, 4. Juli 1973

Tagesordnung

1. Tuberkulosegesetznovelle
2. Änderung des Bundesbahngesetzes
3. Zwischenstaatlicher Luftverkehr (BGzLV 1973)
4. Änderung des Zollgesetzes 1955
5. Änderung des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929

Inhalt

Personalien

Krankmeldung (S. 7350)

Fragestunde (45.)

Beantwortung der mündlichen Anfrage der Abgeordneten Nittel (1119/M), Glaser (1084/M, 1124/M), Dr. Stix (1091/M), Dr. Lanner (1087/M), Dr. Schranz (1121/M), Dipl.-Vw. Josseck (1092/M), Luptowits (1105/M), Vetter (1064/M), Dr. Schwimmer (1065/M), Meißl (1080/M, 1081/M), Kriz (1114/M), Dipl.-Ing. Dr. Zittmayr (1143/M), Dr. Heinz Fischer (1133/M), Dr. Ermacora (1094/M), Dr. Schmidt (1146/M) und Tödling (1093/M) (S. 7350)

Ausschüsse

Zuweisungen (S. 7363)

Verhandlungen

Bericht des Ausschusses für Gesundheit und Umweltschutz über die Regierungsvorlage (770 d. B.): Tuberkulosegesetznovelle (837 d. B.)

Berichterstatter: Hanna Hager (S. 7363)

Redner: Vetter (S. 7364), Dr. Scrinzi (S. 7366) und Herta Winkler (S. 7370)

Annahme des Gesetzentwurfes (S. 7373)

Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über die Regierungsvorlage (763 d. B.): Änderung des Bundesbahngesetzes (839 d. B.)

Berichterstatter: Alberer (S. 7373)

Redner: Glaser (S. 7374), Dr. Stix (S. 7377), Dr. Kerstnig (S. 7378), DDR. König (S. 7382 und S. 7392), Ulbrich (S. 7386), Hahn (S. 7390) und Bundesminister Frühbauer (S. 7393)

Entschließungsanträge Hahn betreffend Verkehrsverbände in Zentralräumen (S. 7391) und betreffend Seniorenermäßigung für Frührentenisten (S. 7392) — Ablehnung (S. 7395)

Annahme des Gesetzentwurfes (S. 7394)

Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über die Regierungsvorlage (766 d. B.): Zwischenstaatlicher Luftverkehr (BGzLV) (838 d. B.)

Berichterstatter: Ulbrich (S. 7395)

Annahme des Gesetzentwurfes (S. 7396)

Bericht des Zollausschusses über die Regierungsvorlage (761 d. B.): Änderung des Zollgesetzes 1955 (836 d. B.)

Berichterstatter: Bregartner (S. 7396)

Annahme des Gesetzentwurfes (S. 7396)

Bericht des Verfassungsausschusses über den Antrag (81/A) der Abgeordneten Robert Weisz, Dr. Koren, Peter und Genossen betreffend Änderung des Art. 30 des Bundesverfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 (843 d. B.)

Berichterstatter: Dr. Erika Seda (S. 7396)

Annahme des Gesetzentwurfes (S. 7397)

Eingebracht wurden

Bericht

Neuerliche Revision und Erweiterung des langfristigen Investitionsprogramms des Bundes für die Jahre 1973 bis 1982, BM f. Finanzen (III-97) (S. 7363)

Anfragen der Abgeordneten

Dipl.-Ing. Hanreich, Dr. Schmidt und Genossen an den Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie betreffend Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit (1364/J)

Ing. Letmaier, Burger, Schrotter und Genossen an den Bundesminister für Bauten und Technik betreffend Ausbau der Umfahrung Leoben (1365/J)

Helga Wieser, Dipl.-Ing. Dr. Johanna Bayer und Genossen an den Bundeskanzler betreffend Zuordnung von Leistungen im Rahmen des Familienlastenausgleichsgesetzes zur Landwirtschaft (1366/J)

Dr. Heinz Fischer, Dr. Erika Seda und Genossen an die Frau Bundesminister für Wissenschaft und Forschung betreffend Begründung eines Fakultätsbeschlusses (1367/J)

Brandstätter und Genossen an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft betreffend die Einführung einer Alpauftriebsprämie (1368/J)

Beginn der Sitzung: 18 Uhr 15 Minuten

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

Präsident Dr. **Maleta:** Die Sitzung ist eröffnet.

Das amtliche Protokoll der 75. Sitzung vom 18. und 19. Juni 1973 ist in der Kanzlei aufgelegt und unbeanstandet geblieben.

Krank gemeldet ist der Abgeordnete Doktor Kohlmaier.

Fragestunde

Präsident Dr. **Maleta:** Wir gelangen zur Fragestunde. Ich beginne jetzt — um 18 Uhr 15 Minuten — mit dem Aufruf der Anfragen.

Bundesministerium für Bauten und Technik

Präsident Dr. **Maleta:** 1. Anfrage: Abgeordneter Nittel (*SPO*) an den Herrn Bundesminister für Bauten und Technik.

1119/M

Welche Maßnahmen können getroffen werden, um der Forderung Rechnung zu tragen, daß große private Parkanlagen in dicht verbautes Gebiet der erholungssuchenden Bevölkerung zugänglich gemacht werden?

Präsident Dr. **Maleta:** Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Bauten und Technik **Moser:** Sehr geehrter Herr Abgeordneter: In den Kompetenztatbeständen, die in Artikel 10 bis 12 Bundes-Verfassungsgesetz aufgezählt sind, findet sich nach meinem Dafürhalten keiner, der zur Regelung der fraglichen Materie herangezogen werden könnte. Inwieweit allerdings die Tatbestände „Zivilrechtswesen“ oder „Gesundheitswesen“ in Frage kommen könnten, müßte noch näher untersucht werden. Persönlich glaube ich, daß auch diese Tatbestände nicht ausreichen würden, diese Materie zu regeln.

Wenn nun keiner dieser Tatbestände herangezogen werden kann, dann gilt allerdings der Grundsatz des Artikels 15 Abs. 1 der Bundesverfassung, wonach eine solche Angelegenheit im selbständigen Wirkungsbereich der Länder verbleibt.

Präsident Dr. **Maleta:** Zusatzfrage.

Abgeordneter **Nittel:** Sehr geehrter Herr Bundesminister! Die Frage der Zugänglichkeit der Parks in dichtverbauten Gebieten hat in zunehmendem Maße — wie die jüngsten Ereignisse auch beweisen — die Gemüter der städtischen Bevölkerung erregt und spielt auch im Bewußtsein dieser Menschen eine zunehmende Rolle.

Wenn nun der Bund für die Zugänglichmachung privater Parkflächen im dichtverbauten Gebiet nicht zuständig ist, meinen Sie, daß die Länder in diesem Bereich eine Möglichkeit zum Aktivwerden besitzen?

Präsident Dr. **Maleta:** Herr Minister.

Bundesminister **Moser:** Herr Abgeordneter! Wenn sich eine entsprechende Mehrheit in einem Lande und in der Landesgesetzgebung dafür findet, dann bin ich durchaus der Meinung, daß die Länder auch auf diesem Gebiet aktiv werden könnten.

Präsident Dr. **Maleta:** 2. Anfrage: Abgeordneter Glaser (*OVP*) an den Herrn Minister.

1084/M

Sind Sie, Herr Minister, bereit zu veranlassen, daß beim Neu- oder Umbau von Bundesstraßen abgeschrägte Gehsteigkanten angelegt werden, um Verletzungen an Autoreifen bei der Zufahrt der Autos an den Straßenrand zu vermeiden?

Präsident Dr. **Maleta:** Bitte, Herr Minister.

Bundesminister **Moser:** Herr Abgeordneter! Offenbar nach längeren Schwierigkeiten sind wir heute doch imstande, über diese Frage zu diskutieren.

Bei allen Neubauten von Brücken an Bundesstraßen kommen nunmehr abgeschrägte Gehsteigrandsteine zur Ausführung, sodaß Verletzungen an Autoreifen weitestgehend ausgeschaltet werden können.

Für die Straßenneubauten der Bundesstraßen werden derzeit die Querschnittprofile und damit auch die Ausbildung der Gehsteigrandsteine neu bearbeitet. Nach dem Stand der Verhandlungen sollen künftighin drei Ausführungsarten zugelassen werden, und zwar: Steilbord, Schrägbord und Flachbordausbildung. Schräg- und Flachbord erfüllen jene Forderungen, die Verletzungen an Autoreifen hintanhaltend können. Diese beiden Ausführungsformen werden im Bundesstraßenbau hauptsächlich Verwendung finden.

Unter gewissen Voraussetzungen wird man aber auch noch Steilborde verwenden müssen, sodaß in den künftigen Regelprofilen auch diese Herstellungsart noch zugelassen bleiben wird.

Präsident Dr. **Maleta:** Zusatzfrage.

Abgeordneter **Glaser:** Herr Bundesminister! Ich nehme diese Beantwortung mit Genugtuung zur Kenntnis, weil, wie ich glaube, allen Autofahrern bekannt ist, daß scharfe Gehsteigkanten sehr oft die Ursache schwerer Unfälle sind.

Glaser

Meine Zusatzfrage lautet nun: Herr Bundesminister! Sind Sie bereit, auch mit den Landesbauämtern beziehungsweise mit den Gemeinden Verhandlungen zu führen, um ähnliche Maßnahmen wie Sie sie beabsichtigen, auch dort durchsetzen zu können?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister **Moser**: Herr Abgeordneter! Wenn die neuen Querschnittprofile endgültig fixiert sein werden, dann bin ich gerne bereit, diese Festlegungen des Bundesstraßenbaues auch den Ländern oder auch den Gemeinden im Rahmen ihres eigenen Straßenbaues zu empfehlen und, wenn notwendig, diese Dinge mit den verantwortlichen Referenten zu besprechen.

Präsident Dr. **Maleta**: Danke, Herr Minister.

Bundesministerium für Verkehr

Präsident Dr. **Maleta**: 3. Anfrage: Abgeordneter Dr. **Stix** (FPO) an den Herrn Verkehrsminister.

1091/M

Wurde eingehend geprüft, welche Voraussetzungen im Falle des Flughafens Innsbruck erfüllt werden müßten, damit dieser in den internationalen Fluglinienverkehr miteinbezogen werden kann?

Präsident Dr. **Maleta**: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Verkehr **Frühbauer**: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Der Flughafen Innsbruck entspricht den Voraussetzungen für den internationalen Fluglinienverkehr gemäß § 64 des Luftfahrtgesetzes, und er ist auch in den internationalen Fluglinienverkehr einbezogen.

Präsident Dr. **Maleta**: Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. **Stix**: Der Innsbrucker Flughafen ist aber faktisch nur ein Sichtflughafen. Es ist jetzt die Frage zu entscheiden, ob ein Instrumentalanflugverfahren, das sogenannte Wolkendurchstoßverfahren, installiert werden soll oder nicht. Es wurden in diesem Zusammenhang eine ganze Reihe von Expertengutachten eingeholt, die Ihnen, Herr Bundesminister, sicherlich bekannt sind.

Meine Frage lautet nun: Würde durch die Installation des Wolkendurchstoßverfahrens auch das Blindanfliegen des Innsbrucker Flughafens durch Fluggerät der Fluggesellschaften im Linienverkehr möglich sein oder nicht?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister **Frühbauer**: Nachdem in meinem Ministerium ausgearbeiteten und auch von dem eidgenössischen Luftamt in der Schweiz geprüften Verfahren würde nach Errichtung der Navigationshilfen im System des

Wolkendurchstoßverfahrens der Anflug von Innsbruck auch bei Schlechtwetter möglich werden.

Präsident Dr. **Maleta**: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. **Stix**: Ich hatte ausdrücklich nach der Möglichkeit gefragt, durch Fluglinien im Fluglinienverkehr angefliegen zu werden. Diese Frage, Herr Minister, haben Sie nicht ganz beantwortet.

Ich präzisiere daher in der zweiten Zusatzfrage meine erste Zusatzfrage etwas anders formuliert. Die AUA hat erklärt, daß sie auch bei Installation des Wolkendurchstoßverfahrens nicht die Möglichkeit sieht, den Innsbrucker Flughafen anzufliegen. Ähnliche Äußerungen sind mir von leitenden Herren ausländischer Fluggesellschaften bekannt.

Frage an Sie, Herr Bundesminister: Was ist Ihnen diesbezüglich bekannt?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister **Frühbauer**: Die von Ihnen gemachten Wahrnehmungen über Aussagen ausländischer Fluggesellschaften, aber auch der AUA sind auch mir bekannt. Es liegt nicht im Ermessen der Luftfahrtbehörde, nach Installation dieser Navigationshilfen und der Ermöglichung eines Anflugverfahrens auch bei Schlechtwetter auf die Fluggesellschaften selbst Einfluß zu nehmen, daß sie im Linienverkehr dann auch tatsächlich den Flughafen anfliegen. Das liegt nicht im Ermessen der Luftfahrtbehörde. In unserer Aufgabenstellung liegt nur, ein solches Verfahren zu ermöglichen. Ob es von den Liniengesellschaften angenommen wird oder nicht, das liegt in der Entscheidung dieser Liniengesellschaften.

Präsident Dr. **Maleta**: 4. Anfrage: Abgeordneter Dr. **Lanner** (ÖVP) an den Herrn Verkehrsminister.

1087/M

Angesichts der Tatsache, daß die parlamentarische Behandlung des Antrages 49/A der Abgeordneten Dr. **Lanner** und Genossen betreffend die Errichtung und Finanzierung von Telephonanschlußgemeinschaften seitens der sozialistischen Vertreter immer wieder abgelehnt wird, frage ich Sie, ob von Ihrem Ressort analog dem ÖVP-Antrag eine Regierungsvorlage zur Verbesserung und Verbilligung des Telephonnetzes im ländlichen Raum ausgearbeitet wird.

Präsident Dr. **Maleta**: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister **Frühbauer**: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! In meinem Ressort, bei der Post- und Telegraphendirektion, wird zurzeit geprüft, ob die Einführung einer Pauschalgebühr für die Neuherstellung von Fernsprechan schlüssen verwirklicht werden kann. Im Hinblick darauf, daß dies umfangreiche Erhebun-

7352

Nationalrat XIII. GP — 77. Sitzung — 4. Juli 1973

Bundesminister Frühbauer

gen notwendig macht, wird es noch einen gewissen Zeitraum dauern, bis wir eine endgültige Auskunft darüber geben können.

Präsident Dr. **Maleta**: Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. **Lanner**: Herr Minister! Ich danke zunächst für die Bemerkung, daß Überlegungen hinsichtlich einer pauschalen Gebühr angestellt werden. Nur geht es um die Frage, wie hoch diese Gebühr sein sollte. Ich darf erinnern, daß in der Bundesrepublik Deutschland der Anschlußkostensatz für ein Telephon einheitlich mit rund 850 S festgelegt ist.

Ich möchte zweitens bemerken, und wir freuen uns darüber, daß man in großen Städten wie etwa in Wien mit Anschlußkosten von 600 S pro Telephon rechnen muß. Auf der anderen Seite, und das geht auch aus einer Ihrer Anfragebeantwortungen hervor, werden im ländlichen Raum Anschlußkosten von 10.000 bis 20.000 S, ja bis zu 50.000 S verrechnet.

Meine Frage wäre: Welchen Anschlußkostensatz für ein Telephon hielten Sie für vertretbar?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister **Frühbauer**: Es ist selbstverständlich, daß es zu unterschiedlich hohen Kosten kommt. Das gilt auch für die Großstädte. Es ist nicht gesagt, daß in Wien ein Anschluß immer nur 600 S kostet. Er kann auch in Wien weit über 1000 S zu stehen kommen. Es hängt dies von der jeweiligen Situation und von der Lage des Anschlußwerbers ab.

Hinsichtlich der Höhe des von meiner Seite zumutbaren pauschalierten Anschlußwertes kann ich erst dann eine Aussage machen, wenn die Untersuchungen abgeschlossen sind und wenn ich einen Überblick bekomme, inwieweit im Rahmen des vom Nationalrat beschlossenen Fernmeldeinvestitionsgesetzes die dort vorgeschriebenen Aufgaben, die zu erfüllen sind, auch bei der Einführung einer Pauschalgebühr noch erfüllt werden können.

Präsident Dr. **Maleta**: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. **Lanner**: Herr Minister! Ich habe Verständnis, daß Untersuchungen Zeit beanspruchen, und ich habe Verständnis dafür, daß ein möglicher Übergang zu einem neuen System Zeit beansprucht. Nur wäre ich sehr dankbar, und ich glaube, das würde sehr viele Österreicher interessieren, wenn Sie uns ungefähr sagen könnten, wann Sie glauben, daß diese Untersuchungen, die ja die Grundlage für eine weitere Entscheidung sein sollten, abgeschlossen sein werden.

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister **Frühbauer**: Nach den mir vorliegenden Informationen dürfte das bis zum Jahresende der Fall sein.

Präsident Dr. **Maleta**: 5. Anfrage: Abgeordneter Dr. Schranz (*SPO*) an den Herrn Verkehrsminister.

1121/M

Wie viele Berechtigungsscheine wurden anlässlich der Seniorenaktion 1972/73 der Österreichischen Bundesbahnen ausgegeben?

Präsident Dr. **Maleta**: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister **Frühbauer**: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Bis zum 30. April des heurigen Jahres wurden 150.270 Berechtigungsscheine beziehungsweise Berechtigungsmarken ausgegeben, und zwar 36.600 200 S-Berechtigungsscheine, 90.600 50 S-Berechtigungsscheine, und 23.070 Berechtigungsscheine wurden kostenlos abgegeben. Endgültige Ziffern liegen noch nicht vor. Nach einer Hochrechnung dürften es mit Ablauf der Aktion 215.300 Berechtigungsscheine sein, die sich dann wie folgt aufgliedern werden: 54.400 200 S-Berechtigungsscheine, zirka 132.000 50 S-Berechtigungsscheine und zirka 29.000 kostenlose Berechtigungsscheine.

Präsident Dr. **Maleta**: Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. **Schranz**: Herr Bundesminister! Die Seniorenaktion der Bundesbahn erfreut sich also großer Beliebtheit. Es wird aber immer wieder die Frage gestellt, ob der dafür in Frage kommende Personenkreis nicht etwa ausgedehnt werden könnte. Vor allem wird darauf hingewiesen, daß die Bezieher von vorzeitigen Alterspensionen — Männer ab dem 60. und Frauen ab dem 55. Lebensjahr —, die ja nach der jetzigen Regelung nicht unter die Seniorenaktion fallen, und daß auch Invaliditätspensionisten und Witwenpensionistinnen dieser wohl nicht als Sozialeinrichtung gedachten Aktion noch nicht teilhaftig werden können. Sehen Sie Chancen, den Personenkreis in der genannten Richtung zu erweitern?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister **Frühbauer**: Die derzeitige Seniorenaktion wird von den Österreichischen Bundesbahnen als eine Werbeaktion durchgeführt, und es wäre mit der kaufmännischen Verpflichtung der OBB nicht vereinbar, den Personenkreis willkürlich jetzt um hunderttausende Anspruchsberechtigte auszudehnen. (*Abg. Hahn*: So viele Frühpensionisten gibt es ja gar nicht!) Die heute zur Behandlung stehende Novelle zum Bundesbahngesetz dürfte aber, glaube ich, eine gesetzliche Mög-

Bundesminister Frühbauer

lichkeit bieten, bestimmte Kreise von Pensionisten in eine solche Aktion miteinzubeziehen, wenn seitens der Bundesregierung den Österreichischen Bundesbahnen hiefür ein Ausgleich gegeben wird.

Präsident Dr. **Maleta**: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. **Schranz**: Es ist also erfreulich, daß diese Möglichkeit wahrscheinlich in einiger Zeit bestehen wird.

Es ist dank Ihrer Initiative auch möglich gewesen, die Seniorenaktion der Bundesbahnen erheblich auszubauen. Ich denke da vor allem an die Benützung von Verkehrseinrichtungen über die Bahn hinaus während der Ferienzeit. Die Pensionisten können nun ja auch die Autobusse der Post und der Bahn zum ermäßigten Fahrpreis in den Sommermonaten, zu Weihnachten, zu Ostern und zu ähnlichen Zeiten benützen.

Ich möchte daher die Frage, die schon öfter behandelt wurde, wiederholen, die Frage, ob Sie auch eine Möglichkeit für die nähere Zukunft sehen, die Seniorenaktion auf die Autobuslinien der Post und der Bundesbahnen auszuweihen.

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister **Frühbauer**: Der Nachholbedarf der Post- und Telegraphenverwaltung und der Österreichischen Bundesbahnen im Autobusverkehr im Zusammenhang mit der Schülerfreifahrt wird, wie ich hoffe, im kommenden Jahr durch das Investitionsprogramm abgedeckt werden können. Ich hoffe, von diesem Zeitpunkt an Maßnahmen setzen zu können, die eine Ausdehnung der Benützung durch Pensionisten mit Seniorenermäßigungsscheinen auch während der Schulzeit ermöglichen.

Präsident Dr. **Maleta**: 6. Anfrage: Abgeordneter Dipl.-Vw. **Josseck** (FPO) an den Herrn Verkehrsminister.

1092/M

Werden Sie einen Ministerialentwurf für eine Novelle zum Luftfahrtgesetz ausarbeiten lassen, durch welche in Fällen wie dem beabsichtigten Ausbau des Militärflugplatzes Hörsching den Gemeinden und Anrainern Parteistellung im Verfahren nach diesem Gesetz eingeräumt wird?

Präsident Dr. **Maleta**: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister **Frühbauer**: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Nach den gesetzlichen Bestimmungen ist den Anrainern, soweit Grundbesitz in Anspruch genommen wird oder innerhalb der Sicherheitszone liegt, Parteienstellung eingeräumt, und die Gemeinden werden bei der Behandlung der Platzbewilligung angehört, um die Interessen ihrer Gemeindeglieder hiebei vertreten zu können.

Präsident Dr. **Maleta**: Zusatzfrage.

Abgeordneter Dipl.-Vw. **Josseck**: Herr Bundesminister! Sie wissen sicher, daß gerade im Raum um den Flugplatz Hörsching große Unruhe unter der Bevölkerung herrscht, dies vielleicht deswegen, weil die Meinung der Bevölkerung nicht unbedingt mit der der jeweiligen Gemeinden übereinstimmen muß.

Sie sagten, die Gemeinden haben Parteienstellung. Ich kann mir vorstellen, daß sich diese Unruhe unter Umständen auswächst und daß es zu Ausschreitungen nach einem deutschen Beispiel in der Form kommt, daß die Bevölkerung die Piste besetzt.

Sind Sie der Meinung dieser Leute, die dort von sich behaupten, sie sind eine Bevölkerungsgruppe mit minderen Rechten?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister **Frühbauer**: Ich habe erstens, Herr Abgeordneter, nicht gesagt, daß die Gemeinden Parteienstellung haben, sondern festgestellt, daß die Gemeinden das Anhörungsrecht haben, Parteienstellung haben die Anrainer, deren Grundstück benützt wird, und jene, deren Grundbesitz im Bereich der Sicherheitszone liegt.

Im übrigen kann ich Ihrer Auffassung nicht zustimmen, daß diese Gemeindeglieder Bürger zweiten Rechtes seien.

Präsident Dr. **Maleta**: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Dipl.-Vw. **Josseck**: Herr Bundesminister! Die Ansiedlung um diesen Flugplatz hat ja meines Wissens im wesentlichen erst in den fünfziger Jahren begonnen.

Sind Sie nicht auch der Meinung, daß es sich hier um mangelnde Planung handelt, zumal man die Leute vor rund 15, 20 Jahren so nah an den Flugplatz ansiedeln hat lassen? Speziell möchte ich fragen: Denkt man, wenn man nun den Flugplatz ausbaut, daran, der Bevölkerung zumindest finanziell zu helfen, soweit wie möglich ihre Wohnstätte schalldicht zu machen?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister **Frühbauer**: Herr Abgeordneter! An und für sich ist in allen Verfahren vorgesehen, daß für jene Bereiche, die unmittelbar in der Lärmzone I liegen, selbstverständlich finanzielle Hilfen für das Schalldichtmachen von Wohngebäuden zugebilligt werden.

Im konkreten Fall bin ich aber nicht in der Lage, Ihnen eine dezidierte Antwort zu geben, weil der Flughafen Hörsching nicht ein Zivilflugplatz ist, der der Obersten Zivilluftfahrtbehörde und damit dem Verkehrsministerium untersteht, sondern weil es sich hiebei um

7354

Nationalrat XIII. GP — 77. Sitzung — 4. Juli 1973

Bundesminister Frühbauer

einen Militärflughafen handelt, wobei die Zuständigkeit des Landesverteidigungsministeriums gegeben ist.

Präsident Dr. **Maleta**: 7. Anfrage: Abgeordneter Glaser (OVP) an den Herrn Verkehrsminister.

1124/M

Werden Sie dem Hauptausschuß des Nationalrates im Laufe des Jahres 1973 eine Vorlage betreffend Erhöhung der OBB-Tarife zuleiten?

Präsident Dr. **Maleta**: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Frühbauer: Herr Abgeordneter! Ich habe derzeit keine Absicht, einen Antrag auf Tariferhöhungen dem Hauptausschuß des Nationalrates zu unterbreiten.

Präsident Dr. **Maleta**: Zusatzfrage.

Abgeordneter **Glaser**: Herr Bundesminister! In einer Zeitung, und zwar in der „Tiroler Tageszeitung“, ist ein Interview mit Ihnen wiedergegeben, wobei Sie laut dieser Zeitung wortwörtlich sagten:

„Ich bin der Meinung, daß man eine kleine Regulierung in der Größenordnung von 3 Prozent 1974 machen müßte. Das wird man bei der Budgeterstellung berücksichtigen müssen.“

Ich nehme an, daß diese Meldung, die meines Wissens nicht dementiert wurde, richtig ist. Wenn Sie dabei zum Ausdruck bringen, daß Sie 3 Prozent für 1974 für notwendig halten, und auf das Budget dabei hinweisen, dann darf ich doch sagen: Das Budget für 1974 wird spätestens im Dezember beschlossen werden. Also zu diesem Zeitpunkt muß dann feststehen, ob Sie eine Gebührenerhöhung vorhaben oder nicht.

Darf ich jetzt Ihre Antwort so auffassen, daß Sie im Jahr 1973 keinen Gebührenerhöhungsantrag beziehungsweise Tariferhöhungsantrag dem Hauptausschuß vorlegen werden?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister Frühbauer: Ich bin in Übereinstimmung mit der Auffassung der Bundeswirtschaftskammer und anderer Experten auf dem Gebiet des Verkehrs der Auffassung, daß die Kostensteigerungen, die im Eisenbahnbetrieb alljährlich von der Lohnseite und der Materialseite her entstehen, außer Zweifel durch eine gewisse Korrektur auf der Gebührensseite abgegolten werden sollen und daß man diesem Problem besser in kleineren Raten als in großen Zeitabständen in größeren Raten zu Leibe rücken soll.

Meine Aussage, daß ich keinen Antrag stellen werde, bezieht sich darauf, daß ich die Möglichkeit sehe, die geltenden Tarifgrundlagen noch auszunützen, das heißt, das Aus-

maß derzeit gewährter Ermäßigungen zu reduzieren.

Präsident Dr. **Maleta**: Danke, Herr Minister.

Bundesministerium für Justiz

Präsident Dr. **Maleta**: 8. Anfrage: Abgeordneter Luptowits (SPO) an den Herrn Bundesminister für Justiz.

1105/M

Wie war der tatsächliche Wortlaut Ihrer Äußerungen über die Häftlingszahlen anderer europäischer Länder, auf die sich Abgeordneter Doktor Kohlmaier in seiner Rede in der Sitzung des Nationalrates am 30. Mai 1973 bezogen hat?

Präsident Dr. **Maleta**: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Justiz Dr. Broda: Herr Abgeordneter! Der maßgebende Teil meiner Rede vor dem Bundestag des Bundes Sozialistischer Akademiker am 26. Mai 1973, auf die sich die Zeitungsmeldungen bezogen, auf welche sich Herr Abgeordneter Dr. Kohlmaier hier im Hause stützte, hatte folgenden Wortlaut — ich zitiere wörtlich —:

„Überfüllte Gefängnisse können weder dem Anspruch der Gesellschaft auf Sicherheit genügen noch der Individualisierung des Strafvollzugs dienlich sein, indem man sich die Zeit und Mühe nehmen kann, auf den einzelnen Menschen einzugehen, der für die Zeit des Freiheitsentzugs in die volle und uneingeschränkte staatliche Verantwortung übergeben wird.“

Im unmittelbaren Zusammenhang mit der Äußerung des Herrn Abgeordneten Doktor Kohlmaier stand dann folgender Absatz meiner Rede — ich zitiere wieder wörtlich —:

„Manchmal erfordert das Bekenntnis zur Menschlichkeit menschlichen Mut. Dieses Bekenntnis hat politischen Bewegungen manchen kurzfristigen Nachteil, aber auf lange Sicht immer noch Erfolg gebracht. Wir haben bisher unser Handeln an diesen Grundsätzen orientiert, und wir wollen es auch in Zukunft so halten.“

Aus diesem wörtlichen Zitat ergibt sich, daß Herr Abgeordneter Dr. Kohlmaier, der bei seinen Schlußfolgerungen, die er hier im Hohen Haus in der Sitzung vom 30. Mai 1973 anstellte, von unrichtigen Voraussetzungen ausgegangen ist.

Präsident Dr. **Maleta**: Zusatzfrage.

Abgeordneter **Luptowits**: Sehr geehrter Herr Bundesminister! Ich teile Ihre Auffassung zu der Problematik. Wir haben sie ja ausführlich im Justizausschuß vor zwei Jahren diskutiert.

Luptowits

Es würde mich aber nur interessieren, ob diese Problematik bei der Konferenz der Justizminister Europas diskutiert wurde.

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister Dr. **Broda**: Bei der jüngsten Konferenz der europäischen Justizminister Mitte Juni in Stockholm wurde wieder auch über diese Probleme in und außerhalb der Konferenz gesprochen. Unsere Bemühungen um eine Strafrechtsreform in dieser Richtung stehen voll im Einklang mit den Bemühungen in allen Mitgliedstaaten des Europarates, die schädliche kurzfristige Freiheitsstrafe, so gut es eben möglich ist, durch andere, wirksamere Maßnahmen zu ersetzen.

Präsident Dr. **Maleta**: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter **Luptowits**: Herr Bundesminister! Hat Herr Abgeordneter Dr. Kohlmaier seine Behauptungen in irgendeiner Form richtiggestellt?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister Dr. **Broda**: Herr Abgeordneter Dr. Kohlmaier hat auf Grund einer Veröffentlichung in der „Arbeiter-Zeitung“ eine Richtigstellung an die „Arbeiter-Zeitung“ vorgenommen. Für mich ist daher die Angelegenheit erledigt.

Präsident Dr. **Maleta**: Die 9. Anfrage wurde zurückgezogen. Danke, Herr Minister.

Bundesministerium für soziale Verwaltung

Präsident Dr. **Maleta**: 10. Anfrage: Abgeordneter **Vetter** (OVP) an den Herrn Bundesminister für soziale Verwaltung.

1064/M

Welche Kosten hat das bisher erst einmalige Erscheinen der „Elternzeitung der Berufsberatung“, deren Informationswert im übrigen sehr fragwürdig erscheint, verursacht?

Präsident Dr. **Maleta**: Bitte, Herr Vizekanzler.

Bundesminister für soziale Verwaltung Vizekanzler Ing. **Häuser**: Herr Abgeordneter! Ihre Anfrage besteht aus zwei Teilen, aus der konkreten Frage und einer subjektiven persönlichen Feststellung. Ich möchte daher zuerst zum letzteren Teil Ihnen mitteilen, daß die „Elternzeitung der Berufsberatung“ im Zuge der gesetzlich verankerten Beratungspflicht an ratsuchende Jugendliche und deren Eltern herausgegeben wurde und daß sie im Rahmen der Elternveranstaltung und der Elternabende sowie im offenen Kundendienst verteilt wurde und sehr großes Interesse gefunden hat.

Zur konkreten Frage gebe ich Ihnen bekannt, daß die Gesamtkosten dieser Nummer 240.693 S betragen haben.

Präsident Dr. **Maleta**: Zusatzfrage.

Abgeordneter **Vetter**: Herr Vizekanzler! Die Nr. 1 dieser Elternzeitung trägt das Erscheinungsdatum September 1972. Ich habe zur Kenntnis genommen, daß sie bei Elternversammlungen und an Jugendliche verteilt worden ist. Bei den Arbeitsämtern war sie erst Anfang des Jahres 1973 erhältlich. Mich würde interessieren, und ich möchte an Sie die konkrete Frage richten: Welche Gründe waren ausschlaggebend, daß die Nr. 1 dieser Elternzeitung erst Anfang 1973 in den Arbeitsämtern zu haben war, obwohl das Erscheinen mit September 1972 gekennzeichnet war?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Vizekanzler.

Vizekanzler Ing. **Häuser**: Die erste Auflage mußte zurückgezogen werden, weil sie den Berufsberatungsinteressen nicht entsprochen hat. Es mußte daher eine Neuauflage herausgebracht werden.

Präsident Dr. **Maleta**: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter **Vetter**: Herr Vizekanzler! Wann ist mit der Nr. 2 dieser Elternzeitung zu rechnen und können Sie gewährleisten, daß die Vorbereitungen diesmal besser getroffen werden?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Vizekanzler.

Vizekanzler Ing. **Häuser**: Die Vorbereitungen sind abgeschlossen, die nächste Nummer wird im September dieses Jahres erscheinen. Wir haben den redaktionellen Teil jetzt eben nicht mehr einem Institut übergeben, sondern weitestgehend von uns beeinflusst.

Präsident Dr. **Maleta**: 11. Anfrage: Abgeordneter Dr. **Schwimmer** (OVP) an den Herrn Sozialminister.

1065/M

Warum haben Sie trotz Vertröstung auf einen späteren Zeitpunkt bei der Beratung der 29. Novelle zum ASVG bisher noch immer keine Vorschläge zur Beseitigung der unterschiedlichen Behandlung der Behinderten unterbreitet?

Präsident Dr. **Maleta**: Bitte, Herr Vizekanzler.

Vizekanzler Ing. **Häuser**: Herr Abgeordneter! Ich habe keine Vertröstungen ausgesprochen, sondern ich habe erklärt, daß die Fragen der Gleichstellung der Behinderten aus rein verfassungsrechtlichen Gründen nicht durch mein Ressort vollzogen werden können.

Präsident Dr. **Maleta**: Zusatzfrage.

7356

Nationalrat XIII. GP — 77. Sitzung — 4. Juli 1973

Abgeordneter Dr. **Schwimmer**: Herr Vizekanzler! Sie haben sehr wohl im Sozialausschuß bei der Behandlung der 29. ASVG-Novelle in Beantwortung unserer Vorschläge zur Verbesserung des gesamten Rechtsproblems der Rehabilitation zugesagt, daß Sie im Rahmen der nächsten ASVG-Novelle eine Neuordnung der gesamten Rehabilitation vornehmen werden. Sie haben in der Zwischenzeit einen Ministerialentwurf einer ASVG-Novelle zur Begutachtung versendet, in dem das Problem der Rehabilitation überhaupt nicht zur Sprache kommt. Ich frage Sie konkret: Sind im Sozialministerium im Augenblick Arbeiten im Gange, um das Rechtsgebiet Rehabilitation im Rahmen der Sozialversicherung neu zu regeln, im besonderen im Hinblick auf eine Gleichbehandlung der Behinderten?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Vizekanzler.

Vizekanzler Ing. **Häuser**: Ich darf feststellen, daß die Rehabilitation zwei Aspekte hat: den arbeitsmarktpolitischen und den sozialversicherungsrechtlichen. Der arbeitsmarktpolitische ist im Rahmen der Novelle zum Arbeitsmarktförderungsgesetz einer Regelung zugeführt worden, der sozialversicherungsrechtliche ist, wie Ihnen bekannt ist, in der Länderkompetenz verankert und daher nicht in meinem Ressort zuständig.

Präsident Dr. **Maleta**: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. **Schwimmer**: Herr Minister! Das ist insoweit unrichtig, als in der Kranken- und Pensionsversicherung Rehabilitationsmaßnahmen als freiwillige Leistungen erbracht werden und hier Ungereimtheiten da sind, die wir in unseren Vorschlägen anlässlich der 29. ASVG-Novelle aufgezeigt haben.

Ich darf, nachdem Sie in den ersten beiden Antworten dem Problem eigentlich aus dem Weg gegangen sind, eine ganz konkrete Frage stellen, eine Frage, die mich am meisten betrifft, weil ich es als eine der größten Ungerechtigkeiten im Rahmen des Sozialversicherungsrechtes ansehe: Wird bei einer nächsten Novellierung des ASVG Vorsorge getroffen werden, daß auch die Angehörigen, die mitversicherten Angehörigen in den Genuß der Rehabilitationsleistungen der Sozialversicherung kommen können?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Vizekanzler.

Vizekanzler Ing. **Häuser**: Im Rahmen wirtschaftlicher finanzieller Gegebenheiten wird das möglich sein.

Präsident Dr. **Maleta**: Danke, Herr Vizekanzler.

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft

Präsident Dr. **Maleta**: 12. Anfrage: Abgeordneter Meißl (FPO) an den Herrn Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft.

1080/M

Nach welchen Kriterien wird in diesem Jahr der leistungsgebundene Zuschuß im Rahmen des Bergbauern-Sonderprogramms ausbezahlt?

Präsident Dr. **Maleta**: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft Dipl.-Ing. Dr. **Weihls**: Herr Abgeordneter! Die Gewährung des Bergbauernzuschusses erfolgt auf der Grundlage von einschlägigen Sonderrichtlinien. Diese Richtlinien sehen vor, daß Eigentümer beziehungsweise Pächter ganzjährig selbst bewirtschafteter Bergbauernbetriebe mit einer landwirtschaftlichen Nutzfläche von mindestens 0,5 ha und einem Katasterkennwert von mindestens 80 Punkten einen Bergbauernzuschuß erhalten können. Die Gewährung dieses Zuschusses ist an die Voraussetzungen gebunden, daß der fiktive Einheitswert der Betriebe 300.000 S nicht übersteigt und daß sich der Betriebsinhaber schriftlich verpflichtet, seine landwirtschaftlichen Kulturflächen in der bisherigen, ortsüblichen und zeitgemäßen Weise pfleglich und nachhaltig zu bewirtschaften.

Präsident Dr. **Maleta**: Zusatzfrage.

Abgeordneter **Meißl**: Herr Bundesminister! Sie kennen die Problematik, die von uns Freiheitlichen wiederholt kritisiert wurde, daß nach einem Gießkannenprinzip hier Zuschüsse verteilt werden. Sie haben jetzt gesagt: nach neuen Richtlinien.

Darf ich daher die Frage richten: Wann wurden diese Richtlinien erarbeitet? Ist es nicht der alte Berghöfekataster, der herangezogen wird?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Weihls**: Herr Abgeordneter! Ich darf zuerst bemerken, daß das nicht nach einem Gießkannenprinzip geschieht, denn ich habe Ihnen ja die Bedingungen, unter denen ein solcher Zuschuß gewährt wird, gerade gesagt.

Der Berghöfekataster wurde im Jahre 1973 und auch schon im Jahre 1972 von uns überarbeitet und wird laufend weiter überarbeitet, sodaß die von Ihnen bemängelten und auch in Wirklichkeit festgestellten Differenzierungen ausgeglichen werden können und dann ein einheitlicher Kataster zugrunde gelegt werden kann, der für längere Zeit Gültigkeit haben wird.

Präsident Dr. **Maleta**: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter **Meißl**: Herr Bundesminister! Sie kennen die Sorgen bestimmter Problemgebiete. Ich denke da an die kleinbäuerlichen Gebiete an der toten Grenze: Mühlviertel, Waldviertel, Oststeiermark, Weststeiermark, wo wahrscheinlich ein Großteil der landwirtschaftlichen Betriebe nicht unter diese Bestimmungen fallen wird.

Welche Möglichkeiten sehen Sie, diese Problemgebiete, die es bestimmt nicht leichter haben als so manche Bergbauernbetriebe, ebenfalls einzubeziehen?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Weih**s: Ich glaube, daß man die Einbeziehung dieser an der toten Grenze liegenden Gebiete dann vornehmen kann, wenn entsprechende finanzielle Mittel zur Verfügung stehen werden.

Präsident Dr. **Maleta**: 13. Anfrage: Abgeordneter **Kriz** (SPÖ) an den Herrn Landwirtschaftsminister.

1114/M

Wer hat in den letzten drei Jahren ERP-Kredite am Forstsektor erhalten?

Präsident Dr. **Maleta**: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Weih**s: Herr Abgeordneter **Kriz**! Gemäß § 22 des ERP-Fonds-Gesetzes dürfen in dem von der Bundesregierung dem Nationalrat zur Kenntnis zu bringenden Jahresbericht der Geschäftsführung des ERP-Fonds Kreditnehmer nicht namentlich genannt werden. Damit hat der Gesetzgeber seinen Willen zum Ausdruck gebracht, daß die Namen von Kreditnehmern auch vor dem Nationalrat nicht öffentlich behandelt werden sollen. Sie werden daher verstehen, daß ich mich auch jetzt an dieses vom Nationalrat aufgestellte Prinzip halten muß.

Ich kann Ihnen aber die Globalsummen, die für die einzelnen Maßnahmen in diesem Zeitraum durch die ERP-Fachkommission zugeteilt worden sind, bekanntgeben. Es wurden in dem von Ihnen gefragten Zeitraum für Aufforstungen 12,667.000 S, für Wegebau 38,069.000 S, für sozialpolitische Maßnahmen 3,539.000 S und für die Anschaffung von Maschinen 18,545.000 S, in Summe 72,820.000 S zur Verfügung gestellt.

Präsident Dr. **Maleta**: Zusatzfrage.

Abgeordneter **Kriz**: Herr Bundesminister! Besteht auch die Möglichkeit einer Förderung der Nebenerwerbsbauern im forstlichen Sektor?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Weih**s: Es bestehen auf jeden Fall Möglichkeiten: wenn

nicht im Rahmen von ERP-Hilfen, so im Rahmen von AI-Kreditaktionen auf forstlichem Sektor.

Präsident Dr. **Maleta**: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter **Kriz**: Herr Bundesminister! Will man von Seite Ihres Ministeriums mehr eine Förderung des Waldes oder eine Förderung von Einzelpersonen forcieren?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Weih**s: Es ist Grundsatz, daß wir den Wald nicht nur erhalten wollen, sondern daß wir seine Bestände verbessern wollen.

Präsident Dr. **Maleta**: 14. Anfrage: Abgeordneter Dipl.-Ing. Dr. **Zittmayr** (ÖVP) an den Herrn Landwirtschaftsminister.

1143/M

Welche Maßnahmen werden Sie zur Senkung der hohen Treibstoffkosten für die Landwirtschaft für das Jahr 1974 vorsehen?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Weih**s: Herr Abgeordneter Dr. **Zittmayr**! Maßnahmen im Sinne Ihrer Anfrage sind budgetärer Natur. Sie werden im Zusammenhang mit der Erstellung des Bundesvoranschlages für das Jahr 1974 zu beraten und zu beschließen sein. Im Hinblick auf Artikel 51 Abs. 1 Bundes-Verfassungsgesetz sehe ich mich daher nicht in der Lage, ziffernmäßige Angaben zu machen. (Heiterkeit bei der ÖVP.)

Präsident Dr. **Maleta**: Zusatzfrage.

Abgeordneter Dipl.-Ing. Dr. **Zittmayr**: Herr Bundesminister! Sie wissen, daß die österreichische Landwirtschaft den höchsten Dieselpreis Europas bezahlt. Dieses Thema hat auch bei den Beratungen im Bundeskanzleramt eine maßgebliche Rolle gespielt. Bei dieser Aussprache haben am 25. Mai alle österreichischen Bauernorganisationen festgestellt, daß die gerechteste und am besten zielführende Lösung für die Landwirtschaft die Verwendung eines Treibstoffes wäre, der nicht mit Bundesmineralölsteuer belastet ist, das heißt also: das gefärbte Dieselloil.

Der Herr Bundeskanzler hat in dieser Aussprache festgestellt, daß im heurigen Jahr als Sofortmaßnahme zum Ausgleich der Mehrbelastung eine Aufstockung des Punktwertes erfolgt, daß aber für 1974 eine andere Lösung gesucht wird.

Meine Frage an Sie, Herr Minister, geht nun dahin: Haben Sie in Ihrem Ressort Vorschläge für eine andere Lösung der Treibstoffverbilligungsfrage erarbeitet und haben

7358

Nationalrat XIII. GP — 77. Sitzung — 4. Juli 1973

Dipl.-Ing. Dr. Zittmayr

Sie im Sinne dieser Aussprache und dieser Zusage des Herrn Bundeskanzlers bereits irgendwelche Arbeiten eingeleitet?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Weihls**: Es laufen auf diesem Sektor bereits Verhandlungen.

Präsident Dr. **Maleta**: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Dipl.-Ing. Dr. **Zittmayr**: Herr Bundesminister! Sind Sie bereit, soweit es sich um die Vertretung der landwirtschaftlichen Interessen in der Bundesregierung handelt, entsprechende Vorschläge auch im Rahmen des Ministerrates zu vertreten?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Weihls**: Es ist in erster Linie eine Verhandlung mit dem Finanzminister notwendig, der seine Zustimmung für das gefärbte Dieselöl geben muß, damit es in der Landwirtschaft verwendet werden kann.

Präsident Dr. **Maleta**: 15. Anfrage: Abgeordneter Meißl (*FPO*) an den Herrn Landwirtschaftsminister.

1081/M

Wann wird die in diesem Jahr vorgenommene Erhöhung des Milchkrisengroschens zurückgenommen werden?

Präsident Dr. **Maleta**: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Weihls**: Wie ich bereits mehrmals ausführlich dargelegt habe, Herr Abgeordneter, ist eine Senkung des Absatzförderungsbeitrages derzeit nicht möglich. Ein Zeitpunkt für eine derartige Maßnahme läßt sich zurzeit noch nicht abschätzen. Es muß laufend die Entwicklung der Milch-anlieferung, des Inlandsabsatzes, aber in erster Linie die Weltmarktsituation sehr aufmerksam beobachtet werden, um einen ehestmöglichen Zeitpunkt zu finden, zu dem über eine Senkung des Krisengroschens geredet werden kann.

Präsident Dr. **Maleta**: Zusatzfrage.

Abgeordneter **Meißl**: Herr Bundesminister! Ich bin ja selbst Teilnehmer an diesen Gesprächen der Bauernorganisationen im Bundeskanzleramt und weiß daher, daß keine Übereinstimmung über die Zahlen der Anlieferung und des Absatzes besteht. Wenn ich richtig informiert bin, ist es doch so, daß die Halbjahresziffern des heurigen Jahres kaum eine Anlieferungssteigerung beinhalten und daß der Absatz gleichgeblieben ist. Das heißt, daß im Grunde genommen von dieser Seite her gesehen die Zurücknahme der Erhöhung des Krisengroschens möglich wäre.

Herr Bundesminister! Sie haben gesagt: Zum ehestmöglichen Zeitpunkt. Darf ich vielleicht die Frage stellen: Sollte das ein Zeitpunkt vor der Landtagswahl in Oberösterreich sein?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Weihls**: Ich glaube, daß die Weltmarktsituation sich nicht nach der Landtagswahl in Oberösterreich richtet. Wenn Sie die letzten Ereignisse auf dem Währungssektor verfolgen, dann werden Sie sicherlich zur Überzeugung kommen, daß die Stützungssätze, die wir nun für Exporte in jene Gebiete brauchen, die floaten, wie zum Beispiel Italien, der Bereich des Englischen Pfunds und vor allem auch was die Währungsparitätsänderungen mit dem US-Dollar betrifft, höhere Sätze erfordern, als wir derzeit bezahlen. Es war auch bei den letzten Gesprächen so, daß wir für diese zusätzlichen, durch die Währungsparität hervorgerufenen höheren Stützungssätze entsprechende Mittel zur Verfügung haben. Damit ist der Export fürs erste einmal gesichert.

Präsident Dr. **Maleta**: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter **Meißl**: Herr Bundesminister! Da da keine Übereinstimmung bezüglich der Ziffern besteht — es hat auch diesbezüglich im Bundeskanzleramt gewisse Auseinandersetzungen gegeben —, möchte ich die Frage stellen: Gibt es nun einheitliche Ziffern über die Milchlieferung und über den Absatz der Milchprodukte im Inland, oder sind das zwei getrennte Feststellungen (sowohl Ihres Ministeriums als auch der Präsidentenkonferenz)?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Weihls**: Herr Abgeordneter Meißl! Die Differenz, die angeblich aufgetreten ist, wurde sehr kurze Zeit später bereinigt. Die von mir angegebenen Ziffern wurden vollinhaltlich bestätigt, und die Entwicklung des ersten Halbjahres hat gezeigt, daß wir beim Butterabsatz zum Beispiel wesentlich unter dem Vorjahresabsatz liegen und nicht das erreichen werden, was in unserer Prognose steht, nämlich eine zusätzliche Steigerung von 2 Prozent.

Wenn Sie sich die Menge von 40.000 Tonnen Butter vor Augen führen, dann werden Sie ungefähr wissen, welche Menge allein schon 2 Prozent bedeuten, wenn wir sie nicht erreichen. Wir liegen aber bis derzeit unter dem Niveau des vergangenen Jahres.

Präsident Dr. **Maleta**: 16. Anfrage: Abgeordneter Dr. Heinz Fischer (*SPO*) an den Herrn Landwirtschaftsminister. (*Abg. F a c h - l e u t n e r: Der neue Jungbauer!*)

1133/M

Ist sichergestellt, daß die Regierungsvorlage für ein neues Forstgesetz, deren Entwurf bereits vor längerer Zeit begutachtet wurde, dem Nationalrat am Beginn der Herbstsession zur parlamentarischen Behandlung vorgelegt werden kann?

Präsident Dr. **Maleta**: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Weihls**: Herr Abgeordneter Dr. Fischer! Die Verzögerung der Einbringung des Forstrechtsgesetzes ist deshalb eingetreten, weil wir sehr langwierige Verhandlungen mit den einzelnen Ressorts führen mußten. Die Arbeiten sind abgeschlossen, und ich glaube, daß wir nach den Sommermonaten den Entwurf werden einbringen können.

Präsident Dr. **Maleta**: Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. Heinz **Fischer**: Herr Bundesminister! Ich möchte erstens den Kollegen Fachleutner beruhigen: er wird keine Konkurrenz im Landwirtschaftsausschuß bekommen (*Abg. Fachleutner*: Sicher nicht!), und zweitens habe ich auch nicht die Absicht oder die Möglichkeit, zu prophezeien, wie lang es im Landwirtschaftsausschuß dauern wird, wenn diese Regierungsvorlage dann einlangt, bis die Vorberatung abgeschlossen ist.

Da aber die freie Begehbarkeit des Waldes ein Anliegen ist, das alle alpinen Vereine immer mit großem Nachdruck vertreten haben und weiter vertreten, und diese Frage sicherlich im Forstgesetz eine neue Regelung erfahren wird und da weiters etwa 16 Prozent der Waldfläche im österreichischen Durchschnitt im Eigentum der Bundesforste sind, wobei dieser Prozentsatz in manchen Bundesländern bis über 50 Prozent ansteigt, frage ich, ob nicht die Möglichkeit besteht, daß in Form einer Weisung oder einer Anweisung an die Bundesforste diese nichtige Absicht einer freien Begehbarkeit des Waldes bereits vorweggenommen wird, was, wie gesagt, die alpinen Vereine und sicherlich darüber hinaus große Teile der Bevölkerung sehr begrüßen würden.

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Weihls**: Ich habe bereits vor einiger Zeit die Anweisung gegeben, daß die Wege in den Bundesforsten frei zu begehen sein sollen und alle dem entgegenstehenden Verbotstafeln zu entfernen sind, mit Ausnahme der Zeiten, in denen Gefahr für die Wanderer besteht, nämlich bei Schlägerungen, bei der Gefahr des Einsturzes von Brücken und bei der Bringung.

Ich habe auch veranlaßt, daß seit einiger Zeit auf allen Wegen der Bundesforste Tafeln

angebracht werden, die in humorvoller Art und Weise darauf hinweisen sollen, a) wie man sich im Walde bewegen soll, b) wie man vermeiden soll, Gefahren ausgesetzt zu werden.

Herr Abgeordneter Dr. Fischer! Darf ich Ihnen eine solche Plakette zeigen? (*Der Minister weist eine Plakette vor.*) Sie sehen hier oben die Gefahr der Bringung, die Gefahr der Schlägerung, darunter, daß man im Wald nicht rauchen und keine brennenden Zigaretten wegwerfen soll und daß man im Wald nicht übergroßen Lärm verursachen soll, weil das nicht nur das Wild, sondern auch die Menschen belästigt.

Präsident Dr. **Maleta**: Zweite Zusatzfrage. (*Abg. Minkowitsch*: Muß man eine Zusatzfrage stellen, damit man diese Plakette zeigen kann?)

Abgeordneter Dr. **Fischer**: Herr Kollege Minkowitsch! Ein intelligenter Minister bereitet sich auf verschiedene mögliche Zusatzfragen vor.

Da ich nur noch eine Zusatzfrage stellen kann, darf ich folgendes Spezialproblem herausgreifen, Herr Bundesminister. In diesen sachlichen Zusammenhang gehört ja auch das Problem der Befahrung von Forstaufschliebungswegen, die aus öffentlichen Mitteln, zumindest zum Teil, finanziert werden. Nun gilt es hier eine Interessensabwägung vorzunehmen, weil es einerseits natürlich absolut nicht wünschenswert sein kann, von den verschiedensten Gesichtspunkten her betrachtet, daß das Befahren überhand nimmt, es andererseits aber doch berechnete Interessen geben kann, etwa bei der Versorgung von alpinen Schutzhütten.

Meine Frage: Wird es möglich sein oder ist beabsichtigt, daß für die Versorgung alpiner Schutzhütten, die ja bekanntlich mit großen Problemen zu kämpfen haben, auf diesem Sektor und auf diesem Wege eine Erleichterung geschaffen wird?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Weihls**: Mit Hilfe von Sondergenehmigungen werden solche Fahrzeuge zur Versorgung von alpinen Schutzhütten fahren können.

Präsident Dr. **Maleta**: Danke, Herr Minister.

Bundesministerium für Landesverteidigung

Präsident Dr. **Maleta**: 17. Anfrage: Abgeordneter Dr. Ermacora (*OVP*) an den Herrn Bundesminister für Landesverteidigung.

1094/M

Welchen Zeitpunkt werden Sie, nachdem Ihre Verteidigungspolitik durch ein sogenanntes Weißbuch unter lebhaftem Anteil der Öffentlichkeit erneut diskutiert wurde, wählen, um dem Plenum des Nationalrates über Ihre Verteidigungspolitik endlich Rechenschaft zu geben?

Präsident Dr. **Maleta**: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Landesverteidigung **Lütgendorf**: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Ich habe in letzter Zeit mehrfach meine Bereitschaft zum Ausdruck gebracht, den Abgeordneten über die Situation im Bereich der Landesverteidigung Bericht zu erstatten, weil ich selbst daran interessiert bin, den Nationalrat über Fragen der Verteidigungspolitik zu informieren. Ich darf aber daran erinnern, daß ich bereits in der Beantwortung Ihrer Anfrage in der Fragestunde am 14. Feber 1973 sowie in der schriftlichen Beantwortung der mündlichen Anfrage des Herrn Abgeordneten zum Nationalrat Marwan-Schlosser Nr. 935/M auf die zahlreichen, vom Nationalrat zu behandelnden Regierungsvorlagen hingewiesen habe, die die Behandlung eines solchen Berichtes zum damaligen Zeitpunkt nicht möglich erscheinen ließen. Ich habe daher — um möglichst bald zumindest die Mitglieder des Landesverteidigungsausschusses und auch des Landesverteidigungsrates zu informieren — diese Mitglieder bereits zu einem Informationsgespräch für den 22. Mai dieses Jahres eingeladen. Da mehrere Herren aus Termingründen zu einer Absage gezwungen waren, mußte ich dieses Gespräch leider auf einen späteren Zeitpunkt verschieben. Ich habe mich daher an den Herrn Präsidenten des Nationalrates gewandt und ersucht, mir einen aus der Sicht der Parlamentsarbeit günstigen Termin für das vorgesehene Gespräch zu nennen. Ich hoffe, daß dieses Gespräch in absehbarer Zeit stattfinden kann.

Präsident Dr. **Maleta**: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. **Ermacora**: In der Präsidialkonferenz, Herr Bundesminister, ist gerade dieser Vorschlag bezüglich eines Termins von der Sozialistischen Partei abgelehnt worden. Ich verstehe schon, daß Sie mit einzelnen Abgeordneten oder Vertretern der Oppositionspartei in Ausschüssen und vielleicht auch in vertraulicheren Gesprächen über die Lage des Bundesheeres sprechen wollen. Aber warum geben Sie denn keinen Bericht über die Lage des Bundesheeres ab, sodaß ein solcher Bericht im Plenum behandelt werden kann?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister **Lütgendorf**: Herr Abgeordneter! Sie wissen ganz genau, daß es gerade im Bereich der Landesverteidigung bei der

Abgabe eines sehr umfassenden Berichtes — und einen solchen möchte ich ja vorlegen — gewisse Sparten gibt, die der Geheimhaltung unterliegen. Ich erachte es daher für sehr zweckmäßig, zunächst einen Bericht nur im Ausschuß zu behandeln, bevor ein umfassender Bericht im Plenum vorgelegt wird. Ich habe natürlich vor, nachdem Sie in Ihrem sogenannten Weißbuch aus Ihrer Sicht heraus die Situation des Bundesheeres beleuchtet haben, meinen Bericht so aufzubauen, daß ich doch einen sehr entscheidenden Rückblick über die Zeit meiner verehrten Amtsvorgänger geben muß, denn nur aus dieser Sicht heraus leitet sich die gegenwärtige Situation im Bundesheer ab.

Präsident Dr. **Maleta**: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. **Ermacora**: Herr Bundesminister! Die Argumentation, daß Sie gerne auf die Situation in der Amtszeit Ihrer Vorgänger zurückblenden möchten, ist in der Öffentlichkeit wohl bekannt. Nachdem aber der Herr General Spannocchi nun laut Pressemeldungen festgestellt hat, daß die Stunde Null für das Bundesheer gekommen sei, wäre es doch für die Öffentlichkeit ganz interessant, einen Bericht bis zu dieser Stunde Null und ab dieser Stunde Null zu erhalten. Herr Bundesminister! Sie hatten in mehreren Gesprächen in Aussicht gestellt, einmal daß Sie in der Herbstsession und zum zweiten Mal, daß Sie in der Frühjahrsession berichten wollten. Die Frühjahrsession des Nationalrates geht nun zu Ende, die Stunde Null scheint gekommen zu sein, und wir haben noch immer keinen Bericht.

Wann werden Sie nun endlich einen Bericht an das Hohe Haus, der im Ausschuß und im Plenum diskutiert werden kann, vorlegen?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister **Lütgendorf**: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Ich möchte doch, nachdem Sie die sogenannte Stunde Null angezogen haben, von meiner Seite hiezu Stellung nehmen. Bei dieser Bezeichnung Stunde Null handelt es sich um das Armeekommando und nicht um das Bundesheer (*Zwischenruf bei der SPO: Das versteht er ja nicht! — Abg. Ofenböck: Null ist Null!*) Da muß ich schon auf eine sehr genaue Präzisierung Wert legen. Selbstverständlich werde ich, wenn mir die Möglichkeit eines Termines zur Berichterstattung gegeben wird, den Bericht so bald als möglich abgeben.

Präsident Dr. **Maleta**: 18. Anfrage: Abgeordneter Dr. Schmidt (*FPO*) an den Herrn Verteidigungsminister.

1146/M

Welche Maßnahme wurde seit Inkrafttreten der Wehrgesetznovelle 1971 nunmehr endlich ergriffen, um die Ausbildung unter Vermeidung von Leerlauf entsprechend zu straffen?

Präsident Dr. **Maleta**: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister **Lütgendorf**: Sehr geehrter Herr Abgeordneter Dr. Schmidt! Ein wesentliches Ziel der mit der sogenannten Wehrrechtsnovelle 1971 eingeleiteten Reform des österreichischen Bundesheeres stellte die Straffung des Ausbildungsbetriebes der Truppe dar. So bedurfte es einer Reihe entscheidender Änderungen der bestehenden Ausbildungsvorschriften, um dieser Zielvorstellung angesichts der Verkürzung der Dauer des ordentlichen Präsenzdienstes von neun Monaten auf einen sechsmonatigen Grundwehrdienst gerecht werden zu können.

Demzufolge wurden nach dem Inkrafttreten der Wehrrechtsnovelle 1971 am 1. August 1971 zunächst „Vorläufige Ausbildungsrichtlinien für das Bundesheer“ erlassen. Diese Richtlinien wurden auf Grund der Erfahrungen der Praxis in weiterer Folge durch die „Ausbildungsrichtlinien für den Grundwehrdienst“ vom 16. August 1972 ersetzt.

Nach entsprechender Erprobung wurden des weiteren Ausbildungsrichtlinien für die Truppenübungen mit Erlaß vom 15. Jänner 1973 festgelegt. Diesen Richtlinien liegt ein Ausbildungssystem zugrunde, das dem unterschiedlichen Ausbildungsniveau der Teilnehmer an Truppenübungen durch eine entsprechend flexible Gestaltung der Ausbildung sowie durch weitgehende Vermeidungen von Wiederholungen Rechnung trägt. Im Hinblick auf die positiven Erfahrungen, die mit diesem Ausbildungssystem gewonnen wurden, wird derzeit geprüft beziehungsweise erprobt, inwieweit dieses System auch für die Ausbildung während des Grundwehrdienstes zweckmäßig erscheint.

Im übrigen wurden zahlreiche weitere Maßnahmen gesetzt, die auf eine Straffung der Ausbildung durch eine intensivere Schulung des Ausbildungskaders, eine Modernisierung der Ausbildungsmittel sowie eine Verbesserung der Infrastruktur durch einen verstärkten Ausbau von Ausbildungseinrichtungen gerichtet sind.

Präsident Dr. **Maleta**: Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. **Schmidt**: Verehrter Herr Bundesminister! Ich habe mit großem Interesse die Ausführungen verfolgt. Ich maße mir natürlich nicht an, die Qualität der von Ihnen zitierten Ausbildungsvorschriften zu beurteilen. Ich habe auch keine Generalstabsausbildung.

Aber ich muß nur angesichts eines Soldatengesprächs, das bei einer der letzten Sitzungen hier im Hause stattgefunden hat, eines feststellen: Es hat sich in der Diskussion mit den Jungmännern ein sehr erschütterndes Bild gezeigt. Es haben nämlich Jungmänner einer Artillerieeinheit im fünften Wehrdienstmonat bekundet, daß sie außer der Ausbildung am Sturmgewehr keine sonstige theoretische und praktische Waffenausbildung genossen hätten und daß sie keinen einzigen scharfen Schuß während ihrer Ausbildungszeit abgegeben haben.

Weiters wurde festgestellt — darüber haben sich die Jungmänner beklagt —, daß sie zu übermäßigen Reinigungsarbeiten herangezogen werden, und zwar vor allem am Samstag vormittag. Bei längerer Diskussion hat sich herausgestellt, daß dies deswegen der Fall ist, weil am Samstag kein Kaderpersonal zur Verfügung steht, da Überstunden nicht gemacht werden dürfen, zumal man einsparen muß.

Ich weiß nicht, Herr Bundesminister, wie sich diese Zustände, die auch in Anwesenheit von Abgeordneten der anderen Fraktionen bekundet worden sind — das möchte ich Sie jetzt fragen —, vereinbaren lassen mit der von Ihnen geschilderten neuen Ausbildung.

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister **Lütgendorf**: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Sie beziehen sich auf das 105. Kontaktgespräch mit, wie ich glaube, 16 Soldaten der ersten Abteilung des Artillerieregimentes Nr. 1. Ich habe den Bericht über dieses Gespräch. (*Abg. Dr. Bauer: Das ist normalerweise keine schlechte Einheit!*) Danke für die Anerkennung, Herr Abgeordneter. (*Abg. Dr. Bauer: Die gilt nicht Ihnen, Herr Minister!*) Es ist das wirklich keine schlechte Einheit.

Nun handelt es sich bei diesem Kontingent um ein reines Überbrückungskontingent; dieser Abteilung wurde zu diesem Einberufungsturnus nicht der volle Stand an Wehrpflichtigen zugeordnet, sondern nur so viele Wehrpflichtige, die dringend zur Systemerhaltung erforderlich sind. (*Abg. Tödling: Leerlauf!*)

Ich darf in diesem Zusammenhang auch sagen, damit kein Mißverständnis entsteht: Die Jungmänner haben schon geschossen! Sie haben ihre Übungen mit dem Sturmgewehr — Sie, Herr Abgeordneter, werden sich daran erinnern können — ja abgeschlossen gehabt. Sie haben allerdings nicht geschossen mit der Artillerie, das heißt mit den Geschützen. Das war auch nicht die Aufgabe der sogenannten Systemhalter.

7362

Nationalrat XIII. GP — 77. Sitzung — 4. Juli 1973

Bundesminister Lütgendorf

Man muß also hier jeweils einen Unterschied machen zwischen jenen Einheiten, die rein auf volle Stärke gebracht und zu vollen Einsatzeinheiten ausgebildet werden, und jenen Teilen, die nur eine Überbrückungsaufgabe zu erfüllen haben. Zum nachfolgenden Einberufungsturnus erhält diese Abteilung wieder ein stärkeres Kontingent an Wehrpflichtigen.

Präsident Dr. **Maleta**: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. **Schmidt**: Herr Bundesminister! Sie selbst haben jetzt von den Geschützen gesprochen. Das gibt mir Veranlassung zu meiner zweiten Zusatzfrage.

Man erfuhr bei dieser Unterhaltung mit den Jungmännern tatsächlich, daß dieses Regiment keine einsatzbereite Geschützatterie besitzt und daß auch keinerlei Schießübungen stattfinden. Das letzte Batterieschießen war im Vorjahr. Derzeit ist kein einziges Geschütz besetzt.

Ich frage Sie, ob Sie diese Zustände mit der Zielsetzung der Wehrgesetznovelle 1971 für vereinbar halten. (*Ruf bei der ÖVP: Sicher!*)

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister **Lütgendorf**: Erstens ist die I/AR 1 kein Teil der Bereitschaftstruppe. Es wurden mit den heurigen Einberufungsturnusen in erster Linie den Bataillonen und den Abteilungen, die der Bereitschaftstruppe zugeordnet wurden, die volle Zahl Wehrpflichtiger zugeteilt. Zum zweiten wird diese Abteilung heuer im Herbst ihr Batterie- und Abteilungsschießen durchführen, weil sie dann zu diesem Zeitpunkt die nötige Anzahl an Wehrpflichtigen besitzt.

Präsident Dr. **Maleta**: 19. Anfrage: Abgeordneter Tödling (*ÖVP*) an den Herrn Verteidigungsminister.

1093/M

Was hat Sie bewegt, den Roten Falken anlässlich des diesjährigen Pfingsttreffens in Wiener Neustadt Anlagen der Militärakademie zur Verfügung zu stellen?

Präsident Dr. **Maleta**: Bitte, Herr Verteidigungsminister.

Bundesminister **Lütgendorf**: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Auf Ihre Frage, was mich bewegt hat, den Roten Falken anlässlich des diesjährigen Pfingsttreffens in Wiener Neustadt Anlagen der Militärakademie zur Verfügung zu stellen, darf ich Ihnen mitteilen, daß ich dem Ersuchen dieser Organisation, den alten Reitplatz auf dem Gelände der Theresianischen Militärakademie benützen zu dürfen, deshalb entsprochen habe, weil zu dem er-

betenen Termin dieses Areal dienstlich nicht benötigt wurde und derartige Unterstützungen, soweit dienstlich vertretbar, auch anderen Jugend- und Sportorganisationen regelmäßig gewährt werden. Der Vollständigkeit halber darf ich noch bemerken, daß infolge der Maul- und Klauenseuche dieses Treffen abgesagt und das in Rede stehende Areal somit nicht benützt wurde.

Präsident Dr. **Maleta**: Zusatzfrage.

Abgeordneter **Tödling**: Herr Bundesminister! Ich weiß schon, daß das Treffen mehr oder weniger über höhere Gewalt nicht stattgefunden hat. Ich kenne das Programm. Ich möchte schon sagen, daß die MILAK regelrecht okkupiert worden wäre, wenn ich mich so ausdrücken darf. (*Abg. L a n c: Die Roten Falken stürmen die Militärakademie! — Heiterkeit.*)

Herr Bundesminister! Was waren dann die Beweggründe, daß zum Beispiel die Teilnehmer an der Österreichrundfahrt nicht in Kasernen nächtigen durften oder zum anderen daß eine sportliche Veranstaltung — nachdem Sie den Sport erwähnt hatten — in Langenlebar nicht stattfinden durfte?

Präsident Dr. **Maleta**: Herr Minister.

Bundesminister **Lütgendorf**: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Ich glaube, ich muß etwas weiter ausholen.

Zunächst darf ich sagen, daß von einer Okkupierung irgendeiner Einrichtung des Bundesheeres durch eine Sportorganisation oder Jugendorganisation niemals die Rede sein kann, denn die Betreffenden, die zu uns kommen, fühlen sich meistens auch sehr wohl, so wie zum Beispiel auch die Katholische Jungschar der Erzdiözese Wien, die ihre Vikariatsmeisterschaften auch in Wiener Neustadt durchgeführt hat.

Aber zur Österreichrundfahrt darf ich noch folgendes ergänzen. (*Zwischenrufe bei der ÖVP. — Gegenrufe bei der SPÖ.*)

Präsident Dr. **Maleta** (*das Glockenzeichen gebend*): Am Wort ist der Herr Minister.

Bundesminister **Lütgendorf** (*fortsetzend*): Die Österreichrundfahrt findet ja nicht allein an einem Wochenende oder zu Feiertagen statt, sondern rollt bekanntlich die ganze Woche durch. Das hat in der Vergangenheit bedeutet, daß in einzelnen kleinen Garnisonen, wo gar keine freie zusätzliche Unterkunftsmöglichkeit für die Teilnehmer und für die Begleitmannschaften bestand, sogar einzelne Kompanien verlegt werden mußten. Es sind bedauerlicherweise auch Unzukömmlichkeiten durch fremdes Personal in den Kasernen eingetreten. — Ich möchte mich hier nicht näher äußern. (*Abg. L i n s b a u e r: Bei den Roten*)

Bundesminister Lütgendorf

Falken wäre das nicht gewesen! — Abg. Skritek: Bei der Jungschar auch nicht!) Ich habe das in schriftlicher Form damals auch der damaligen Österreichischen Radsporkommission zur Kenntnis gebracht.

Ich weiß nicht, ob es noch vertretbar ist, daß unser Kaderpersonal Überstunden bis spät in die Nacht hinein machen muß, um zum Beispiel dann eine Warmverpflegung um 21 Uhr auszugeben, wir darüber hinaus einen zusätzlichen Wach- und Sicherungsdienst einführen müssen und unsere Jungmänner dann durch Tage hindurch die Reinigung der etwas stark benützten Unterkünfte vornehmen müssen. Ich muß Ihnen, Herr Abgeordneter, ehrlich sagen: Dafür sind unsere jungen Soldaten nicht da! *(Zustimmung bei der SPÖ.)*

Präsident Dr. Maleta: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter **Tödling**: Herr Bundesminister! Dieselben Fakten hätten ja auch für Wiener Neustadt zugefallen. *(Abg. Libal: Vollkommen falsch! — Weitere Zwischenrufe. — Präsident Dr. Maleta gibt das Glockenzeichen.)* Ja, natürlich! Auch dort war die Verpflegung durch das Bundesheer vorgesehen.

Ich möchte nun zur zweiten Zusatzfrage kommen. Ich beziehe mich noch einmal auf eine sportliche Veranstaltung in Langenlebarn.

Herr Bundesminister! Werden Sie wie im Falle Wiener Neustadt — einen Fall, nämlich die Katholische Jugend, haben Sie erwähnt — auch in anderen Fällen, wenn Wünsche in dieser Richtung herangetragen werden, daß Einrichtungen des Bundesheeres beansprucht werden, ebenso großzügig sein wie in diesem Wiener Neustädter Fall?

Präsident Dr. Maleta: Herr Minister.

Bundesminister **Lütgendorf**: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Ich weiß zunächst einmal nicht, welche Veranstaltung in Langenlebarn Sie meinen. Wenn es das Flugplatzrennen gewesen ist, darf ich sagen, daß wir dort mit einem Kostenaufwand von über 2 Millionen Schilling die Piste aus Steuergeldern haben herrichten lassen. Es wäre nicht zu verantworten — obwohl die Piste nun eine ausgezeichnete Oberdecke hat —, daß man diese Piste für extreme Sportveranstaltungen zur Verfügung stellt.

Ich habe wiederholt zum Ausdruck gebracht — und die Sportorganisationen kennen mich —: Ich helfe immer und überall, wo es im Bereich unserer Möglichkeiten steht. Wenn aber unsere eigenen Mittel dazu nicht auslangen, dann muß ich leider eine Absage geben. *(Ruf bei der ÖVP: Wie bei den Roten Falken!)*

Präsident Dr. **Maleta**: Danke, Herr Minister. Die 60 Minuten der Fragestunde sind abgelaufen. Somit ist die Fragestunde beendet.

Zuweisungen

Präsident Dr. **Maleta**: Die in der letzten Sitzung eingebrachten Anträge weise ich zu wie folgt:

Antrag 85/A der Abgeordneten Dr. Hauser und Genossen betreffend positive gesetzliche Maßnahmen zum Schutze des werdenden Lebens dem Justizausschuß;

Antrag 86/A der Abgeordneten Dr. Keimel und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Einkommensteuergesetz 1972 geändert wird, und

Antrag 87/A der Abgeordneten Wielandner, Steiner, Meißl und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Katastrophenfondsgesetz neuerlich geändert wird,

dem Finanz- und Budgetausschuß sowie

Antrag 88/A der Abgeordneten Anneliese Albrecht und Genossen betreffend Änderung des Preisbestimmungsgesetzes 1972, BGBl. Nr. 271,

dem Verfassungsausschuß.

Die in der letzten Sitzung als eingebracht bekanntgegebene Regierungsvorlage: Bundesgesetz betreffend die Arbeitsverfassung (Arbeitsverfassungsgesetz) (840 der Beilagen), weise ich

dem Ausschuß für soziale Verwaltung zu.

Ferner weise ich den Bericht des Bundesministers für Finanzen über die neuerliche Revision und Erweiterung des langfristigen Investitionsprogramms des Bundes für die Jahre 1973 bis 1982 (III-97 der Beilagen) dem Finanz- und Budgetausschuß zu.

1. Punkt: Bericht des Ausschusses für Gesundheit und Umweltschutz über die Regierungsvorlage (770 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Tuberkulosegesetz geändert wird (Tuberkulosegesetz-Novelle) (837 der Beilagen)

Präsident Dr. **Maleta**: Wir gehen in die Tagesordnung ein und gelangen zum 1. Punkt: Tuberkulosegesetz-Novelle.

Berichtersteller ist die Frau Abgeordnete Hanna Hager. Ich bitte um den Bericht.

Berichterstellerin Hanna **Hager**: Herr Präsident! Hohes Haus! Ich bringe den Bericht des Ausschusses für Gesundheit und Umweltschutz über die Regierungsvorlage (770 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Tuber-

Hanna Hager

kulosegesetz geändert wird (Tuberkulosegesetz-Novelle).

Der vorliegende Gesetzentwurf sieht im wesentlichen die Beseitigung der Einkommensgrenze für die Übernahme der Behandlungskosten durch den Bund sowie eine Neuregelung der Berechnung des für das Ausmaß der Wirtschaftshilfe maßgebenden Einkommens in einer dem Zweck dieser Leistung entsprechenden Weise vor. Darüber hinaus sollen das Verfahren vereinfacht, die Bestimmungen über die Anhaltung uneinsichtiger Tuberkulosekranker wirksamer gestaltet und der Umfang der Reisekostenvergütung für die vorgeschriebenen Untersuchungen eindeutig umschrieben werden.

Der Ausschuß für Gesundheit und Umweltschutz hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 27. Juni 1973 in Verhandlung genommen.

An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Herta Winkler, Dr. Marga Hubinek, Vetter, Doktor Frauscher, Pansi, Dr. Halder, Hans Mayr, Doktor Kerstnig und Ofenböck sowie der Ausschußobmann Abgeordneter Dr. Scrinzi und Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz Dr. Ingrid Leodolter.

Von der Abgeordneten Herta Winkler sowie vom Abgeordneten Vetter wurde je ein Abänderungsantrag eingebracht.

Bei der Abstimmung wurde die Regierungsvorlage unter Berücksichtigung der erwähnten Abänderungsanträge teils mit Stimmeneinheitlichkeit, teils mit Stimmenmehrheit angenommen.

Der Gesetzestext ist in der vom Ausschuß beschlossenen Fassung dem Bericht beigedrukt.

Zu den vom Ausschuß vorgenommenen Abänderungen beziehungsweise Ergänzungen, die sich auf den Artikel I beschränken, wird folgendes bemerkt:

Zu Z. 2 b § 21 Abs. 1:

Durch die Anfügung des nunmehrigen letzten Satzes des § 21 Abs. 1 soll die Einweisung nicht nur in eine allgemeine Krankenanstalt, sondern auch in eine Lungenabteilung in einem psychiatrischen Krankenhaus ermöglicht werden.

Zu Z. 5 § 41:

In Ziffer 5 § 41 der Regierungsvorlage war ein Absatz 9 enthalten, der eine Einschränkung des Personenkreises der Ausländer und Staatenlosen, denen Anspruch auf Wirtschaftshilfe zu gewähren ist, vorsah. Durch die Strei-

chung dieses Absatzes soll nunmehr der Anspruch auf Wirtschaftshilfe auf alle Personen, die sich im Bundesgebiet aufhalten, ohne Einschränkung ausgedehnt werden.

Zu Z. 5 § 42 Abs. 2:

Die Einfügung der Worte „zur Gänze“ im ersten Halbsatz wurde zur Klarstellung vorgenommen.

Zu Z. 5 § 44 Abs. 1:

Durch die Einfügung der Worte „an die Angehörigen (Absatz 2)“ nach den Worten „durch drei Monate“ soll eindeutig festgelegt werden, an wen die Wirtschaftshilfe nach dem Tod des Erkrankten weiterzuleisten ist.

Zu Z. 6:

Durch die Einfügung einer neuen Ziffer 6 in den Text der Regierungsvorlage soll der Forderung der politischen Landesfinanzreferenten auf Übernahme der Reisekosten für die im Gesetz vorgesehenen Pflichtuntersuchungen durch den Bund entsprochen werden.

Der Ausschuß für Gesundheit und Umweltschutz stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem dem Ausschußbericht angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Ich bitte, falls Wortmeldungen sind, General- und Spezialdebatte unter einem abführen zu wollen.

Präsident **Probst** (den Vorsitz übernehmend): Erhebt sich ein Einwand, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen? — Kein Einwand. Wir gehen in die Debatte ein.

Als erster gelangt zum Wort der Herr Abgeordnete Vetter.

Abgeordneter **Vetter** (ÖVP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die modernen Methoden der Medizin haben es ermöglicht, daß eine immer erfolgreichere und eine zeitlich immer kürzer werdende Bekämpfung der Tbc durchgeführt werden konnte. Daher ist ein ständiger Rückgang dieser Krankheit zu verzeichnen. Dieser Rückgang zeigte sich auch vor allem im rückläufigen Aufwand des Bundes nach dem Tuberkulosegesetz.

Während der Aufwand im Jahre 1970 noch rund 55 Millionen Schilling betrug, fiel er im Jahre 1971 auf rund 49 Millionen Schilling, und im Jahre 1972 betrug der Aufwand nur mehr 42 Millionen Schilling.

Trotzdem war es auf Grund der seit dem Jahre 1968 gemachten Erfahrungen notwendig, das am 1. Juli 1968 in Kraft getretene Tuberkulosegesetz zu novellieren. Die Ziel-

Vetter

setzungen der Novelle — sie wurden bereits bei der Berichterstattung erwähnt — sind in fünf Punkten zusammengefaßt. In einigen wenigen Punkten konnte eine einvernehmliche Lösung im Ausschuß nicht erreicht werden.

Ich möchte hier nochmals den Standpunkt meiner Fraktion konkretisieren und präzisieren. Zum ersten betraf es die Frage, eine wirksamere Gestaltung der Anhaltung uneinsichtiger Tuberkulosekranker zu ermöglichen. Nach § 21 des Tuberkulosegesetzes wären durch eine Verordnung für diesen Zweck geeignete Sonderanstalten zu errichten gewesen. Dies ist nicht geschehen, wahrscheinlich im Hinblick auf die geringe Zahl der in Betracht kommenden Personen und der damit verbundenen doch sehr hohen finanziellen Kosten. Das ist die jetzige Situation.

Wenn man in Betracht zieht, daß die Anzahl dieser Kranken noch weiter im Sinken sein wird, so kann man sicherlich annehmen, daß auch in Zukunft dieser Bestimmung des § 21 nicht entsprochen werden wird.

Die Regierungsvorlage versucht eine Lösung in der Form zu finden, daß diese uneinsichtigen Kranken, die eine Gefahr für ihre Umgebung bedeuten — falls eben keine andere Möglichkeit besteht —, in eine Krankenanstalt zum Zweck der Anhaltung einzuweisen sind.

Daß man hier weniger an eine allgemein-öffentliche Krankenanstalt gedacht hat, da es hier ja fast unmöglich ist, ohne besondere aufwendige Investitionen eine zuverlässige Anhaltung zu ermöglichen, zeigen die Bemerkungen in den Erläuterungen.

Es heißt hier wortwörtlich — ich zitiere —: „Durch die vorgeschlagene Gesetzesänderung soll die Möglichkeit eröffnet werden, die Einweisung dieser kleinen Gruppe in eine Tuberkulosenabteilung z. B. eines psychiatrischen Krankenhauses vorzunehmen. Damit ist die Absonderung und Anhaltung, aber auch die fast immer notwendige psychiatrische Behandlung dieser Person gewährleistet.“

Damit diese Überlegung nach unserer Meinung auch im Gesetzestext ihren Niederschlag finden soll, habe ich im Ausschuß einen Antrag eingebracht, dem die Regierungspartei beigetreten ist und der damit angenommen worden ist.

Der Vorsitzende des Ausschusses, Primarius Dr. Scrinzi, hat gegen diese Regelung schwere Bedenken angemeldet. Ich möchte hier nochmals unseren Standpunkt darlegen und bemerken, daß es sich bei diesem kleinen Personenkreis von Tbc-Erkrankten, von jenen Personen, die sich einer Behandlung wider-

setzen, die aber eine enorme Gefahr für ihre Umgebung, für die Familie, für die Kinder vor allem, aber auch für die Allgemeinheit darstellen, die also in diesem Sinne sozusagen gemeingefährlich sind, sicher zum Großteil doch auch nur um psychisch Kranke, um geistesranke Tbc-Erkrankte handelt, die nur dann geheilt werden können und wo die Tbc-Behandlung eben nur dann Erfolg haben kann, wenn gleichzeitig und vielfach sicherlich oft sogar primär die psychiatrische Behandlung gewährleistet ist.

Und da sich nach den bisherigen Erfahrungen leider keine andere Alternative anbietet, keine andere Alternative vorhanden ist, kann diese Behandlung eben nur in psychiatrischen Krankenhäusern erfolgen.

Mir ist schon klar, daß in manchen Bundesländern — in Tirol, in Wien, in Oberösterreich und in Niederösterreich — bereits jetzt diese oder eine ähnliche Praxis gehalten wird.

Mir ist aber selbstverständlich auch klar, daß in anderen Ländern, wie in Kärnten, in Salzburg, im Burgenland und in Vorarlberg, wo diese Praxis bisher nicht gehandhabt wurde, auch in Zukunft kein Zwang hiezu bestehen soll, da es sich ja bei dieser Bestimmung, die auf Grund des Antrages neu aufgenommen wurde, um eine Kann-Bestimmung handelt. Ich glaube daher, daß es schon berechtigt war, diesen Antrag anzunehmen und diese Neuregelung hier bei Ziffer 1 neu einzufügen.

In einem anderen Punkt konnten wir einem Wunsche der Regierungspartei, der im Abänderungsantrag der Frau Kollegin Winkler geäußert wurde, nicht Folge leisten; nämlich dort, wo in Ziffer 9 des § 41 der Regierungsvorlage eine Einschränkung der Gewährung von Wirtschaftshilfe an Ausländer vorhanden war, welcher Punkt 9 vollkommen beseitigt wurde. Wir halten nämlich diese Regelung für allzu großzügig, weil die Gefahr eines Mißbrauches besteht, weil die Kosten nicht annähernd geschätzt werden können und weil das Problem unserer Meinung nach ganz anderswo besteht; nämlich in der Tatsache, daß die derzeit geübten Formen der Untersuchung und Gesundheitskontrolle unzureichend sind und dazu führen, daß eine sehr große Anzahl Tbc-erkrankter Gastarbeiter in Österreich einreist und schon sehr bald, nach sehr kurzer Beschäftigungszeit, Leistungen in Anspruch nehmen muß.

Hier besteht eine enorme Gefahr für die Allgemeinheit, für alle jene, die in Kontakt mit diesen Tbc-Erkrankten kommen. Daher hat auch der Osterreichische Arbeiterkammertag in seiner Stellungnahme das Ersuchen an das

7366

Nationalrat XIII. GP — 77. Sitzung — 4. Juli 1973

Vetter

Bundesministerium für Gesundheit und Umweltschutz gerichtet, es möge seinen Einfluß dahingehend geltend machen, daß der Gesundheitszustand der im Rahmen der Anwerbeabkommen einreisender Gastarbeiter in einer zuverlässigeren Weise, als dies bisher der Fall ist, festgestellt wird.

Frau Bundesminister! Sie haben uns im Ausschuß mitgeteilt, daß in dieser konkreten Angelegenheit Untersuchungen im Gange sind.

Ich muß schon feststellen, daß die Worte „prüfen“, „untersuchen“ oft, vielleicht allzuoft, vielleicht allzu leichtfertig von der derzeitigen Regierung oder ihren Mitgliedern gebraucht werden und wir da etwas mißbrauchlich geworden sind.

Es würde diesem ernstesten, die Allgemeinheit betreffenden Problem sicherlich besser dienen, könnten Sie uns sagen, bis zu welchem Zeitpunkt diese Untersuchungen abgeschlossen sein werden, beziehungsweise wenn Sie uns mitteilen könnten, welche konkreten Maßnahmen zur Besserung dieses bedenklichen Zustandes getroffen werden müssen.

Im übrigen wird meine Fraktion der Vorlage die Zustimmung geben. *(Beifall bei der ÖVP.)*

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

Abgeordneter Dr. **Scrinzi** (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der Regierungsvorlage werden wir grundsätzlich zustimmen, weil das wesentliche Anliegen, Einkommensgrenzen bei der Erteilung von Wirtschaftshilfe zu beseitigen und diese Wirtschaftshilfe, angepaßt an die gegenwärtigen Gegebenheiten bei der Berechnung, neu zu formulieren, zeitgemäß und vernünftig ist.

Einige Stellen dieses Gesetzes werden aber auf unsere Ablehnung stoßen. Ich habe zu diesen von uns nicht unterstützten Gesetzesbestimmungen drei Abänderungsanträge ausgearbeitet, die ich dann den Herrn Präsidenten bitten würde in die Beratungen einzubeziehen und über die zitierten Paragraphen eine getrennte Abstimmung abzuführen.

Da ist einmal der § 21, wo mein erster Antrag darauf abzielt, daß im Abs. 1 der letzte Satz: „Dies kann auch eine Lungenabteilung an einem psychiatrischen Krankenhaus sein“ zu entfallen hat.

Ich bin mir darüber im klaren, daß es mein Los ist, hier wie schon in vergangenen Jahren mit Würde unterzugehen — mit Würde und vor leeren Presselogen vor allem, weil ich meine, daß hier ein wesentliches Problem angerührt scheint. Es ist das Problem, bis

zu welchem Maße man im allgemeinen und im öffentlichen Interesse die persönliche Freiheit eines einzelnen einschränken kann.

Wir sehen auf der einen Seite, daß man in gewissen Fällen sehr großzügig ist. Ich denke zum Beispiel an den Fall Dostal, wo es trotz Bedenken nicht möglich gewesen ist, einen gemeingefährlichen Verbrecher, der nur als Auskunftsperson vor eine Untersuchungsbehörde, vor die Polizei oder Gendarmerie geladen ist, auf Sicherheitsmomente hin zu untersuchen, denn das ist schon eine Einschränkung persönlicher Freiheit.

Ich erinnere mich an einen erfolgreichen Prozeß eines Klägers gegen Einschränkung der persönlichen Freiheit, dem man in einem jahrelangen Vaterschaftsverfahren, wo er sich der Zahlungspflichten entziehen wollte, zugemutet hatte, zum anthropologischen Nachweis sich ein Haar abschneiden zu lassen. Er hat das als Eingriff in die Intimsphäre bekämpft und hat beim Obersten Gerichtshof recht bekommen.

Schon beim Stammgesetz habe ich zum § 21 sagen müssen: Hier kann nach der mir bekannten Praxis in Gott sei Dank nicht allzu häufigen Fällen — aber Freiheit kann man nicht relativieren und Freiheit kann man auch nicht numerieren — über einen uneinsichtigen Kranken in einem sehr, sehr kurzen Verfahren, das viel einfacher und viel weitreichender ist als das, das allenfalls gegen einen uneinsichtigen gemeingefährlichen Geisteskranken angewendet wird, welches zu Recht im Interesse der persönlichen Freiheit ein sehr penibles Verfahren ist, ein einjähriger Freiheitsentzug im kurzen Wege verhängt werden.

Ich habe damals dagegen remonstriert; meine Bedenken wurden zerstreut. Aber dann hat man in der Praxis die Konsequenzen aus dieser weitgehenden Bestimmung in typisch österreichischer Weise nicht gezogen. Man hat sich nämlich den Konsequenzen, das jetzt nun in allen Einzelheiten auch im Verwaltungswege handfest durchzuführen, entzogen. Man hat so Lösungen gefunden, die alle anfechtbar wären, wenn es die Leute nur wüßten. Denn die von meinem Vorredner genannte, den Tatsachen entsprechende Praxis, solche uneinsichtige, vielfach natürlich nicht der psychischen Norm angehörende asoziale, psychopathische Lungenkranke kurzerhand in die Psychiatrien zu stecken, ist eindeutig gesetzwidrig. Sie ist eindeutig gesetzwidrig und steht ... *(Abg. Herta Winkler: Denken Sie an die Bundesverfassung!)* Nein. Wen man und unter welchen Voraussetzungen man jemanden in Österreich in eine ge-

Dr. Scrinzi

schlossene Anstalt einweisen kann, regelt nicht die Bundesverfassung, sondern regelt der Abschnitt B des Krankenanstaltengesetzes. Nichts anders gibt es dazu.

Die Konsequenz wäre gewesen, daß man in den zuständigen Lungenheilanstalten eben diese Sonderabteilungen eingerichtet hätte, in denen man solche Kranke, bis sie zur Einsicht kommen, unter Umständen eben in Verwahrung halten kann. Das hat man nicht getan.

Und nun, wo wir Gott sei Dank im Vorfeld der Strafgesetznovelle im Begriffe sind, die Diskriminierung, die vielfache Diskriminierung der Krankenanstalten für psychisch Kranke ein wenig zu lockern, indem es uns hoffentlich gelingen wird — wenn auch hier nicht nur Verwendungszusagen in Form von Gesetzesparagrafen, sondern dann auch die notwendigen Maßnahmen, nämlich die Errichtung der dort vorgesehenen Sonderanstalten, durchgeführt werden —, endlich die psychiatrischen Krankenhäuser von Mördern, Räubern, Brandstiftern, Sittlichkeitsattentätern zu befreien, werden wir mit dieser Bestimmung, wobei ich nicht bestreite, daß die Zahl gar nicht sehr groß sein wird, auf der anderen Seite die Asozialen einschleusen. Das ist ganz schlicht das, was mit dieser Lösung angepeilt ist. Es ist sicher eine bequeme Lösung. Mit der Praxis haben sich ja nicht die Damen und Herren Abgeordneten herumzuschlagen, sondern die betreffenden verantwortlichen Anstaltsleiter. Daß es in Österreich keine Psychiatrie mit einer Lungenabteilung im Sinne des Gesetzes gibt, möchte ich nur am Rande bemerken. Es ist also darüber hinaus ein totes Gesetz.

Bei dieser Gelegenheit, Frau Bundesminister, eine ganz kleine statistisch-wissenschaftliche Privatfehde zwischen uns beiden. Ich habe darauf hingewiesen, daß die psychiatrischen Betten in Österreich den absolut größten Bettenanteil von allen Fachabteilungen darstellen. Sie haben dem widersprochen. Sie haben mir darüber freundlicherweise eine Statistik vorgelegt. Sie ist nur leider zu korrigieren. Nach dieser Statistik hätten tatsächlich die internen Abteilungen in der Zwischenzeit die Psychiatrien überundet. Aber, Frau Bundesminister, Sie haben offensichtlich übersehen, wie die Differenz von 550 Betten zugunsten der internen Abteilungen zustande kommt. Die Zahlen sehen für 1972 folgendermaßen aus: Medizinische Betten 14.633, psychiatrisch-neurologische Betten 14.094. Das ist also eine Differenz, die Ihnen recht zu geben scheint: 550 Betten. Nur sind in dieser Statistik die gesamten Betten der Wiener Altersheime enthalten! Wenn Sie diese unisono als interne Betten zählen — das

kann man der Praxis nach vielleicht —, dann stimmt natürlich die Zahl. Aber ich nehme an, daß die Bundeshauptstadt Wien mehr als 550 solche Betten hat. Wir dürfen also mit der von uns erstellten Statistik, die das Maximum an Betten bei den Psychiatrien aufweist — kein Grund zum Ehrgeiz, eher ein Alarmsymptom unserer modernen Wohlfahrtsgesellschaft —, doch recht haben. Das ist nur eine Kleinigkeit am Rande, aber ich lege Wert darauf, daß vor allem die Kolleginnen und Kollegen des Ausschusses das überprüfen können, damit sie sehen, daß ich hier nicht eine leere Behauptung aufgestellt habe. Sie werden mir nämlich recht geben: Hier ist nicht Vergleichbares verglichen worden. Ich kann doch nicht einfach die gesamten Betten der Altersheime mit einbeziehen, sie als interne Betten abtun und dann sagen: Also, es gibt mehr! Aber das nur am Rande.

Ich bin also entgegen der Auffassung meines sehr geehrten Vorredners der Meinung, daß im § 21 Abs. 1 der in der Regierungsvorlage ursprünglich nicht vorhandene Satz „Dies kann auch eine Lungenabteilung an einem psychiatrischen Krankenhaus sein“ zu entfallen habe. Das ist also der erste Antrag, den ich zu stellen habe. Er mag ganz bedeutungslos sein. Es ist ein Antrag, der verhindern soll, daß neuerlich, nachdem es uns in einem jahrelangen Kampf allmählich gelungen ist, die Türen zu öffnen, die Gitter in den psychiatrischen Krankenhäusern weitgehend zu beseitigen, auf dem Umweg über diesen sehr bequemen § 21 Patienten eingeschleust werden, deren psychiatrische Behandlungsbedürftigkeit ich gar nicht bestreite, die nur nicht geisteskrank im Sinne des Gesetzes sind und daher den Aufnahmebedingungen des Krankenanstaltsgesetzes, den Anhaltebedingungen der Entmündigungsordnung nicht entsprechen. Das ist schlicht und einfach dazu zu sagen.

Zu § 41 Abs. 9 haben wir gleichfalls einen Abänderungsantrag gebracht. Dazu hat mein Vorredner schon einiges gesagt. Ich muß noch einmal ausführen, daß erst durch einen Abänderungsantrag im Ausschuß die völlige Gleichstellung der an behandlungsbedürftiger Tuberkulose erkrankten ausländischen Arbeiter in Österreich herbeigeführt wurde. In dieser Form muß diese Fassung auf unsere schärfste Ablehnung stoßen. Nicht daß wir uns dagegen wehren, daß unter gewissen Voraussetzungen der ausländische Arbeiter dem inländischen gleichgestellt werden soll. Aber das kann nach der ganzen Sachlage eben nur eine Kann-Bestimmung sein. Diese Gleichstellung müßte nach unserer Auffassung an bestimmte Voraussetzungen gebunden sein.

Dr. Scrinzi

Wir haben derzeit in Österreich fast eine Viertelmillion Fremdarbeiter, davon drei Viertel aus einem Land kommend, dessen Tuberkulosequote relativ hoch ist. Es läßt sich auch bei sehr strenger Kontrolle nicht absolut vermeiden — bei zum Teil nicht erfolgter Kontrolle, bei zum Teil illegalem Einströmen kann es natürlich überhaupt nicht verhindert werden —, daß dabei ansteckungsfähige Kranke eingeschleust werden. Daß in diesen Fällen immer der österreichische Steuerzahler für monatliche Beihilfen, die bei dem Kinderreichtum des Schnittes dieser Arbeiter 7000, 8000 und 9000 S pro Monat erklimmen, als Zahler auftreten soll, für Beihilfen, die dann nach dem chronischen Charakter dieser Leidenzustände über Monate und Jahre gegeben werden müssen, ist einfach nicht zu verantworten.

Ich könnte zum Beispiel in die heutige Debatte über die dringliche Anfrage zurückblenden: ich könnte — ich will es mir aber in diesem Zusammenhang ersparen — aufzeigen, zu welchen Vorhaben uns in Österreich überall noch das notwendigste Geld fehlt. Sie werfen uns ständig vor: es fehle die Bedeckung. Sie haben sich aber bei diesem Punkt der Vorlage nicht einmal die Mühe gemacht, einen Bedeckungsvorschlag nach einer ungefähren Kalkulation zu erstellen, zu errechnen, was das ausmachen könnte, wie hoch hier der österreichische Steuerzahler belastet wird.

Wir wären der Meinung: Wenn ein solcher ausländischer Arbeitnehmer, der ordnungsgemäß eingereist ist, der eine ordnungsgemäße Arbeitsbewilligung hat und der sich der notwendigen Gesundheitskontrolle bei seiner Einwanderung unterzogen hat, das Unglück hat, sei es auf Grund einer mitgebrachten nicht erkannten alten Erkrankung, florid in Österreich wieder zu erkranken, möge man ihm, wenn er hier eine Arbeitsleistung erbracht hat, er Sozialabgaben geleistet hat, im Einzelfall durchaus dem Inländer gleichstellen. Aber hier geradezu eine Einladung ergehen zu lassen, wonach jeder, der in seinem Heimatland erfahren muß, daß er krank ist, aufgefordert ist, auf schnellstem Wege nach Österreich zu kommen — und es müßte eine sehr intensiv und sehr genaue Kontrolle sein, um alle diese Fälle wirklich erfassen zu können —, und ihm die Möglichkeit gegeben ist, sich nach 14 Tagen krank zu melden und neben der Gratisbehandlung, wenn er den Anspruch durch Arbeit schon erworben hat, auch noch diese erhebliche Wirtschaftsbeihilfe zu erreichen, das ist nicht vertretbar. Das wäre überall dort vertretbar, wo es Gegenseitigkeitsabkommen gibt, obwohl im konkreten und in der Praxis diese Gegenseitigkeits-

abkommen natürlich einseitig zu unseren Lasten gingen. Aber bitte, Gegenseitigkeit ist eben Gegenseitigkeit, und da kann nicht tariert werden. Aber uns hier mit einer Globalhaftung zu belasten, ist nicht vertretbar.

Ich habe deshalb folgenden zweiten Änderungsantrag zum § 41 Abs. 9 zu stellen:

Im § 41 ist folgender neuer Abs. 9 anzufügen:

„(9) Tuberkulosekranken, die nicht die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen, kann über Antrag Wirtschaftsbeihilfe gewährt werden, wenn entweder Gegenseitigkeitsabkommen mit den Herkunftsländern bestehen oder der Nachweis der ordnungsgemäß erfolgten Einreise und erhaltenen Arbeitsbewilligung erbracht ist. In jedem Fall aber muß bei der Einstellungsuntersuchung vor Aufnahme der Arbeit in Österreich nachgewiesen sein, daß der Betreffende zum Zeitpunkt der Einreise nicht an Lungentuberkulose leidet.“

Ich sage noch einmal: Die im Ausschußbericht vorgeschlagene Fassung ist eine Einladung, sich auf österreichische Staatskosten in Österreich nicht nur kurieren, sondern auch mit großzügigen Wirtschaftsbeihilfen ausstatten zu lassen, was unserer Auffassung nach nicht vertretbar ist.

Wenn es Ihnen um die humane Handhabung ginge, wenn es Ihnen darum zu tun ist, dann lade ich Sie ein, unserem Änderungsantrag doch beizutreten, weil ja in jedem Fall, wo die Voraussetzungen gegeben erscheinen, es im Ermessen der Behörde liegt, von der Kann-Bestimmung Gebrauch zu machen. Bei der Auslegung, was „kann“ im österreichischen Gesetz heißt, was also der Verfassungsgerichtshof und Oberste Gerichtshof in wiederholten Fällen dazu gesagt haben, ist ja ohnedies klar, daß es, wenn die Voraussetzungen erbracht sind, praktisch ein Muß ist und praktisch ein Anspruch vorliegt.

Also wir verstehen Sie hier nicht — das heißt, wir verstehen Sie schon: Sie erwarten sich ja aus dieser besonderen, freundlichen und überfreundlichen Behandlung der Ausländer bestimmte politische Nebeneffekte. Vielleicht — noch ist es nicht so weit —, daß die ausländischen Gastarbeiter schon bei den Gemeinderatswahlen mitwählen, da könnten sie Ihnen vielleicht die Wiener Wahlen retten; das wird noch nicht möglich sein. Bei anderen Wahlen haben Sie es ja schon praktiziert. *(Beifall bei der FPÖ. — Abg. L a n c: Herr Kollege Scrinzi! Hier sind Sie sicher auf dem Holzweg! Es ist die grundlegende Philosophie unserer Partei, Solidarität zu üben! Das kann*

Dr. Scrinzi

sich nicht nur beim Schuften auswirken, sondern muß sich auch bei den Rechten auswirken!) Ja, aber wenn Sie auf die Wurzel des Wortes „solidaritas“ zurückgehen, Herr Kollege Lanc, dann würden Sie empfinden, daß gerade in diesem Begriff die „Gegenseitigkeit“ enthalten ist. Aber darüber können wir dann reden.

Aber mag es so sein, ich bestreite gar nichts. Ich bestreite gar nicht, daß es auch durchaus andere Motive geben mag; das will ich im einzelnen gar nicht abstreiten. Ich frage, was zum Beispiel mit diesem Solidaritätsbegriff das Ausländerwahlrecht an den Hochschulen zu tun hat. Und ich könnte Ihnen Gegenbeispiele anführen, wo von dieser Solidarität sehr wenig zu spüren ist. Solidarisch sind Sie zum Beispiel nicht, wenn es darum geht, den Südtiroler Weltkriegsteilnehmer gleich solidarisch zu behandeln wie die inzwischen österreichische Staatsbürger gewordenen Kämpfer von damals. Da sind Sie gar nicht solidarisch, die haben bis heute keinen Pfennig gesehen. Solche Beispiele könnte ich Ihnen genug anführen. Sie werden erlauben, daß wir hier heute ein bißchen skeptisch sind.

Aber selbst wenn diese edle Absicht es wäre, die uns nicht verstimmen würde, dann ist doch zu prüfen, ob das, was geschieht, eben vom Standpunkt unserer gegebenen finanziellen Lage in dieser Form vertretbar ist.

Eine solidarische Lösung wäre auch die, die ich vorschlage. Sie wäre nur eine, die dem Mißbrauch steuern würde; das ist der Unterschied, den ich für einen wesentlichen halte. Sie haben sich leider, muß ich sagen, im Ausschuß nicht aufraffen können, dieser Auffassung beizutreten.

Einen dritten Abänderungsantrag habe ich zum § 43 Abs. 7 zu stellen. Ich habe mich auch hier vergeblich bemüht, gegen die Vereinfachungstechnik der Bürokratie hier anzukämpfen nach dem Motto: „Das ist schon irgendwo so geregelt, das war schon immer so geregelt, das werden wir doch jetzt nicht anders machen.“ So bin ich auch mit dieser Sache untergegangen. Dieser Antrag betrifft die Frage der Kostenberechnung der Wirtschaftshilfe in dem Falle, wenn der Anspruchsberechtigte krankenhausbehandlungsbedürftig wird und nun in Anstaltsbehandlung steht. In diesem Fall hat natürlich ein Anteil der Wirtschaftshilfe zu entfallen, weil ja bekanntlich Verpflegskosten und so weiter im eigenen Haushalt wegfallen. Das wird jeder einsehen. Wir sehen auch ein, daß man bei dieser Halbierung der Geldbeihilfen, die, wie mit Recht gesagt worden ist, für die Ehefrau gewisse Vorteile bringt, eine echte Aufwertung ihres Anteiles herbeiführt, der ja

auch zu vertreten ist, weil die Miete weiter zu zahlen ist, weil die arme Frau über Monate hinaus vielleicht zwei-, dreimal im Monat oder einmal in der Woche den Mann über lange Strecken besuchen muß oder umgekehrt die Frau besucht werden muß, daß man ihr etwas mitbringt; das alles macht zusätzliche Kosten. Wir sind durchaus einverstanden, daß man hier nicht eine echte Teilung schafft. Nur wären wir der Meinung gewesen, daß man dabei die Kinderbeihilfen nicht halbieren, sondern zur Gänze weiterreichen sollte.

Aber hier haben wir uns nicht einigen können. Ich bringe diesen dritten Abänderungsantrag noch einmal vor:

Im § 43 hat der Abs. 7 zu lauten:

(7) Hat im Falle des Abs. 6 lit. d der Erkrankte für unterhaltsberechtigte Familienangehörige zu sorgen, so ist diesen die Hälfte der dem Kranken gebührenden regelmäßigen Geldbeihilfen auszuzahlen, wobei jedoch die auf die Kinder entfallenden Anteile zur Gänze auszuzahlen sind.“

Es ist das für mich kein Anlaß, die Debatte noch länger auszudehnen. Ich werde auch hier mit Gelassenheit mich oder uns niederstimmen lassen. Ich bedaure es! Ich bedaure es, weil ich feststellen muß, daß es auf einem Gebiete, wo man sich in Sachfragen doch zusammensetzen könnte, bisher nicht möglich war, auch nur eine einzige Vorlage in diesem Ausschuß, wenn ich mich jetzt recht als Vorsitzender besinne, einstimmig einmal über die Bühne zu bringen. Es ist eben gerade in diesem relativ jungen Ministerium vielleicht mangelnde Erfahrung mit der parlamentarischen Praxis, und es fehlt vielleicht auch das Gespür dafür, was es politisch bringen kann im Interesse der Sache, wenn man da und dort einmal sich zu einem Kompromißstandpunkt durchringt. Ich würde das gerade auf gesundheitspolitischem Gebiet sehr begrüßen. Es war aber bisher nicht möglich, ich sage es noch einmal, eine einzige der substantiell wesentlichen Vorlagen, die wir bisher behandelt haben — ich glaube jedenfalls —, einstimmig zu verabschieden.

Darüber sind wir gar nicht froh. Wir haben gar keinen Ehrgeiz, als Oppositionelle hier ständig agieren zu können. Sie zwingen uns dazu. Sie setzen uns zum Teil auch unter Zeitdruck, Sie geben uns nicht genügend Zeit, die Dinge in Ruhe auszudiskutieren, und dadurch werden dann solche Sachfragen in Form von Kampfabstimmungen entschieden. Das ist bedauerlich.

Trotzdem wird das Gesetz insgesamt unsere Zustimmung finden. (Beifall bei der FPÖ.)

Präsident **Probst**: Die Abänderungsanträge, die der Herr Abgeordnete Dr. Scrinzi vorgelegt hat, sind genügend unterstützt und stehen in Verhandlung.

Der nächste Redner ist die Frau Abgeordnete Herta Winkler. Sie hat das Wort.

Abgeordnete Herta **Winkler** (SPO): Herr Präsident! Hohes Haus! Der Herr Abgeordnete Scrinzi hat schon darauf hingewiesen, daß es scheinbar das Schicksal von Sozial- und Gesundheitsgesetzen ist, immer vor halbleerem oder sehr leerem Haus abgehandelt zu werden, weil die Abgeordneten von frucht- und haltlosen Anschuldigungen gegen die Regierungspartei einfach erschöpft sind und dann zu so später Stunde nicht mehr die Nerven haben, sich Debatten anzuhören, in denen eine „positive“ Gesetzesvorlage besprochen wird.

Wir behandeln heute die erste Novelle zum Tbc-Gesetz, zum Tuberkulosegesetz, das 1968 erstmals und einstimmig beschlossen wurde und, wie aus den Gesundheitsberichten 1969, 1970 und 1971 ersichtlich, einen echten Beitrag zur Bekämpfung der bis da stagnierenden Zahl der Neuerkrankungen geleistet hat.

Am besten ist die Auswirkung des Tuberkulosegesetzes 1968 mit ein paar absoluten Zahlen über die Neuzugänge bei den Tbc-Erkrankungen zu unterstreichen. Während 1969 noch insgesamt 3688 Neuzugänge aller ansteckenden Tbc-Formen zu verzeichnen waren, ist die Zahl der Neuzugänge im Jahre 1970 durch die Auswirkung des Tbc-Gesetzes 1968 bereits um rund 800 zurückgegangen und im Jahre 1971 um weitere 200 Neuzugänge von ansteckenden Tbc-Fällen.

Die Zahl der Toten dieser Neuzugänge ansteckender Tbc hat im Jahre 1969 noch 908 betragen, während es im Jahre 1971 571 Todesfälle bei der ansteckenden Tbc zu verzeichnen gab. Diese Zahlen in den Jahren 1970 und 1971 sind, wie aus diesen Berichten zu ersehen ist, die niedrigsten in den letzten 20 Jahren. Es sind damit nicht nur die Heilungsaussichten, sondern auch die durchschnittlichen Lebenserwartungen der Erkrankten erfreulicherweise verbessert.

Damit hat sich also das Tbc-Gesetz 1968 echt bewährt. Die Regierungsvorlage dazu wurde im Jahre 1968 intensiv, sachlich und unter positiver Mitarbeit der SPO-Opposition beraten. Nicht weniger als 37 Abänderungsanträge wurden damals dazu eingebracht, von denen, wenn ich mich recht erinnere, 33 einstimmig beschlossen wurden. Damit konnte 1968 für die Betroffenen und Gefährdeten ein wirklich segensreiches Gesetz geschaffen werden.

Aber, der Herr Kollege Vetter hat schon darauf hingewiesen, in der Praxis des Tbc-Gesetzes 1968 hat es sich gezeigt, daß es, um diese ehemalige Geißel der Menschheit an der Wurzel zu fassen, immer größerer Anstrengungen bedarf, und daher ist diese Regierungsvorlage 770 wirklich zu begrüßen. Sie wurde auch im Ausschuß von allen Parteisprechern grundsätzlich begrüßt und anerkannt.

Auf die Änderungen und Verbesserungen durch diese erste Novelle hat die Frau Berichterstatterin schon hingewiesen. Im Vordergrund steht dabei die echte wirtschaftliche Besserstellung des Erkrankten und seiner Familie. So ist die Einkommensgrenze für die Übernahme der Behandlungskosten durch den Bund beseitigt, sodaß jeder, der nicht ohnedies Anspruch auf eine kostenlose Behandlung hat, diese auf jeden Fall durch diese Novelle gesichert erhält.

Die bisher vorgesehene Einkommensgrenze hat in der Kontrolle sowohl für die Verwaltung als auch für die Betroffenen eine echte Belastung dargestellt. Mit dieser Novelle wird nun die Übernahme aller Kosten für die Behandlung in allen Fällen einerseits völlig von der Fürsorgeleistung, andererseits von der Begrenzung des Einkommens nach oben gelöst. Damit soll erreicht werden, daß sich jeder Tbc-Verdächtige ohne finanzielle Überlegungen den erforderlichen Untersuchungen und Behandlungen unterziehen kann.

Die nunmehr vorgesehene Neuregelung für die Leistung der Wirtschaftshilfe haben wir Sozialisten bereits bei der Beschlußfassung des Tbc-Gesetzes 1968 vergeblich verlangt. Nun ist im Gesetz klar präzisiert, welche Wirtschaftshilfen im Einzelfall zu gewähren sind, und es bleibt nicht mehr dem Ermessensspielraum der Behörde vorbehalten, welche man zu gewähren gedenkt. Damit ist eine gleichmäßige Vollziehung dieses Gesetzes in allen Bundesländern gewährleistet.

Wenn der Kollege Scrinzi hier noch einmal auf seinen Einwand in der Ausschußberatung zu sprechen gekommen ist und gegen die Halbierung des Anspruches auf Wirtschaftshilfe im Falle der Anhaltung des Familienershalters remonstriert, dann möchte ich ihm nur sagen, daß ihm mit Rechenbeispielen nachgewiesen worden ist, daß die Lösung in dieser Regierungsvorlage für den Betroffenen und seine Familie besser ist als die im Antrag Scrinzi vorgeschlagene Lösung. *(Zustimmung bei der SPO.)*

Im Tbc-Gesetz 1968 war, worauf schon der Herr Abgeordnete Dr. Scrinzi und der Abgeordnete Vetter hingewiesen haben, die Wirt-

Herta Winkler

schaftshilfe nur für österreichische Staatsbürger und diesen gleichgestellte Personen vorgesehen.

Mit der Regierungsvorlage 770 sollten nun auch Ausländer, Hohes Haus, aus Herkunftsländern, mit denen ein Gegenseitigkeitsvertrag besteht, in die Wirtschaftshilfe einbezogen werden. Das hätte aber, sehr geehrte Damen und Herren, bedeutet, daß das Gros der Gastarbeiter, nämlich die, die aus Jugoslawien und aus der Türkei kommen, vom Anspruch einer Wirtschaftshilfe ausgeschlossen werden.

Wir glauben aber, daß im Interesse der weiteren erfolgreichen Bekämpfung der Tuberkulose, aber auch zum Selbstschutz der inländischen Arbeitnehmer, die mit den Gastarbeitern in ständiger Berührung sind, diese nun nicht von dieser den übrigen Betroffenen zustehenden Wirtschaftshilfe ausgeschlossen werden können und dürfen.

Wir sind der Meinung, daß sie in der Tbc-Versorgung nicht schlechter gestellt sein sollen als eben die übrigen Arbeitnehmer, vor allem dann nicht, wenn sie durch die bedingte Umstellung in ihren Lebensgewohnheiten und Lebensbedingungen erkranken. Durch eine rasche und volle Hilfe muß ihnen und ihren Familien geholfen werden, damit sie nicht ein Infektionsherd, ein gefährlicher Infektionsherd für ihre Umgebung werden. Deswegen wurde im Ausschuß der Antrag Herta Winkler und Gusschuss auf Streichung dieses Ausschlusses der Wirtschaftshilfe für die Gastarbeiter mit Mehrheit beschlossen, das bedeutet die volle Einbeziehung der in Österreich wohnenden Ausländer auch in die Gewährung der Wirtschaftshilfe, wie sie in der vorliegenden Gesetzesvorlage vorgesehen ist.

Ein Mehrheitsbeschuß kam deswegen zustande, weil die Frau Abgeordnete Doktor Hubinek sich als erste gegen die Einbeziehung der Gastarbeiter in die Wirtschaftshilfe ausgesprochen hat und sich der Vorsitzende des Gesundheitsausschusses, Primarius Doktor Scrinzi, dann diesen Überlegungen angeschlossen hat. Frau Dr. Hubinek war dagegen, weil sie fürchtet, daß die österreichische Bevölkerung kein Verständnis für eine gleiche Behandlung aller in unserem Land wohnenden Erkrankten hätte.

Frau Hubinek! Wir sind dafür, daß die Hereinnahme der Gastarbeiter strengstens kontrolliert und gehandhabt wird. Die Arbeits-erlaubnis in Österreich soll unbedingt mit dem Infektionsfreischein und strengen amtsärztlichen Untersuchungen gekoppelt sein. Aber wenn sie die Arbeitserlaubnis bekommen und wenn sie nach Arbeitsjahren und Beschaffung

einer Wohnung, was ja in Österreich nicht allzu leicht ist, ihre Familien nachkommen lassen, dann dürfen sie nicht unterschiedlich, das heißt, nicht schlechter behandelt werden als die übrigen Tuberkulosekranken. (Abg. Dr. Scrinzi: Genau darauf zielt mein Antrag hin! — Abg. Dr. Marga Hubinek: Im Ausschuß haben Sie etwas anderes gesagt!) Das liegt ja dem Ausschußbericht beige druckt, was wir gesagt haben, und den Antrag haben wir Ihnen im Ausschuß übergeben.

Frau Abgeordnete Hubinek! Wenn Sie vor allem wegen der Arbeitnehmer Sorgen haben, dann darf ich Ihnen sagen, daß die Arbeitnehmer zu allen Zeiten so viel Solidarität mit allen Hilfsbedürftigen geübt haben, weil sie sich ja nur selbst durch ständig geübte Solidarität geholfen haben. Sie hätten sicher kein Verständnis, wenn wegen der geschätzten Mehrkosten — der Herr Abgeordnete Doktor Scrinzi sagt, es ist darüber nicht gesprochen worden, es ist darüber sehr wohl gesprochen worden, der Bedeckungsvorschlag wurde vorgelegt —, wegen der Mehrkosten von 500.000 S jährlich zweierlei Recht geschaffen werden soll, indem Arme und noch Ärmere konstituiert werden sollen.

Am besten ist der Sinn der Einbeziehung der Gastarbeiter in die volle Tbc-Hilfe durch folgende Zahlen zu erhärten: Die Ansteckungsfälle aller aktiven Tbc-Formen verteilen sich 1970 recht unterschiedlich auf die verschiedenen Bundesländer. So scheinen Bundesländer mit einem hohen Gastarbeiteranteil stärker durch die Ansteckung an aktiver Tbc betroffen als Bundesländer, in denen weniger Gastarbeiter im Verhältnis zur inländischen Arbeitnehmerschaft zu finden sind.

So scheinen zum Beispiel in Vorarlberg auf 100.000 Einwohner im Jahre 1970 108 aktive ansteckende Neuzugänge an Tbc auf. In der Steiermark waren es zum Beispiel nur 43 Neuzugänge.

Dabei ist aus dem Gesundheitsbericht 1970 festzustellen, daß von allen Neuzugängen an aktiver Tbc in allen Formen in Wien 23,5 Prozent, in Oberösterreich 16,7 Prozent und in Vorarlberg 15 Prozent auf Ausländer, das heißt auf Gastarbeiter, entfielen.

Wir glauben daher, daß die volle Gleichstellung aller Tbc-Erkrankten in Österreich ohne Ansehung der Rasse, Klasse und Nationalität zum Selbstschutz für unsere Bevölkerung einfach notwendig ist. Daher treten wir für die volle Tbc-Hilfe im Sinne einer erfolgreichen und humanen Tbc-Bekämpfung für alle in unserem Lande Erkrankten ein. Denn wir sind einerseits auf die ausländischen Arbeitskräfte angewiesen, und diese sind andererseits auf unser Verständnis angewiesen.

Herta Winkler

Wenn der Herr Kollege Vetter hier wörtlich die volle Einbeziehung der Gastarbeiter in die Wirtschaftshilfe bei 500.000 S Kostenaufwand als zu großzügig bezeichnet hat, dann möchte ich — erlauben Sie mir das, Kollege Vetter — Ihre Meinung als zu kleinkariert bezeichnen. 500.000 S Mehrkosten zu ersparen, ist Sparen am falschen Platz, und es würde wahrscheinlich ein Mehrfaches sehr bald durch die erhöhte Infektionsgefahr für die österreichische Bevölkerung ausgegeben werden, denn ich habe schon darauf hingewiesen, daß der Bazillus keinen Unterschied zwischen den Nationalitäten macht.

Ich hätte sicher eher Verständnis für die Ablehnung der Einbeziehung der Gastarbeiter in die volle Tbc-Hilfe, wenn der Finanzminister, so wie es früher in der OVP-Regierung immer der Fall war, erklärt hätte, daß er für die dadurch entstehenden Mehrkosten keine Bedeckung finden kann. Der Finanzminister hat diesen durch unsere Anträge gestellten Verbesserungen voll zugestimmt, aber die Opposition im Gesundheitsausschuß hat sie trotzdem abgelehnt. (*Abg. Dr. Marga Hubinek: Bei dem Defizit kommt es nicht mehr darauf an, meinen Sie!*) Es kommt auf die Rangordnung an. Sie verlangen für Leute, die weit über allen Einkommensschwierigkeiten liegen, immer: Entnivellierung und noch einmal Entnivellierung und wollen es bei den Ärmsten, die die Hilfe der Gemeinschaft so notwendig brauchen, wahrscheinlich einsparen. Dafür werden Sie bei uns kein Verständnis finden. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Ich muß Ihnen also nochmals sagen, Frau Abgeordnete Hubinek, mir fehlt auf jeden Fall für Ihre Haltung jedes Verständnis, und ich hoffe auch, daß der österreichischen Bevölkerung dieses Verständnis für Ihre Haltung vollkommen fehlen wird. In der Volksgesundheit haben parteipolitische Mätzchen und falsche Sparsamkeit nichts zu suchen, sondern sie ist einfach als Ganzes zu sehen. Es ist sicher verblich, aber ich fordere Sie noch einmal auf, daß Sie dieser dem Bericht angeschlossenen Novelle dennoch Ihre Zustimmung geben.

Wir sprechen immer von einem größeren Europa und von der Harmonisierung der Arbeitsbestimmungen und was weiß ich welche große Worte immer wieder geprägt werden, und dann gibt es ein Beispiel, und hier fangen wir schon wieder an zu unterscheiden nach Nationalitäten und nach irgendwelchen anderen Überlegungen. Ich glaube, hier soll man den Geist wirken lassen und nicht die Worte.

Allseits begrüßt wurde im Ausschuß die Regelung in der Regierungsvorlage im § 41/2, wonach der Leistungsanspruch aus der Wirtschaftshilfe nicht mehr wie bisher auf den

Unterhaltspflichtigen, sondern auf den Kranken abgestellt ist. Damit wird erstmals auch für an Tbc erkrankte Kinder eine Wirtschaftshilfe gezahlt.

Schließlich sieht die im Bericht beigedruckte Gesetzesvorlage neben anderen Kostenübernahmen durch den Bund auch die Übernahme der Reisekosten zu den Untersuchungsstellen vor. Damit wird eine der dringendsten Forderungen auch der Bundesländer-Finanzreferenten erfüllt. Insgesamt wird durch diese Kostenübernahme durch den Bund ein Mehraufwand von 2,3 Millionen Schilling erforderlich sein. Hier gebührt nach Meinung der sozialistischen Mitglieder im Gesundheitsausschuß dem Finanzminister ein besonderer Dank, da er durch seine Zustimmung die Realisierung dieser Forderungen ermöglicht hat.

Zum § 21 ist zu sagen, daß der Abgeordnete Vetter zur Regierungsvorlage einen Antrag eingebracht hat, der die Möglichkeit der zwangsweisen Unterbringung uneinsichtiger Kranker in psychiatrischen Kliniken verlangt, wenn diese eben eine Lungenabteilung führen. Wir haben diesem Antrag zugestimmt, weil uneinsichtige und asoziale Kranke meistens auch einer psychiatrischen Behandlung bedürfen. Denn nur ein psychiatrisch Kranker wird sich gegen die notwendige Behandlung seiner schweren Tbc wehren, und deswegen soll die psychische Behandlung, die psychiatrische Behandlung als Begleitmaßnahme nicht vernachlässigt werden. Herr Primarius Scrinzi hat schon im Ausschuß auf die besonderen Schwierigkeiten hingewiesen, aber zum Glück gibt es nur einen geringen Prozentsatz von asozialen und uneinsichtigen Kranken. Sie machen ein Problem aus, das ist uns bewußt, aber man muß eben, so gut es möglich ist, mit diesem schweren Problem fertig werden.

Sehr geehrte Damen und Herren! Alles in allem ist die nun dem Hohen Haus vorliegende Fassung eine gute Novelle zu einem guten Gesetz. Sie ist notwendig, da die seinerzeitige Volksgeißel Tbc wohl gemildert, entscheidend gemildert, aber noch immer nicht gebannt ist. Noch immer sterben in unserem Land, in dem Hunger und andere, die Tbc fördernde Maßnahmen beseitigt sind, Menschen an Tbc. 1970 hat es in Österreich rund 36.000 Fälle aller Formen aktiver Tuberkulose gegeben, darunter rund 9000 Menschen mit ansteckender Tuberkulose, während es noch immer rund 80.000 inaktive Fälle gibt, die besonders von der ansteckenden Tbc bedroht sind.

Mit dieser Tuberkulosegesetz-Novelle und mit den weiteren Fortschritten in Medizin und Hygiene, aber auch mit weiteren Verbesserungen in der Wohnungssituation wird es in

Herta Winkler

Zukunft nicht nur gelingen, die Gefahren zu mildern, sondern die Gefahr endlich an der Wurzel zu fassen. Daher richtet sich der Dank des Hauses schon heute an alle, die mithelfen werden, den Buchstaben dieses Gesetzes in eine wirksame und humane Hilfe zu übersetzen, die nicht nur den Erkrankten, sondern auch der gesamten Bevölkerung in Österreich zugute kommen wird. *(Beifall bei der SPO.)*

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

Wünscht die Frau Berichterstatter ein Schlußwort? — Kein Schlußwort.

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung. Da Abänderungsanträge vorliegen, lasse ich getrennt abstimmen.

Zu Artikel I bis einschließlich Ziffer 2 § 21 Abs. 1 vorletzter Satz liegt kein Abänderungsantrag vor.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Teil des Gesetzentwurfes in 837 der Beilagen ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Danke. Einstimmig angenommen.

Hinsichtlich des letzten Satzes des Absatzes 1 § 21 liegt ein Streichungsantrag der Abgeordneten Dr. Scrinzi und Genossen vor. Ich kann nur positiv abstimmen lassen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem letzten Satz des § 21 Abs. 1 in 837 der Beilagen ihre Zustimmung erteilen und nicht für den Streichungsantrag sind, sich von den Sitzen zu erheben. — Danke. Mit Mehrheit angenommen.

Damit ist der Streichungsantrag gefallen.

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung über Artikel I Ziffer 2 § 21 Abs. 2 bis einschließlich Ziffer 5 § 41 Abs. 8.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Teil des Gesetzentwurfes ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Danke. Das ist einstimmig angenommen.

Zu § 41 liegt ein Zusatzantrag der Abgeordneten Dr. Scrinzi und Genossen auf Einfügung eines neuen Absatzes 9 vor.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Zusatzantrag ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit und abgelehnt.

Ich lasse nunmehr über Artikel I Ziffer 5 § 42 bis einschließlich § 43 Abs. 6 abstimmen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Teil des Gesetzentwurfes ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Danke. Einstimmig angenommen.

Zu Art. I Ziffer 5 § 43 Abs. 7 liegt ein Abänderungsantrag der Abgeordneten Doktor Scrinzi und Genossen vor.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Teil des Gesetzentwurfes in der Fassung dieses Abänderungsantrages ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Danke. Das ist die Minderheit und abgelehnt.

Ich lasse nunmehr über Art. I Ziffer 5 § 43 Abs. 7 in der Fassung des Ausschußberichtes abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die diesem Teil des Gesetzentwurfes zustimmen, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Mehrheit und angenommen.

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung über die restlichen Teile des Gesetzentwurfes.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesen restlichen Teilen des Gesetzentwurfes samt Titel und Eingang zustimmen, sich von den Sitzen zu erheben. — Danke. Einstimmig angenommen.

Damit ist die zweite Lesung beendet.

Die Frau Berichterstatter beantragt die sofortige Vornahme der dritten Lesung. — Einwand wird keiner erhoben.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem vorliegenden Gesetzentwurf auch in dritter Lesung ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Danke. Einstimmig angenommen. Damit ist der Gesetzentwurf auch in dritter Lesung angenommen.

2. Punkt: Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über die Regierungsvorlage (763 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Bundesbahngesetz geändert wird (839 der Beilagen)

Präsident **Probst**: Wir gelangen zum 2. Punkt der Tagesordnung: Änderung des Bundesbahngesetzes.

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Alberer. Ich bitte ihn zu berichten.

Berichterstatter **Alberer**: Herr Präsident! Hohes Haus! Durch den vorliegenden Gesetzentwurf soll der öffentliche Charakter, der den Österreichischen Bundesbahnen trotz ihrer Betätigung vorwiegend im wirtschaftlichen Bereich zukommt, stärker betont und gleichzeitig die den Bundesbahnen aus ihrer besonderen Verpflichtung zur Erbringung öffentlicher Dienste entstehenden wirtschaftlichen Nachteile in einem stärkeren Maße als bisher abgegolten werden.

Der Ausschuß für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 27. Juni 1973 in Verhandlung ge-

7374

Nationalrat XIII. GP — 77. Sitzung — 4. Juli 1973

Alberer

zogen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten DDr. König, Hietl, Dr. Stix, Hahn, Ing. Scheibengraf und Glaser sowie der Bundesminister für Verkehr Frühbauer.

Von den Abgeordneten Hietl, Dr. Stix und Genossen wurde ein Abänderungsantrag gestellt, dem namens der SPO Abgeordneter Ing. Scheibengraf beitrug. Ferner brachten die Abgeordneten DDr. König, Troll, Dr. Stix und Genossen einen gemeinsamen Abänderungsantrag ein. Die Abgeordneten Dr. König, Doktor Stix und Genossen stellten zwei weitere Abänderungsanträge.

Bei der Abstimmung wurde der Gesetzentwurf unter Berücksichtigung der beiden erstgenannten Abänderungsanträge einstimmig angenommen. Die beiden Abänderungsanträge der Abgeordneten DDr. König, Dr. Stix und Genossen fanden nicht die Mehrheit des Ausschusses.

Der Gesetzentwurf ist in der vom Ausschuß beschlossenen Fassung dem Ausschußbericht beige druckt.

Der Ausschuß für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem vorgelegten Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Bei Wortmeldungen beantrage ich, General- und Spezialdebatte gemeinsam abzuführen.

Präsident **Probst**: Besteht ein Einwand, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen? — Kein Einwand. Wir gehen in die Debatte ein.

Der erste Redner in der Debatte ist der Herr Abgeordnete Glaser. Er hat das Wort.

Abgeordneter **Glaser (ÖVP)**: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Das Bundesbahngesetz 1969, das seinerzeit gegen die Stimmen der Sozialisten beschlossen wurde, stellt zweifellos einen Markstein in der Geschichte der Entwicklung der Österreichischen Bundesbahnen dar.

Mit diesem Gesetz wurden durch Trennung von Hoheitsverwaltung und Betrieb zunächst einmal klare Rechtsverhältnisse geschaffen. Außerdem wurden in diesem Gesetz jene außerordentlichen Leistungen anerkannt, die normalerweise keinem Betrieb auf die Dauer zumutbar sind. Ich denke hier insbesondere an die im Gesetz fixierte Leistung hinsichtlich des Pensionsaufwandes. Im Gesetz ist bis jetzt ein Betrag von jährlich 1,7 Milliarden Schilling vorgesehen. Ich denke außerdem an einen ersten großen Schritt, der mit diesem Gesetz getan wurde, indem nämlich für die Abgeltung

der Sozial- und Subventionstarife ein Betrag von 350 Millionen Schilling vorgesehen ist.

Die jetzt zur Beratung und Beschlußfassung vorliegende Novelle des Bundesbahngesetzes 1969 stellt unserer Meinung nach eine Fortsetzung jenes Weges dar, der unter Verkehrsminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß beschritten wurde. Die Abgeordneten der Österreichischen Volkspartei wenden daher diesem Gesetzentwurf ihre Zustimmung geben.

Bevor ich nun auf einige Details dieses Gesetzentwurfes eingehe, gestatten Sie mir noch eine persönliche Bemerkung: Als ich das Aviso für die heutige Sitzung erhielt und darauf insgesamt fünf Tagesordnungspunkte vorfand, dachte ich, es werde heute Gelegenheit sein, einmal eine größere verkehrspolitische Debatte in diesem Haus abzuwickeln, dies umsomehr, als es ja nicht lange her ist, daß eine verkehrspolitische Diskussion hier eigentlich nicht stattgefunden hat, nämlich bei einer Budgetberatung, wo bekanntlich Herr Minister Frühbauer auf die vielen Probleme, die vom Rednerpult aus vorgebracht wurden, nicht eingegangen ist. Damit war die Diskussion sehr einseitig, nämlich eine Diskussion nur von seiten der Abgeordneten. Ich glaube aber, mit der Zustimmung des gesamten Hauses rechnen zu können, wenn ich sage: Nach fast zwölf Stunden Beratungen ist einfach die Zeit zu weit fortgeschritten, so daß wir auf eine andere Gelegenheit warten müssen.

Ich stimme allerdings nicht mit Frau Abgeordnete Herta Winkler überein, die da meinte, die Abgeordneten seien von, wie sie sagte, haltlosen Vorwürfen gegen die Regierung erschöpft. Frau Abgeordnete Winkler! Ich weiß nicht, wer von den Abgeordneten erschöpft ist, aber auf alle Fälle ist die Regierung erschöpft, denn sie ist am Ende ihres Lateins angekommen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Wir müssen, Frau Abgeordnete Winkler, sagen: Je stärker, je deutlicher sichtbar das Versagen, das Scheitern der sozialistischen Alleinregierung für immer breitere Kreise der Bevölkerung wird *(Abg. Wielandner: Sie müssen es wissen aus Ihrer Vergangenheit!)*, umso öfter meldet sich der Herr Finanzminister mit Erklärungen zu Wort, mit Erklärungen, in denen, sagen wir, eine triste Situation mit Schönfärberei überdeckt wird, mit Erklärungen, in denen eine Welt geschildert wird, wie sie sein soll, aber nicht so, wie sie wirklich ist. *(Abg. Dr. Fischer: Wer hat die heutige Debatte verlangt?)*

Meine Damen und Herren! Diese Erklärungen des Herrn Finanzministers Dr. Androsch haben im wesentlichen ja auch heute dazu beigetragen, daß im großen und ganzen der

Glaser

Terminfahrplan nicht so eingehalten werden konnte, wie es wahrscheinlich die meisten Abgeordneten gedacht hatten. Fest steht sicherlich ... (Abg. Dr. Fischer: Wer hat die Erklärung des Finanzministers eigentlich verlangt?) Ich habe Sie nicht verstanden. (Abg. Dr. Fischer: Wer verlangte die Erklärung des Finanzministers?) Herr Abgeordneter Fischer! Sie haben wahrscheinlich nicht aufgepaßt und wissen daher nicht, was ich vorher gesagt habe. (Abg. Dr. Fischer: Sehr genau!) Nein, nein. Ich habe schon oft festgestellt: Sie passen nicht auf oder Sie lesen etwas nur teilweise vor und beklagen sich dann, wenn Ihnen vorgehalten wird, daß Sie nur Teile vorlesen und damit eine Situation schildern, wie sie nicht ist. (Abg. Doktor Fischer: Sie wollen sich so aus dieser Frage herausschwindeln!) Da möchte ich Ihnen gleich noch einmal sagen: Je trister die Situation, je stärker fühlbar die Teuerung ist, umso öfter redet der Herr Finanzminister! Das ist die Situation. (Beifall bei der ÖVP. — Abg. Dr. Fischer: Wer hat die Erklärung verlangt?)

Ich habe Ihnen am Beginn meiner Ausführungen gesagt: Ich habe nicht die Absicht, heute eine große verkehrspolitische Diskussion einzuleiten. (Abg. Dr. Fischer: Keine Antwort auf meine Frage!) Das wird aber auch von den folgenden Rednern abhängen.

Nehmen Sie aber auch etwas zur Kenntnis, was ich von Ihrem Herrn und Meister hier wiederholt gehört habe: Sie verwechseln eine Rede im Parlament mit einer Inquisition (Abg. Dr. Fischer: Wieso?), wie es seinerzeit der Fall war: daß man antworten muß: ja oder nein, oder vor allem daß man Ihnen Antwort geben muß, wenn es Ihnen gerade paßt, einen Zwischenruf zu machen. (Beifall bei der ÖVP.)

Meine Damen und Herren! Ich sagte schon vorher, daß dieses Bundesbahngesetz seinerzeit gegen die Stimmen der sozialistischen Abgeordneten beschlossen wurde. Es wäre heute an und für sich verlockend, den zu diesem Gesetzentwurf seinerzeit von den sozialistischen Abgeordneten vorgelegten Minderheitsbericht in seiner Gänze vorzulesen. (Abg. Dr. Fischer: Bitte!)

In diesem Minderheitsbericht heißt es noch unter anderem — ich will mich auf einige wenige Punkte beschränken —:

„Die notwendige Neuordnung der ÖBB kann nur im Rahmen eines wohlausgewogenen gesamtwirtschaftlichen Konzepts erfolgen.“

Der damaligen Bundesregierung wird dann vorgeworfen, sie verfüge über kein Verkehrskonzept, über keinen Verkehrsplan ... (Abg.

Dr. Fischer: Lesen kann der Glaser, Fragen beantworten kann er nicht!) Das, was Sie können, Herr Fischer, präpotent sein, kann ich nicht; da haben Sie recht. (Beifall bei der ÖVP.)

In diesem Minderheitsbericht wird dann insbesondere gefordert „die Aufstellung eines mehrjährigen verbindlichen Investitionsprogramms der ÖBB“. Das forderten die sozialistischen Abgeordneten in ihrem Minderheitsbericht. In diesem Minderheitsbericht heißt es dann weiter: „Die Sicherstellung der Finanzierung der in das Investitionsprogramm aufzunehmenden Investitionen ...“ Es werden dann noch viele Zahlen genannt, und man liest dort viele weitere Punkte.

Schließlich heißt es in diesem Minderheitsbericht im allgemeinen Teil:

„Das Gesetz dient somit nur der politischen Optik, weil im Wege einer Scheinerfüllung eines Punktes der Regierungserklärung die Einlösung des gegebenen Versprechens der ‚Sanierung der ÖBB‘ vorgetäuscht wird, das nicht gehalten wurde.

Einer solchen — auch in anderen Bereichen feststellbaren — Gesetzgebungsmethode, die nur auf propagandistische Überlegungen zurückzuführen ist und die Sachentscheidungen in Wahrheit nicht trifft, muß mit aller Entschiedenheit entgegengetreten werden. Zweck der demokratischen Gesetzgebung ist es“ — das sagen die sozialistischen Abgeordneten in ihrem Minderheitsbericht —, „echte Anordnungen zu treffen und diese den Staatsbürgern und Behörden eindeutig und verständlich mitzuteilen, nicht aber Scheingesetze zu beschließen, um die Öffentlichkeit irreführen.“

Die sozialistischen Abgeordneten haben also das Bundesbahngesetz als ein „Scheingesetz“ bezeichnet, das die „Öffentlichkeit irreführe“.

Und schließlich sagen die sozialistischen Abgeordneten in ihrem damaligen Minderheitsbericht:

„Die sozialistischen Abgeordneten sind sich der Schärfe ihrer Kritik am Entwurf des Bundesbahngesetzes wohl bewußt.“ Sie beschuldigen dann die damalige ÖVP-Regierung und die Parlamentsmehrheit sehr scharf.

Es ist unverständlich, daß Sie nach solchen Beschuldigungen dieses Gesetz nicht, sobald Sie die Möglichkeit hatten, aufgehoben und durch ein besseres ersetzt haben, denn da heißt es: „Vorgetäuscht“ wird etwas, „irreführt“ wird die Bevölkerung, und schließlich wird von einer qualitativ minderwertigen Gesetzgebungsmethode und anderem mehr gesprochen.

7376

Nationalrat XIII. GP — 77. Sitzung — 4. Juli 1973

Glaser

Meine Damen und Herren! Seit gut drei Jahren hätte die Sozialistische Partei, hätte die sozialistische Parlamentsfraktion die Möglichkeit gehabt, dieses Bundesbahngesetz zu ändern oder durch ein neues zu ersetzen.

Offenbar hat sich aber herausgestellt, daß dieses Bundesbahngesetz gar nicht so schlecht ist, wie es die sozialistischen Abgeordneten damals dargestellt haben. Jetzt kommen Sie mit einer Vorlage, die einige Punkte ändert, aber das Gesetz im wesentlichen so läßt, wie es ist.

Da darf ich sagen: Der seinerzeitige Minderheitsbericht trägt auch die Unterschrift des heutigen Verkehrsministers Frühbauer. Dem Herrn Bundesminister Frühbauer rechne ich es hoch an, daß er entgegen seiner damaligen Auffassung jetzt zu diesem Gesetz steht (*Beifall bei der ÖVP — Abg. Skritek: Sozialistische Minister stehen zu Gesetzen! Das ist eine Selbstverständlichkeit!*), wie ich überhaupt sagen muß: Herr Bundesminister Frühbauer gehört zu jenen — leider sehr wenigen — Mitgliedern dieses Kabinetts Kreisky, die ihre politische Aufgabe nicht bloß darin sehen, absolute Mehrheiten brutal zu gebrauchen, sondern Herr Minister Frühbauer, das möchte ich anerkennend für ihn sagen, obwohl ich weiß, daß damit ein Risiko für ihn verbunden ist (*Heiterkeit bei der SPÖ*) und auch für mich ... (*Zwischenruf bei der SPÖ*.) Herr Abgeordneter Haas! Ich habe noch gut in Erinnerung, als Ihr früherer Parteivorsitzender Dr. Pittermann sagte: Wenn du vom politischen Gegner gelobt wirst, dann halte ein und drehe um, denn dann bist du auf dem falschen Weg! (*Neuerliche Zwischenrufe bei der SPÖ*.) Das ist, glaube ich, bei Herrn Minister Frühbauer nicht mehr notwendig, denn er ist bereits beim Umdrehen, nämlich auf dem Weg nach Kärnten, nach Villach zurück. Ich glaube wirklich sagen zu können, daß er zu jenen wenigen Mitgliedern des derzeitigen Kabinetts gehört, die im Gespräch mit allen Gruppen, auch mit politischen Gegnern, einen wesentlichen Teil der Aufgabe eines Politikers, eines Ministers sehen.

Herr Minister Frühbauer sagt in den Erläuternden Bemerkungen zu dieser Regierungsvorlage, der jetzt zur Beratung stehende Gesetzentwurf bedeute eine Vollziehung des seinerzeitigen Minderheitsberichtes. Ich habe auf diesen Minderheitsbericht schon hingewiesen und viele Punkte daraus zitiert, ich möchte aber vor allem eines sagen: Ein wesentlicher Teil des seinerzeitigen Minderheitsberichtes ist nicht erfüllt. Er war zwar in der ursprünglichen Fassung der Regierungsvorlage enthalten, aber offenbar — und Sie haben ja richtig schon in einem Zwischenruf

gesagt, schuld ist der Dr. Androsch — ist über Intervention des Herrn Finanzministers jener Passus, Herr Dr. Fischer, herausgekommen, der vorgesehen hat, was in Ihrem Minderheitsbericht gestanden ist, nämlich daß ein entsprechendes Finanzierungsinvestitionsprogramm — also sowohl ein Investitionsprogramm wie auch die Finanzierung dieses Investitionsprogramms — ins Gesetz hineingekommen wäre. Dieser wesentliche Passus fehlt jetzt in Ihrer Vorlage.

Im großen und ganzen — und damit möchte ich schon zum Abschluß meiner Ausführungen kommen — noch ein paar Bemerkungen. Im wesentlichen beinhaltet diese Vorlage jetzt vier Änderungen gegenüber dem bisherigen Status. Zunächst einmal ist vorgesehen ... (*Zwischenruf des Abg. Dr. Heinz Fischer*.) Ich habe Sie leider nicht verstanden, Sie müssen ein bißchen lauter sprechen. (*Abg. Doktor Heinz Fischer: Sie geben ja eh keine Antwort, deshalb ist es nicht so wichtig, ob Sie verstehen!*) Es gibt sicherlich viele, die Ihnen zu viel Bedeutung beimessen.

Im wesentlichen ist in diesem Gesetz jetzt vorgesehen, daß, wie es in der Praxis ja schon gehandhabt wird, die Österreichischen Bundesbahnen nicht nur mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes zu führen sind, sondern daß dabei auch auf gewisse öffentliche Interessen Bedacht zu nehmen ist. (*Abg. Haas: Dazu war die ÖVP seinerzeit nicht bereit!*) Insbesondere ist enthalten, daß die Pensionslasten nun zur Gänze im Budget aufzuscheinen haben beziehungsweise vom Budget zu übernehmen sind. Daß der Beitrag der Österreichischen Bundesbahnen ein höherer ist, als das normalerweise der Fall ist, hängt mit den besonderen pensionsrechtlichen Bestimmungen, die für die Bundesbahnbediensteten gelten, zusammen. Ebenso wenden die Sozial- und Subventionstarife in einem höheren Ausmaß als bisher übernommen, und schließlich ist zumindest Vorsorge für eine Regelung des Nebenbahnproblems geschaffen.

Wenn ich vorhin sagte, es wäre an und für sich zweckmäßig gewesen und sicherlich wertvoll, im Rahmen einer größeren Diskussion Probleme der Österreichischen Bundesbahnen und damit des gesamten Verkehrswesens in Österreich zu behandeln, so wäre sicherlich auch die Tarifrfrage außerordentlich interessant. Dies umso mehr, als heute in der Fragestunde meiner Meinung nach zwei widersprechende Antworten von Herrn Bundesminister Frühbauer gegeben wurden. Auf eine Anfrage eines sozialistischen Abgeordneten erklärte er sinngemäß, er denke daran, eine Erweiterung der bestehenden Seniorenkartenaaktion durchzuführen, und mir hat er kurz

Glaser

darauf gesagt, er beabsichtigte, bestehende Ermäßigungen zu reduzieren. Herr Bundesminister! Zu diesem Problem wäre es sicherlich noch angebracht, eine etwas nähere Erklärung dem Hohen Haus und damit auch der Öffentlichkeit zu geben.

Noch einmal — die Zeit ist relativ weit fortgeschritten —: Das Gesetz bedeutet unserer Auffassung nach eine Fortsetzung jenes Weges, der unter einem ÖVP-Verkehrsminister begonnen wurde. Die Abgeordneten der Österreichischen Volkspartei werden daher dieser Vorlage ihre Zustimmung geben. Zu einigen Punkten werden noch Kollegen meiner Fraktion Abänderungs- und Ergänzungsanträge einbringen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

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

Abgeordneter Dr. **Stix** (FPO): Herr Präsident! Hohes Haus! Das Gesetz, mit dem das Bundesbahngesetz 1969 geändert wird, bringt zwar begrüßenswerte Neuregelungen, ist aber insgesamt keineswegs geeignet, die wahren Probleme der Österreichischen Bundesbahnen zu lösen.

Das ist schon beim ursprünglichen Bundesbahngesetz aus dem Jahr 1969 der Fall gewesen. Zu Recht wurde diesem Gesetz vorgeworfen, daß es auf halbem Wege stecken geblieben ist, nämlich auf dem Weg, die Österreichischen Bundesbahnen tatsächlich zu einem selbständigen Wirtschaftskörper zu machen.

Zu den Pluspunkten der Novelle, die uns heute beschäftigt, gehört die Transparenz, die durch sie für einige Bereiche geschaffen wird, so hinsichtlich der Frage des Pensionsaufwandes: 26 Prozent der Aktivbezüge haben die Bundesbahnen zu tragen, der übersteigende Pensionsaufwand ist im Bundesbudget zu veranschlagen.

Der zweite Punkt, der der Transparenz dient, ist der § 18. Er sieht die Abgeltung für finanzielle Einbußen auf Grund von Beschlüssen der Bundesregierung vor, die die Österreichischen Bundesbahnen zur Wahrnehmung öffentlicher Interessen entgegen einer betriebswirtschaftlichen Betrachtungsweise zu unwirtschaftlichen Maßnahmen zwingen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß der § 18 nach unserer Auffassung unvollständig ist, es wird daher vom Herrn Abgeordneten Dr. König ein Abänderungsantrag eingebracht werden, den § 18 um die lit. d zu ergänzen, ein Antrag, dem meine Fraktion beigetreten ist.

Das sind die Pluspunkte dieser Novelle. Sie dienen dem Prinzip, daß betriebsfremde Lasten sichtbar gemacht werden sollen.

Die Österreichischen Bundesbahnen sind bekanntlich von Gesetzes wegen nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben. Dieser Grundsatz, von dem wir im übrigen wünschen, daß er auch in der Praxis wirklich Beachtung finde, wird nun eingeschränkt durch die Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse. Nach dessen klarer Verankerung auch im Absatz 3 des § 2 zufolge des vom Ausschuß angenommenen Antrages der Abgeordneten Hietl, Stix ist die klare Definition des öffentlichen Interesses, die nunmehr im Bundesbahngesetz enthalten sein wird, zu begrüßen. Nur wenn die Bundesregierung Zielsetzungen im öffentlichen Interesse beschließt, sind diese als eine Einschränkung des Grundsatzes der kaufmännischen Betriebsführung zulässig. Damit ist ein klarer Maßstab gegeben, um die Gebarung der Österreichischen Bundesbahnen zutreffend beurteilen zu können. Denn ohne daß beschlossene Zielsetzungen im öffentlichen Interesse vorliegen, wird sich die Führung der Österreichischen Bundesbahnen nicht auf öffentliche Interessen ausreden können, wenn der Grundsatz der kaufmännischen Betriebsführung verletzt erscheint.

Was wir aber bei dieser Gesetzesnovelle im wahrsten Sinne des Wortes vermissen, das sind jene zukunftsweisenden Bestimmungen, die geeignet wären, die großen Finanzprobleme der Österreichischen Bundesbahnen zu lösen. Solche Bestimmungen fehlten bisher schon. Deswegen hängen auch die Investitionsprogramme der Österreichischen Bundesbahnen finanziell in der Luft.

Im Zehnjahresinvestitionsprogramm der österreichischen Bundesregierung betreffen durchschnittlich 2,4 Milliarden bis 2,5 Milliarden die Bundesbahnen. Doch gibt es leider dafür keine mehrjährig gesicherte Finanzierung.

Damit kommen wir zum Kernproblem, und dieses Kernproblem ist, daß es rechtlich derzeit keinerlei Möglichkeit einer außerbudgetären Finanzierung für die Bundesbahn gibt. Nach der Rechtslage ist eine solche Finanzierung ausschließlich über das Budget möglich.

Praktisch und wirtschaftlich bedeutet das aber, daß eine ausreichende Finanzierung und vor allem Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen unmöglich wird, denn das Budget kann den Finanzbedarf der Österreichischen Bundesbahnen weder umfangmäßig

Dr. Stix

noch vom Rhythmus der Investitionsabwicklung her wirklich verkräften.

Es ist nämlich mit den durchschnittlich 2½ Milliarden Schilling Investitionsmitteln nach dem Zehnjahresinvestitionsprogramm keineswegs getan. Ich konnte anlässlich der Budgetdebatte im Herbst des Jahres 1972 nachweisen — jedenfalls ist meine Rechnung nicht widerlegt worden —, daß über diese 2½ Milliarden Schilling hinaus mindestens eine weitere Milliarde jährlich erforderlich wäre, um eine gründliche Sanierung der österreichischen Bundesbahnen zu bewerkstelligen.

Angesichts dessen ist das jährliche Budget in der Tat nicht der richtige Weg, es ist nicht Platz in diesem Budget für die Finanzierung jenes Kapitalbedarfes, den die Bundesbahnen für ihre Sanierung nun einmal unbedingt benötigen.

Die oberste Kompetenz für die Investitionsfinanzierung liegt ausdrücklich beim Finanzminister. Schon der Herr Verkehrsminister hat also teilweise gebundene Hände, aber noch mehr trifft das für den OBB-Vorstand zu. Der OBB-Vorstand besitzt so gut wie keine finanzielle Dispositionsfreiheit.

Das ist einer jener Konstruktionsfehler im Bundesbahngesetz, den 1969 der damalige sozialistische Abgeordnete Frühbauer heftig kritisiert hat. Nunmehr sitzt dieser Abgeordnete auf der Ministerbank, und man möchte daher annehmen, daß er als Minister Mängel behebt, die er als Abgeordneter angeprangert hat.

In dieser Erwartung konnte einen der ursprüngliche Beamtenentwurf bestärken. Er hat vorgesehen, daß der § 16 einen Absatz 2 enthält. Damit wäre ein Ansatz für ein besonderes Bundesbahnfinanzierungsgesetz geschaffen worden.

Leider ist dieser Ansatz in der Regierungsvorlage und auch in der Vorlage, wie sie jetzt dem Ausschußbericht beigefügt ist, nicht mehr enthalten. Aus diesem Grund erlaube ich mir einen **Abänderungsantrag** der Abgeordneten Dr. Stix, DDr. König und Genossen einzubringen, der folgendermaßen lautet:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Regierungsvorlage 763 der Beilagen in der Fassung des Ausschußberichtes (839 der Beilagen) wird wie folgt geändert:

Nach der Z. 3 ist folgende neue Z. 3 a einzufügen:

„3 a. Der bisherige Text des § 16 erhält die Bezeichnung Abs. 1. Folgender neuer Abs. 2 ist anzufügen:

„(2) Die finanziellen Erfordernisse für jene in den mehrjährigen Investitionsplänen enthaltenen Vorhaben, deren Realisierung sich über mehrere Jahre erstreckt, werden durch besonderes Bundesgesetz sichergestellt.“

Wir glauben, daß ein derartiges Bundesbahn-Investitionsfinanzierungsgesetz eine Minimallösung darstellen würde, gewissermaßen den ersten Schritt in eine Richtung, von der man die Sanierung der Bundesbahnen erwarten könnte, und der Anfang eines ersten Schrittes wäre eine solche Absichtserklärung des Gesetzgebers in Form des hier beantragten § 16 Abs. 2.

Hohes Haus! Ich appelliere an Sie, nicht die Chance dieser Novelle verstreichen zu lassen, die Chance nämlich, etwas für die grundlegende finanzielle Sanierung der österreichischen Bundesbahnen zu tun. Ich bitte daher um Unterstützung für meinen Abänderungsantrag.

Im übrigen stimmen wir Freiheitlichen dieser Novelle zum Bundesbahngesetz 1969 zu. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Präsident Probst: Der Abänderungsantrag, den eben der Herr Abgeordnete Dr. Stix vorgelegt hat, ist genügend unterstützt und steht auch in Verhandlung.

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

Abgeordneter Dr. **Kerstnig** (SPO): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Der Herr Abgeordnete Glaser hat auf das Bundesbahngesetz 1969 hingewiesen und hat es als Markstein bezeichnet.

Ich habe mir die Protokolle vom 6. März 1969 angesehen und habe daraus entnommen, daß auch der damalige Hauptsprecher der ÖVP das Gesetz damals als eines der bedeutendsten Gesetze der Legislaturperiode bezeichnet hat, während die Sprecher der damaligen Opposition, und zwar beider Oppositionsparteien, dieses Gesetz als ein „Scheingesetz“ bezeichneten.

Die Sozialistische Partei hat in einem ausführlichen Minderheitsbericht, wie heute schon erwähnt wurde, ihre Gegenargumente und die Gegenvorschläge zusammengefaßt. Ich bin sicher, daß mein Kollege Ulbrich und wahrscheinlich auch der Herr Minister, der ja damals mit zu den Initiatoren des Minderheitsberichtes gehört hat, dazu noch Stellung nehmen werden. *(Der Präsident übernimmt wieder den Vorsitz.)*

Der Abgeordnete Glaser bezeichnet dieses Gesetz, das jetzt zur Behandlung steht, als eine Fortsetzung des damaligen Gesetzes. Wir sind der Meinung, daß dieses Gesetz heute

Dr. Kerstnig

erst der richtig wirksame Schnitt ist und daß damit das damalige Scheingesetz erst saniert wird.

Die Frage des Abgeordneten Glaser, warum wir nicht das seinerzeitige Gesetz durch ein besseres ersetzt haben, ist dahin zu beantworten, daß das eben jetzt mit dieser Gesetzesvorlage geschehen soll. Denn es hat sich doch Wesentliches geändert.

Während die ÖVP die Kostenorientierung der Tarifpolitik in ihrem Gesetz in den Vordergrund stellte und für die Übernahme der im öffentlichen Interesse von den ÖBB zu tragenden außerökonomischen Lasten mit ihrer damaligen Mehrheit die schwierige Prozedur eigener Bundesgesetze festlegte, verlangte damals schon die SPÖ in ihrem Minderheitsbericht die gesetzliche Verankerung sowohl der Verpflichtung zur Beachtung kaufmännischer Grundsätze wie zur Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse bei Abgeltung der daraus erwachsenden Belastungen. Diesen auch im Einklang mit der europäischen Verkehrspolitik und den verkehrswirtschaftlichen Intentionen in der EWG stehenden Rechtsauffassungen trägt nun diese Gesetzesvorlage im höchstmöglichen Maße Rechnung. Alles andere wäre auch nur ein leerer Schein und ginge wieder an den Realitäten vorbei. Das Bundesbahngesetz 1969 ist nämlich diesen Problemen eigentlich aus dem Wege gegangen beziehungsweise hat die Berücksichtigung des allgemeinen Interesses an bundesgesetzliche Einzelregelungen gebunden, also ihre Wahrnehmung auf den langwierigen legislativen Weg verwiesen. Übrigens hat dieses Gesetz, wie auch damals bereits von den Sprechern der SPÖ vorausgesagt wurde, durch die angeordneten organisatorischen Veränderungen im Zusammenhang mit der Trennung von Hoheits- und Betriebsverwaltung eine Vergrößerung des Führungsapparates und damit auch höhere Kosten gebracht, ohne bisher einen besonderen positiven Effekt zu erzielen.

Es ist heute sicherlich unbestritten, daß die Auswirkungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die dem Wirtschaftsunternehmen ÖBB durch Gesetz aufgelastet sind, wie Betriebspflicht, Beförderungspflicht und Tarifzwang, nicht vom Unternehmen, sondern vom Gesetzgeber beziehungsweise dem für die Verkehrspolitik zuständigen Ressort zu verantworten sind. Denn die Betriebspflicht zum Beispiel gestattet es der Bahnverwaltung nicht, etwa aus geänderten Bedarfsverhältnissen sofort die normalen betriebswirtschaftlichen Konsequenzen zu ziehen und Strecken aufzulassen oder den Betrieb einzuschränken, auch wenn die Nachfrage so nachläßt, daß der Aufwand nicht mehr gedeckt werden kann.

Oder aber die Beförderungspflicht zwingt sie, dafür zu sorgen, daß sie alle Reisenden und sämtliche aufgegebenen Güter zu befördern in der Lage ist, also die Transportmittel bereitzuhalten hat, um auch zumindest regelmäßig auftretenden Spitzenverkehr verkraften und auch viele Leerfahrten in Kauf nehmen zu können. Der Tarifzwang wieder schließt die im privaten Geschäftsverkehr übliche Preisbildung nach Angebot und Nachfrage und die Berücksichtigung der unterschiedlichen Kosten der einzelnen Beförderungsleistungen aus.

Die Österreichischen Bundesbahnen wurden und werden nämlich von jeder Regierung auch als ein Instrument der Wirtschafts- und Sozialpolitik angesehen und auch in diesem Sinne eingesetzt, um im Wege der Sozial- und Subventionstarife ihre Sozialpolitik und Wirtschaftsförderung zu unterstützen. Der Ruf nach Abgeltung der betriebsfremden Lasten war und ist daher gerechtfertigt, um die echten Kosten- und Nutzenrelationen richtig erfassen zu können und die beträchtlichen Leistungen der Bundesbahnen in Erfüllung volkswirtschaftlicher und sozialpolitischer Aufgaben für die Allgemeinheit, wie es Herr Dr. Stix schon gesagt hat, transparent zu machen und damit hoffentlich auch mitzuwirken, daß das doch eigentlich aus Unkenntnis der Dinge entstandene schlechte Image vom unverbesserlichen Defizitbetrieb endlich beseitigt wird.

Hierher gehört auch, daß die ÖBB im Vergleich zu Unternehmen der privaten Wirtschaft, welche nur einen Dienstgeberbeitrag zu leisten haben, eine wesentlich höhere Pensionslast zu tragen haben. Im vorliegenden Entwurf wurde auch dafür eine Neuregelung gefunden, und zwar geht man von den im seinerzeitigen Gesetz vorgesehenen fixen Beiträgen zu einer Prozentregelung über, wobei ein Hundertsatz der Aktivbezüge zugrunde gelegt wird. Die den Österreichischen Bundesbahnen bisher durch das Bundesbahngesetz gewährten Entlastungen, nämlich 1700 Millionen Schilling für die Abgeltung der erhöhten Pensionsbelastung und 350 Millionen Schilling zur Abgeltung von Einnahmenausfällen aus gewährten Sozial- und Subventionstarifen, haben den Österreichischen Bundesbahnen die ihnen auf diesem Sektor tatsächlich entstehenden Belastungen nur in unzureichendem Maße abgegolten.

Mit der nunmehr zur Beschlußfassung vorliegenden Novelle zum Bundesbahngesetz wird also die Methodik der Abgeltung grundlegend geändert. Die Österreichischen Bundesbahnen werden 26 Prozent des Aufwandes an Aktivbezügen für Bundesbahnbeamte als Pensionsaufwand zu tragen haben. Der übersteigende Pensionsaufwand ist im Bundesvoran-

7380

Nationalrat XIII. GP — 77. Sitzung — 4. Juli 1973

Dr. Kerstnig

schlag im Kapitel „Pensionen“ zu veranschlagen. Für 1974 werden die Österreichischen Bundesbahnen daher einen Pensionsaufwand von 1660 Millionen Schilling selbst zu tragen haben; anstatt bisher 1700 Millionen Schilling wird ihnen jedoch eine Pensionsentlastung in der Höhe von rund 4 Milliarden Schilling gewährt werden.

Ebenso wurde, wie schon ausgeführt, bei der Abgeltung der Einnahmehausfälle, die den ÖBB aus der Gewährung von Sozial- und Subventionstarifen entstehen, die Abgeltungsregelung flexibel gestaltet und dadurch die Möglichkeit geschaffen, daß sie den tatsächlichen Bedürfnissen und den tatsächlichen Verhältnissen durch Beschluß Rechnung trägt.

Sollten die ÖBB verhalten werden, die bisher eingeräumten Sozial- und Subventionstarife auch weiterhin zu gewähren, wird ihnen im Jahre 1974 aus diesem Titel ein Abgeltungsanspruch in der Größenordnung von rund 1,3 Milliarden Schilling anstelle von bisher 350 Millionen Schilling zustehen.

Meine Damen und Herren! Man ist mit der Kritik an den Bundesbahnen vor allem von unberufener Seite stets sehr schnell zur Stelle und verschweigt dabei geflissentlich, daß die technischen Gegebenheiten des schienengebundenen Verkehrs völlig andere Maßstäbe hinsichtlich Angebot und Nachfrage bedingen, als dies etwa in anderen Wirtschaftszweigen der Fall ist. Denn nicht die Kosten der eigentlichen Beförderungsleistung sind das Ausschlaggebende, sondern die enormen Kosten der Anlagen und der Bereitstellung und Bereithaltung auch für starke Nachfrageschwankungen und Spitzenleistungen, die oft bis zur Zerreißprobe verlangt werden.

Die Bundesregierung arbeitet an einer Neuorientierung der gesamten Verkehrskonzeption, die gerade im Hinblick auf die Kostenfrage nicht alles einfach dem freien Spiel der Kräfte und einem blinden Konkurrenzstreben in der Hauptsache ja öffentlicher Verkehrsmittel überlassen will, sondern im Sinne einer Partnerschaft aller Verkehrszweige, vor allem aber zwischen Schiene und Straße sowohl im Personen- wie im Güterverkehr die Kooperation und gegenseitige Abstimmung zum Ziele hat, wobei besonders für die öffentlichen Eisenbahnen auch nach internationaler Auffassung das ökonomische Unternehmensprinzip, aber vor allem auch das Gemeininteresse an einer modernen und leistungsfähigen Verkehrsbedienung, wie es in unserem Gesetz heißt, richtunggebend zu sein hat.

Auf Grund des Eisenbahngesetzes von 1957 und des nun vorliegenden Bundesbahngesetzes haben auch die Österreichischen Bundes-

bahnen einerseits als Träger des öffentlichen Verkehrs den diesbezüglichen volkswirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bedürfnissen der Gemeinschaft und andererseits als Unternehmen den Grundsätzen einer Gewinn- und Verlustkalkulation und den Regeln des freien wirtschaftlichen Wettbewerbes Rechnung zu tragen.

Mit Selbstverständlichkeit verlangt man zwar, daß im Falle der Interessenkollision zwischen diesen beiden durch Gesetz zugeordneten Funktionen den gemeinwirtschaftlichen Interessen vor rein betriebswirtschaftlichen Überlegungen der Vorrang gegeben wird, was aber nicht hindert, im selben Atemzug die dadurch notwendige Zurückstellung einzelwirtschaftlicher Maßnahmen zugunsten der öffentlichen Aufgabe als betriebswirtschaftliches Versagen hinzustellen und als Zeichen einer Defizitwirtschaft zu brandmarken.

Oder nehmen wir die Nebenbahnen: Die Frage der Aufrechterhaltung oder Einstellung des Betriebes auf schlecht frequentierten Strecken kann niemals nach rein betriebswirtschaftlichen Überlegungen und ausschließlich privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten beurteilt und entschieden werden. Das würde ja gegen die Betriebspflicht in ihrer Wirkung verstoßen.

Wir dürfen dabei nicht vergessen, daß ja gerade die Nebenbahnen vielfach gar nicht wegen eines zu erwartenden Betriebsgewinnes gebaut worden sind. Sie wurden gebaut im Interesse der Aufschließung von Gebieten und der indirekten Förderung der dortigen Wirtschaftsbetriebe beziehungsweise der Schaffung eines Anreizes zur Gründung solcher.

Man rechnete also bereits von Anfang an mit einem geringen Ausnutzungsgrad und einem daraus resultierenden Mißverhältnis zwischen Kosten und Ertrag. Ihre Rechtfertigung fanden und finden sie allein in der Tatsache, daß sie eine volkswirtschaftliche Umwegrentabilität bringen und daß sie eben die Wirtschaft in dem betreffenden Gebiet beleben.

Ich darf auch darauf hinweisen, daß die Lokalbahnen ja meist von privaten Gesellschaften gebaut wurden, daß aber bereits in den Lokalbahngesetzen zu Ende des vorigen Jahrhunderts auch für diese administrative Erleichterungen vorgesehen waren und grundsätzlich schon die Vorsorge für eine finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand gesetzlich festgelegt war.

Der Wirtschaftskörper Österreichische Bundesbahnen wurde dann in den dreißiger Jahren verpflichtet, diese Nebenbahnen — zum Teil im Wege des Heimfalls — zu übernehmen, er wurde aber auch verpflichtet, andere Bahnen, die noch nicht heimfallsfähig waren, ein-

Dr. Kerstnig

zulösen, weil sie in aussichtloser finanzieller Situation gewesen sind und andererseits der Straßenverkehr damals noch nicht in der Lage gewesen ist, das Verkehrsaufkommen zu übernehmen.

Das vorliegende Gesetz gibt also die Möglichkeit, durch Beschluß der Bundesregierung gemäß § 18 die erforderlichen Sondermittel zur Weiterführung einer solchen Bahn zur Verfügung zu stellen, wenn sich die ÖBB aus betriebswirtschaftlichen Gründen verpflichtet fühlen, deren Auflassung zu beantragen, es aber im öffentlichen Interesse tunlicher ist, sie weiterzubetreiben.

Es liegt daher an der Bundesregierung, eine Bahnstrecke, die den Österreichischen Bundesbahnen nach der Maxime kaufmännischen Handelns untragbar erscheint, aus Gründen der Infrastruktur und wirtschaftlichen Raumordnung gegen Ersatz der Kosten weiterbetreiben zu lassen.

Das Gesetz bringt also klar zum Ausdruck, daß nicht nur rein betriebswirtschaftliche Überlegungen und finanzielle Erwägungen das Maß der Betriebsführung zu sein haben, sondern auch das Bestreben, als öffentliches Dienstleistungsunternehmen den Ansprüchen, den Erfordernissen und dem Geschmack des reisenden Publikums sowie den Transporterwartungen der Wirtschaft im öffentlichen Interesse zu dienen, wofür dann eine äquivalente Kostenbeteiligung der öffentlichen Hand möglich ist.

Es sei noch einmal mit aller Klarheit gesagt — und es kommt im Gesetz auch sehr klar zum Ausdruck —, daß dies aber nicht verhindern soll und nicht verhindern darf, daß die Betriebsführung der ÖBB, so wie die jedes anderen Wirtschaftsunternehmens, bestrebt ist, die ständig sich wandelnden Marktverhältnisse zu nützen und ihre Verkehrsleistungen bestmöglich zu verkaufen. Wenn aber trotz aller Leistungsbereitschaft und Leistungsbemühung die Gefahr eines Defizits nicht zu verhüten ist, im öffentlichen Interesse die Leistung aber trotzdem zu diesen Bedingungen erbracht werden soll, dann hat eben die Bundesregierung durch Beschluß die Abgeltung der mit kaufmännischen Grundsätzen nicht zu vereinbarenden Kosten sicherzustellen.

Meine Damen und Herren! Abseits aller Parteipolitik kann man sagen, daß die ÖBB dank der Bemühungen der Verkehrsminister dieser Zweiten Republik und der Initiativen, die jetzt von dieser sozialistischen Regierung ausgehen und in der Beamtenschaft und in der Gewerkschaft der Eisenbahner willige

Träger finden, im Stadium der Modernisierung auf allen Gebieten und in einer inneren und äußeren Erneuerung begriffen sind.

Es wird sicher von niemandem bestritten, daß heute die ÖBB ein integrierender Teil der Infrastruktur unserer Volkswirtschaft sind und daher dieses Gesetz wesentlich mit dazu beitragen kann, daß sie sowohl aus privatwirtschaftlicher Sicht wie auch im Hinblick auf das öffentliche Interesse und die gemeinwirtschaftlichen Aufgaben zu einem tragenden Stabilitätsfaktor im Staat und in der Wirtschaft werden.

Ob die Finanzen der Bundesbahnen in Ordnung sind oder nicht, ist auch für die ganze übrige Wirtschaft Österreichs von Bedeutung, sind doch die ÖBB auch der größte Auftraggeber Österreichs und tragen damit zur Sicherung vieler Arbeitsplätze in zahllosen Firmen bei, die für die ÖBB arbeiten.

Oder denken wir daran, daß die ÖBB nach wie vor eine der Säulen darstellen, die den Fremdenverkehr tragen. Ja sie erleben heute vielfach eine Rückkehr des zum Teil zur Straße abgewanderten Publikums. Viele kommen sogar samt dem Auto zurück. Ich weise nur darauf hin, daß mit den Reisezügen jährlich bereits 25.000 Fahrzeuge mit 80.000 Reisenden befördert werden.

Meine Damen und Herren! Noch ein paar Worte zu der aufgeworfenen Frage der Sicherstellung der finanziellen Mittel für mehrjährige Investitionsvorhaben durch Bundesgesetz, wozu sicher noch der Minister besonders Stellung nehmen wird.

Der Abänderungsantrag Dr. Stix und Genossen — das wurde auch im Ausschuß schon ausgeführt — scheidet mehr oder weniger an verfassungsmäßigen Bedenken, die auch seinerzeit schon vorgebracht wurden, Bedenken, denen sich auch Minister Frühbauer diesmal beugen mußte.

Die ÖBB haben aber ein mittelfristiges Investitionsprogramm für 5 Jahre und ein längerfristiges für 10 Jahre. Diese beinhalten die Investitionsabsichten des Verkehrsministeriums und der Unternehmensleitung, können aber nicht eine Einschränkung der Budgethoheit des Nationalrates bedeuten. Ihre Verbindlichkeit muß daher an dieser Budgethoheit ihre Grenze finden, was im übrigen auch für die Investitionsprogramme der Bundesregierung gilt.

Das Investitionsprogramm bildet jedoch die Grundlage für die jährliche Budgeterstellung, während, wie gesagt, die endgültige Festsetzung entsprechend der Verfassung durch das jeweilige Bundesfinanzgesetz erfolgt. Im Zuge

Dr. Kerstnig

dieses Verfahrens besteht dann die Möglichkeit, das Investitionsprogramm immer wieder einer Revision zu unterziehen und die Investitionspolitik damit flexibel zu gestalten und auch neu auftauchenden konjunktur- und stabilitätspolitischen Erfordernissen Rechnung zu tragen.

Meine Damen und Herren! Abschließend möchte ich darauf hinweisen, daß in der Sozialistischen Partei gegenwärtig der detaillierte Entwurf eines verkehrspolitischen Programms beraten wird und vom Parteirat im Herbst auch beschlossen werden wird. Es handelt sich um ein Programm, das eine rationelle Strukturierung des gesamten Verkehrswesens durch zentrale Rahmenplanung zum Gegenstand hat und unter Ausnutzung neuester Forschungsergebnisse und aller modernen Methoden und Techniken zu einer wirkungsvollen Koordination und Kooperation aller Verkehrsträger führen soll.

Ein wichtiger Schritt in dieser Richtung ist auch dieses Gesetz, dem wir aus diesem Grunde gerne unsere Zustimmung geben. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident: Nächster Redner ist der Herr Abgeordnete Dr. König.

Abgeordneter **DDr. König (OVP):** Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Im neuen sozialistischen Verkehrsprogramm steht auch die Forderung nach einem Ausbau des „Nachtsprunges“ in den Fahrplänen der Bundesbahn. Ich möchte diese Forderung nicht auf die Fahrpläne dieses Hauses ausdehnen. Daher wende ich mich auf die wichtigsten Bestimmungen dieses Gesetzes zu beschränken versuchen. *(Abg. Dr. Tull: Bleiben Sie bei diesem Vorsatz! — Abg. Graf: Das hätten Sie Ihrem Nachbarn sagen können!)*

Herr Bundesminister! Ich glaube, Sie haben aus dem Begutachtungsverfahren zum Ministerialentwurf, den Sie ausgesandt haben, überwiegende Zustimmung entnehmen können. Das ist wohl ein Beweis dafür, daß Sie richtig beraten waren, diesen Ministerialentwurf mit der Opposition gemeinsam zu verhandeln. Der Herr Abgeordnete Glaser hat diese Ihre Haltung bereits anerkannt.

Wir müssen heute leider feststellen, daß das, was wir mit dem Herrn Minister vereinbart hatten, was Gegenstand des Ministerialentwurfes und Gegenstand überwiegender Zustimmung im Begutachtungsverfahren war, an dem Einspruch seiner Ministerkollegen, insbesondere an dem des Finanzministers, weitgehend gescheitert ist, sodaß das Gesetz, das im Begutachtungsverfahren allgemeine Aner-

kennung fand, in der jetzigen Form der Regierungsvorlage dadurch leider weitgehend entwertet ist.

So kommen wir wieder einmal in die Situation, daß die Opposition Anträge einbringen muß, um das zu verbessern, was in der Regierungsvorlage aus inneren Rivalitäten und Streitigkeiten in der Regierung nicht zustande gekommen ist.

Wir haben dafür viele Beispiele. Wir wissen, daß wir die Erlässe des Herrn Finanzministers durch Gesetzesvorlagen auch in die entsprechende verfassungsmäßige Form gießen müssen. Der Abgeordnete Zeillinger hat hier einmal im Zusammenhang mit der Herabsetzung der Volljährigkeit einen Antrag eingebracht, den wir unterstützt haben und den vorher der Herr Finanzminister im Justizausschuß wörtlich vorgelegt hat. Sie haben dann immer abgelehnt. Sie sind immer auf interne Schwierigkeiten gestoßen.

Es ist leider geradezu grotesk, daß diese Bundesbahngesetz-Novelle, die nach dem Wunsch, nach dem Willen und in anerkannter Haltung des Herrn Verkehrsministers von allen Parteien gemeinsam verhandelt wurde, heute nur bei Annahme der beiden Anträge der Oppositionsparteien in ihrer ursprünglichen und im Begutachtungsverfahren gewürdigten Fassung auch tatsächlich verwirklicht werden kann.

Zum ersten Antrag bezüglich der gesetzlichen Sicherung einer längerfristigen Investitionsplanung hat schon der Abgeordnete Stix als Erstunterzeichner gesprochen.

Meine Damen und Herren! Ich muß Ihnen sagen: Das, was der Abgeordnete Kerstnig hier als Begründung für die Streichung dieses Investitionsgesetzes aus dem ursprünglichen § 16 des Ministerialentwurfes angeführt hat, hält absolut nicht. Es ist schon sehr schwierig — ich glaube es Ihnen —, die Widersprüchlichkeit in der Argumentation der Regierungspartei hier aufzulösen. Ja ich möchte sagen: Es ist unmöglich!

In dem Minderheitsbericht, den Ihre Fraktion eingebracht hat, steht zu § 16, damals von der OVP geschaffen, folgendes drinnen:

„Die Bestimmungen des § 16 versuchen den Eindruck zu erwecken, als sähe das Gesetz die planmäßige Durchführung mehrjähriger Investitionsprogramme vor. Von solchen kann jedoch nur dann gesprochen werden, wenn es tatsächlich zu einer für mehrere Jahre verbindlichen Budgetierung von Investitionsprogrammen kommt. Eine solche auch nur in Einzelbereichen vorzusehen, wozu eine ver-

DDr. König

fassungsrechtliche Sonderregelung getroffen werden müßte, hat sich die ÖVP bisher stets geweigert."

Sie haben jetzt nicht einmal versucht, das, was Sie in Ihrem Minderheitsbericht gefordert haben, auch zu verwirklichen. Sie hatten im Ausschuß dazu unsere Bereitschaft. Sie haben sich jedoch hinter ein Argument verschanzte, das Sie selbst hier nicht gelten ließen und das auch keines ist, denn in der vorliegenden Form ist dieser Antrag von Dr. Stix unserer Meinung nach verfassungsmäßig unbedenklich. Da wir uns alle einig waren, hätte man eine solche Sonderregelung sicherlich auch schaffen können.

Da gilt wohl nur der ehrliche Satz des Ministers Frühbauer, den er im Ausschuß — und auch diese Ehrlichkeit wollen wir anerkennen — ausgesprochen hat, daß Theorie und Praxis eben unterschiedlich sind. Der Kollege Ulbrich hat es wieder in volkstümliche Fassung gebracht, als er sagte: Zwischen Regierung und Opposition schaut es halt anders aus! — Ehrlich gesprochen! Nehmen wir zur Kenntnis, daß Sie hier geläutert wurden und zu Einsichten gelangten, die im Gegensatz zu Ihrem Minderheitsbericht stehen. Dann muß man aber schon versuchen, das innerhalb der Regierungspartei zu koordinieren.

Als man das Verkehrskonzept entworfen hat, hat sich das offensichtlich noch nicht herumgesprochen. Denn da steht auf Seite 17: „Erst durch ein gesichertes Investitionsprogramm wird den ÖBB eine echte vorausschauende Investitionsplanung ermöglicht.“

Jetzt müssen Sie sich schon entscheiden, was Sie wollen. Ich nehme an, Sie werden sich wieder darauf zurückziehen, daß das nur eine Diskussionsgrundlage ist, eine der vielen Diskussionsgrundlagen, die unverbindlich und letztlich damit auch nicht realisierbar ist. Wir haben es beim Universitäts-Organisationsgesetz gesehen. Die Regierung ist Meister im Vorlegen von Diskussionsgrundlagen, denen offensichtlich die Ernsthaftigkeit einer Regierungsvorlage abgeht. Wir haben es bei einer Reihe von Gesetzesvorlagen gesehen, bei denen die Regierungspartei sich völlig gewandelt — Abänderungen sind natürlich legitim — und dann auf einmal erklärt hat: Das ist nur eine Diskussionsgrundlage!

Wir sehen es bei diesem Verkehrsprogramm, das einen an sich richtigen Satz enthält, aber einen Satz, der offensichtlich seither der Parteiläson des Finanzministers zum Opfer gefallen ist.

Gerade in diesem Punkt hat die Sozialistische Partei seinerzeit der ÖVP die schwer-

sten Vorwürfe gemacht. Da haben Sie davon gesprochen, daß von einer Sanierung keine Rede sein kann. Ich könnte Ihnen aus dem Minderheitsbericht seitenlang vortragen. Ich will es nicht tun. Ich will Ihnen nur ein paar Gustostückerln aufzählen.

So haben Sie zum Beispiel geschrieben: „Investitionspläne gemäß den Regelungen des § 16 durchzuführen, bedeutet, sie nach wie vor den budgetären — oft außerökonomisch bedingten — Wechsellagen unterzuordnen ...“

Dann haben Sie geschrieben: „Diese Art der Durchführung heißt, den Wert der ‚Investitionspläne‘ auf Wunschkataloge der Österreichischen Bundesbahnen zu reduzieren.“

Damals, Herr Abgeordneter Kerstnig, hat allerdings der Minister Weiß flankierende Sanierungsmaßnahmen vorgenommen. Ich erinnere etwa beispielsweise an das langfristige Waggonausbau-Sonderprogramm, ein sechsjähriges Programm, das für einen längeren Zeitraum auch die Lieferindustrie in ihren Planungen vorausschauend sicherstellte.

Unter dieser Regierung hat man hingegen eine Politik von der Hand in den Mund betrieben. Das geschieht so, seitdem diese Regierung im Amt ist! Man hat diese langfristigen Abkommen nicht verlängert. Man hat durch die heurige 15prozentige Budgetbindung weitere Unsicherheit hineingetragen.

Man hat aber über das Fernsehen verkündet, man habe ein zehnjähriges Investitionsprogramm. Dieses Verkehrsprogramm Ihrer Partei fordert ja das gleiche. Das zehnjährige Investitionsprogramm der Bundesregierung ist völlig unverbindlich und im übrigen nicht einmal ein Wunschkatalog, denn Sie haben „heiße“ — „heiße“! — 28 Milliarden Schilling in zehn Jahren drinnen. Das entspricht für einen fünfjährigen Zeitraum, also von 1973 bis 1977, rund 13 Milliarden Schilling.

Die Bundesbahnen haben nach Auskunft des Herrn Verkehrsministers — er hat mir auf meine Anfrage ein Briefchen geschrieben — 21 Milliarden Schilling als Mindestfordernis für den Zeitraum von 1973 bis 1977 bezeichnet.

Wo bleibt denn da die Koordination, Herr Minister? Wo bleibt da die vorausschauende Planung, die in diesem Verkehrskonzept gefordert wird? Ist dieses Konzept ernst zu nehmen? Soll es wenigstens als eine ernst zu nehmende Diskussionsgrundlage zu betrachten sein, wenn diese Regierung schon nicht bereit ist, ein verbindliches Programm herauszugeben, sondern sich hinter das unverbindliche Parteikonzept flüchtet, das noch dazu als Diskussionsgrundlage bezeichnet wird?

7384

Nationalrat XIII. GP — 77. Sitzung — 4. Juli 1973

DDr. König

Wenn man aber weiß, daß von diesen 22 Milliarden Schilling, die die Bundesbahn als Mindestfordernis bezeichnet — und das auch der Herr Verkehrsminister mit 21 Milliarden für 1973 bis 1977 beziffert hat —, nur 5,8 Milliarden Schilling überhaupt für Neuinvestitionen drinnen sind — alles andere ist für die Schuldenabtragung, alles andere ist für das Abzahlen des Erneuerungsaufwandes oder der laufenden Erneuerung, weil die Waggon und die Lokomotiven sich abnutzen und abschreiben —, dann, muß man sagen, zeigt das zehnjährige Investitionsprogramm der Bundesregierung, daß ihm wirklich jeder Ernst fehlt. Das ist nicht mehr als ein Propagandaheft, geboren in einer ökonomischen Klausur in der Villa Kreisky, dem jede Realisierungsmöglichkeit fehlt. Das ist eine Augenauswischerei, die wir schärfstens bekämpfen müssen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Wir werden also heute ein Gesetz beschließen, das weder Ihrem seinerzeitigen Minderheitsbericht noch Ihrem heutigen Verkehrskonzept Rechnung trägt und das den übereinstimmenden Auffassungen aller Verantwortlichen der Bundesbahn widerspricht. Flüchten Sie sich nicht hinter die Verfassungsbestimmung, denn das sollte in dieser Materie, in dieser wichtigen Materie kein Hindernis sein.

Ich möchte nicht zu lang werden. Aber, Herr Abgeordneter Kerstnig, können Sie sich einen Betrieb vorstellen, in dem man von einem Jahr aufs andere nicht weiß, was man investieren kann, nicht weiß, was das nächste Finanzjahr bringen wird, wo man nicht in der Lage ist, auch verbindlich längerfristige Verträge abzuschließen und damit auch in die Kostendegression zu kommen, um überhaupt vernünftig planen und wirtschaften zu können? *(Abg. Ing. Scheibengraf: Das haben aber Sie die ganzen Jahre vorpraktiziert!)* Herr Abgeordneter Scheibengraf! Der Minister Weiß hat langfristig verbindliche Verträge abgeschlossen. Das sechsjährige Waggonausbauprogramm war die Voraussetzung, daß die Simmering-Graz-Pauker-Werke bis heute produzieren konnten. Aber heute rennen die Betriebsräte der Simmering-Graz-Pauker zu uns, zur Opposition, um uns mit zu bitten und zu ersuchen, dazu beizutragen, daß doch für das nächste Jahr wenigstens die Abbestellungen rückgängig gemacht werden, weil sie sonst die Arbeitslosigkeit und die Reduzierung der Arbeitsplätze befürchten. So schaut es doch aus!

Wenn Sie nicht bereit sind, auch längerfristig Verbindlichkeiten einzugehen, auch längerfristig zu planen, dann werden Sie in der gesamten Wirtschaft Unsicherheit erzeugen. Das ist genau das, was nun eingetreten

ist. Eine echte Verbesserung dieses Gesetzes durch ein längerfristiges Investitionsgesetz ist, wie gesagt, zwar vereinbart worden mit dem Herrn Verkehrsminister, der auch die Notwendigkeit erkannt hat und es in seinem Ministerialentwurf vertreten hat. Sie werden doch nicht glauben, daß er diesen Entwurf zum Spaß ausgeschickt hat. Das hat er ja auch eingesehen und vertreten. Er hat sich eben in dieser Partei nicht durchsetzen können, was wir sehr bedauern. *(Neuerlicher Zwischenruf des Abg. Ing. Scheibengraf.)* Herr Abgeordneter Scheibengraf! Sie können sich ja dann dazu melden. Ich werde sehr interessiert hören, was Sie dazu zu sagen haben.

Der zweite Antrag, den ich heute als Erstunterzeichner namens meiner Fraktion einbringe und dem sich die freiheitliche Fraktion durch den Abgeordneten Stix angeschlossen hat, betrifft die Abgeltung „sonstiger“ Erfordernisse, die betriebswirtschaftlich von der Bundesbahn her nicht vertretbar sind, aber aus volkswirtschaftlichen Gründen zu berücksichtigen wären. Er lautet:

A b ä n d e r u n g s a n t r a g

der Abgeordneten DDr. König, Dr. Stix und Genossen zur Regierungsvorlage 763 d. B. betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesbahngesetz geändert wird, in der Fassung des Ausschußberichtes (839 d. B.).

Der Nationalrat wolle beschließen:

In der Ziffer 5 des Art. I ist in § 18 Abs. 1 nach lit. c folgende lit. d anzufügen:

„d) sonstige Leistungen zu erbringen oder Umstände zu berücksichtigen haben, die betriebswirtschaftlich nicht gerechtfertigt sind.“

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Auch dieser Antrag entspricht wörtwörtlich dem Ministerialentwurf Ihres Verkehrsministers. Daß er notwendig ist, daß diese Bestimmung wesentlich ist, geht aus einigen ganz einfachen praktischen und anschaulichen Beispielen hervor.

Nehmen Sie etwa die Frage des Ausbaues der Aspangbahn. Dieses Anliegen hat für die Elin in Weiz, die Großgeneratoren herstellt, aus arbeitsmarktpolitischen Gründen, auch aus regionalpolitischen Gründen sicher Bedeutung. Für die Bundesbahn bedeutet der Transport eines Großgenerators ein- oder zweimal im Jahr natürlich keine betriebswirtschaftliche Rechtfertigung des Ausbaues dieser Bahnstrecke. Das ist eindeutig ein Fall, in dem nach diesem Gesetz die Bundesregierung zu beurteilen gehabt hätte, ob aus gesamtwirtschaftlichen Überlegungen heraus diese Aufwendungen dennoch gerechtfertigt und daher einer

DDr. König

zur betriebswirtschaftlichen Führung verpflichteten Bundesbahn abzugelten sind.

Sie haben diese Möglichkeit gestrichen. Sie kommen damit auf das zurück, was Sie durch den Abgeordneten Kerstnig bekräftelt haben, daß Sie so etwas nur im Rahmen eines eigenen Bundesgesetzes machen könnten.

Aber ich fürchte, daß Sie hier vielleicht einer Überlegung des derzeitigen Finanzministers erlegen sind, die weiter geht. Ich komme zu dieser Befürchtung auf Grund einer Bemerkung, die der Herr Verkehrsminister im Ausschuß gemacht hat, als er meinte: Unter diesem Passus wären natürlich auch — und das befürchtet der Finanzminister — Abgeltungen zu leisten, wenn aus arbeitsmarktpolitischen Gründen etwa Aufträge an die österreichische Industrie vergeben würden, die etwas teurer wären als die Lieferungen ausländischer Konkurrenten.

Wir bekennen uns dazu, daß die Bundesbahn zur kaufmännischen Betriebsführung verpflichtet ist. Ich werde noch darauf zu sprechen kommen, daß gerade dieses Postulat, das Sie im Minderheitsbericht so scharf bekämpft haben, heute eine späte Rechtfertigung durch diese Novelle erfährt. Aber wir bekennen uns auch dazu, daß es aus gesamtwirtschaftlichen Gründen von der volkswirtschaftlichen Seite her andere Beurteilungskriterien geben kann.

Es kommt uns nun komisch vor, wenn wir vor kurzem hören mußten, daß der Herr Finanzminister daran denkt, die Bundesanteile eines florierenden Betriebes, die dem Bund gehören, nämlich an der Elektrobau AG in Linz, an die schwedischen ASEA-Werke zu verkaufen, genau an jene schwedischen ASEA-Werke, die bekanntlich so im Handstreich 100 Thyristor-Lokomotiven nach Österreich liefern wollten. Erst nach massiven Interventionen von unserer Seite hier im Haus und dann nach dem Einspruch des Verkehrsministers konnte diese Zahl ausländischer Lokomotiven auf nur 4 und dann auf 10 Lokomotiven reduziert werden. Es wurde damit auch der österreichischen Industrie die Chance gegeben, einen Prototyp zu entwickeln.

Dieses Zusammenspiel, das Verkaufen eines Mehrheitsanteils — und wenn es auch nur ein Minderheitsanteil wäre — an einen seit 25 Jahren florierenden Betrieb in Oberösterreich als Basis für den Anspruch, hier der verstaatlichten Industrie in erster Linie massive Konkurrenz zu bereiten, verbunden mit der Streichung jener Bestimmung, die die Bundesregierung in die Lage versetzen würde, im Interesse der österreichischen Industrie und der österreichischen Forschungsentwicklung eine Entscheidung zugunsten dieser Industrie zu treffen, das stimmt uns sehr bedenklich.

Wir sind mit diesen Bedenken nicht allein. Ich brauche nicht nur auf Ihre Kollegen in der verstaatlichten Industrie verweisen, ich kann auch auf die jüngste Sitzung des Verwaltungsrates der ÖBB verweisen. Es wird Ihnen sicher bekannt sein, Herr Minister, daß der gesamte Verwaltungsrat der ÖBB, also auch die sozialistische Fraktion, einstimmig die Auffassung vertreten hat, daß diese Bestimmung in das Gesetz hinein muß, daß diese Bestimmung ganz wesentlich ist, wenn man tatsächlich von einer Kontenbereinigung bei der ÖBB sprechen soll und wenn so wesentliche Anliegen auch im Sinne der Gesetzintention einer Lösung zugeführt werden sollen.

Herr Bundesminister! Ich hoffe, daß Ihre Herren beim Verwaltungsrat nicht nur Sie überzeugen konnten — denn Sie waren es ja, Sie haben ja das ausgesendet, Sie haben sich ja dazu bekannt —, sondern daß Sie sich auch bei Ihrem Regierungskollegen Dr. Androsch in dieser Frage durchsetzen konnten. Denn wenn das nicht beschlossen wird, dann werden Sie nicht in der Lage sein, ohne eigenes Gesetz für die österreichische Industrie zu entscheiden. Dann werden Sie im Zweifelsfall mit der Tatsache konfrontiert werden, daß die Bundesbahn natürlich nur nach dem Bestoffert vorgehen hat und daß darüber hinausgehende volkswirtschaftliche Interessen keine Berücksichtigung finden können. Wie Sie das mit Ihrer eigenen Fraktion, mit Ihrer eigenen Stellungnahme werden vereinbaren können, das würde uns sehr interessieren.

Im übrigen haben wir — darauf hat der Herr Abgeordnete Glaser hingewiesen — durch diese Novelle die späte Rechtfertigung des mit dem Bundesbahngesetz beschrittenen Weges erhalten. Wenn der Abgeordnete Kerstnig gemeint hat, das Gesetz sei sehr wesentlich verändert worden, dann stimmt das einfach nicht. Die Veränderung liegt im Quantitativen: die frühere fünfzigprozentige Abgeltung der sozialen Lasten, der Sozialtarife, der Pensionen wird nun auf eine hundertprozentige ausgedehnt. Das bedeutet sicher eine Verdeutlichung der Subventionen, die an die Bundesbahnen gegeben werden. Das ist im Sinne der vom Herrn Bundeskanzler immer wieder geforderten Transparenz zu begrüßen, das ist aber deshalb noch keine Verringerung des Defizits. Wenn wir 1973 etwa 8 Milliarden Schilling Defizit bei der Bundesbahn zu erwarten haben, dann bedeuten die rund 4 Milliarden Subvention für die Pensionen und die rund 1,3 Milliarden für die Sozialtarife zwar, daß sich optisch das Defizit verringert, aber das ist natürlich nur eine Umbuchung vom Defizit auf ein Subventionskonto an die Öster-

7386

Nationalrat XIII. GP — 77. Sitzung — 4. Juli 1973

DDr. König

reichische Bundesbahn, eine Verdeutlichung, die wir begrüßen, die aber noch keine Sanierung der Bundesbahn darstellen kann — etwas, was Sie ja auch selbst immer gesagt haben. Eine Sanierung wäre nur möglich durch ein längerfristiges verbindliches Investitionsprogramm, sei es in der Art, wie es Minister Weiß durch längerfristige bindende Verträge beschlossen hat, sei es in der auch von uns verfolgten und mit unseren Anträgen nunmehr initiierten Art eines Bundesbahn-Investitionsgesetzes.

Wie haben Sie sich in dem Minderheitsbericht dagegen gewehrt, daß man vom Wirtschaftskörper Bundesbahn spricht! Von „Scheinlösung“ haben Sie gesprochen. Aber das ganze Gesetz bleibt in diesem Punkt völlig unverändert, es bleibt beim Wirtschaftskörper Bundesbahn. Sie haben den Verwaltungsrat nicht als Organ gelten lassen wollen. Sie haben gemeint, das wäre eine unnötige Einrichtung, weil er nur beratenden Charakter hätte. Aber Sie haben den Verwaltungsrat nicht nur unangestastet gelassen, in diesem Gesetz hat er sogar neue beratende Befugnis bekommen im Zusammenhang mit den Beschlüssen der Bundesregierung auf Abgeltung von betriebsfremden Lasten.

Sie haben aber auch heftigst bekämpft, daß die Bundesbahn nach kaufmännischen Grundsätzen zu betreiben ist. Genau dieser entscheidende Punkt wurde aber nicht verändert, in keiner Weise verändert. Ich muß anerkennen, daß hier der Herr Verkehrsminister tatsächlich über seinen eigenen Schatten als früherer Oppositionsabgeordneter und Minderheitsberichtsverfasser gesprungen ist. Denn die Bestimmung der „Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse“, die Sie jetzt in der Novelle haben, wird ja eindeutig nur im aktienrechtlichen Sinn in der Richtung definiert, daß die Entscheidungen der Bundesbahn nicht schlechthin öffentlichen Interessen entgegenwirken dürfen. Denn es heißt in den Erläuterungen zu Ziffer 1, worauf ich besonders hinweisen möchte: „Diese Bedachtnahme findet in der Beachtung der kaufmännischen Grundsätze ihre Begrenzung.“

Wir stellen mit Freude fest, daß aus dem Saulus ein Paulus geworden ist, und dies ist durchaus nicht abträglich gemeint. Der Herr Kollege Ulbrich hat ja gesagt, daß man halt jetzt erst erkennt, daß ein Unterschied zwischen Regierung und Opposition ist. (*Abg. Dr. Gruber: Diese Erkenntnis kommt spät, aber doch!*)

Wir stellen aber auch fest, daß mit diesem Gesetz eigentlich nur eines geschaffen wird: eine Verdeutlichung der betriebsfremden Lasten, eine begrüßenswerte Verdeutlichung,

die wir gemeinsam verhandelt haben und daher auch gemeinsam beschließen werden, daß aber der zweite und entscheidende Schritt zur langfristigen Planung, zur Sanierung der Bundesbahn an dem Einspruch des Finanzministers gescheitert ist.

Herr Bundesminister! Ich verstehe unter diesen Umständen, daß Sie sich den Fluchtbataillonen in der Bundesregierung, die in die Länder streben, gerne anschließen. Ich hätte auch großes Verständnis dafür, wenn Sie sich durch die Haltung des Finanzministers in dieser Frage echt brüskiert sehen.

Wir meinen aber, daß das Anliegen zu ernst ist, daß der Betrag von 8 Milliarden Schilling, der heuer als Defizit ins Haus steht, durch eine bloße Verdeutlichung des Subventionscharakters in seiner bedrohlichen Höhe nicht verändert wird, und daß es daher höchste Zeit ist, echte Sanierungsmaßnahmen zu setzen, höchste Zeit ist, jene Rationalisierungsinvestitionen durchzuführen, die allein in der Lage sind, die Personalkostenexplosion in den Griff zu bekommen.

Wir werden uns heute mangels der nötigen Zeit mit diesem Problem nicht auseinandersetzen. Aber wir werden sicher nicht ruhen, unseren Finger auf diese Wunde zu legen, weil wir andererseits Gefahr laufen würden, daß diese Subventionen sonst ins Aschgraue wachsen.

Wir stellen heute hier fest, daß wir Ihre persönliche Haltung, Herr Minister, Ihre mutige Haltung mit dem Ministerialentwurf anerkennen. Gleichzeitig bedauern wir, daß Sie sich in der Regierung nicht durchsetzen konnten, weil wir überzeugt sind, daß nur durch eine vorausschauende, wirtschaftliche und planvolle Gestaltung der Bundesbahn und nicht durch Verkehrsverbote, Beförderungsverbote auf der Straße, neue Steuern für die Straße die Bundesbahn zu einer modernen und attraktiven Alternative des Massentransports werden kann. (*Beitrag bei der ÖVP.*)

Präsident: Der Antrag ist genügend unterstützt und steht mit zur Behandlung.

Nächster Redner ist der Herr Abgeordnete Ulbrich.

Abgeordneter Ulbrich (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! In Anbetracht der Verspätung, die wir mit der Bundesbahn heute haben (*Heiterkeit*), wende ich versuchen, auf einige Dinge, die von den Debattenrednern der Österreichischen Volkspartei gebracht wurden, kurz einzugehen.

Vorerst einmal zu der Frage Bundesbahngesetz 1969. Da heute so viel Gutes über dieses

Ulbrich

Gesetz gesprochen wurde, stelle ich einmal fest: Was ist mit dem Bundesbahngesetz 1969 bis zu dieser Novelle erreicht worden? Nichts, im Sanierungswege nichts! Denn wenn man auch davon spricht, daß der Herr Bundesminister Weiß ein Programm über Güterwagen und dergleichen in Entwicklung gegeben hat, dann wollen wir feststellen, daß Minister Weiß für dieses Programm ebenfalls nur die Investitionsmöglichkeit hatte, die grundsätzlich im Budget festgelegt war oder die nach Rücksprache mit seinem Finanzminister, seinen Regierungskollegen Schmitz oder Koren, zustande gekommen ist. Anders war es auch damals nicht möglich.

Das Lied von dem ganzen schlechten Betrieb oder von der jetzigen unmöglichen Situation stimmt nicht! Man kann Investitionen auch auf einer anderen Basis finden. Daß die Bundesbahn ein mittelfristiges Investitionsprogramm hat, hat mein Freund Kerstnig erwähnt. Daß dieses eingebaut ist in das Zehnjahresprogramm der Bundesregierung, wurde durch Kollegen Dr. König bestätigt. Und daß die Bundesbahnen ihre Investitionen planmäßig durchführen können, wird sogar der hier anwesende Dr. Kalz, unser Herr Generaldirektor, bestätigen können. Bevor wir in die Diskussion einsteigen, könnte man vielleicht — ihr habt es ja da ganz leicht — mit unserem Dr. Kalz über dieses Programm sprechen, denn er hat mir gesagt: Noch nie ist die Investitionslage und die finanzielle Situation der Bundesbahnen so gut gewesen wie gegenwärtig!

Sie haben Fragen aus dem Bundesbahngesetz behandelt. Es wurde bereits auf die Frage Hoheit und Betrieb hingewiesen. Die Trennung hat nur eines gebracht: mehr Kosten und keine Erfolge, und die Tatsache, daß wir nach modernster Elektrotechnik fertig ausgebauten Bahnhöfe haben, entwickelt nach den allersichersten Möglichkeiten, und sie nicht verwenden können, weil die Hoheitsverwaltung nicht bereit ist, die Zustimmung zur Betriebsübernahme zu geben. Der Streit zwischen Hoheit und Verwaltung kostet uns Posten und sperrt Personal, das wir brauchen, um unsere Arbeit zu erledigen. Man soll also nicht alles ins schöne Licht stellen, was nicht stimmt.

Wenn man die Frage der Kontennormalisierung anschnidet, dann glaube ich behaupten zu dürfen, daß das bestimmt nicht von euch kam. Denn der allererste Mann, der das in diesem Haus gebracht hat, war der damalige Bundesminister Waldbrunner nach einer OEC-Tagung. Sie haben sich ja gegen die Kontennormalisierung bis zum Jahr 1969 gewehrt. Unter dem Druck, damals ein Bundesbahngesetz

der Öffentlichkeit vorzulegen, ist dann dieses Gesetz Wirklichkeit geworden. Denn der eigentlich beabsichtigte Weg verlief ganz anders: Man wollte die Bundesbahnen eigentlich verprivatisieren und mit dem Titel der Rechtspersönlichkeit versehen. Dann hätte die Situation völlig anders ausgesehen als heute. Man soll sich also nicht hinter diesen Dingen verstecken.

Mein Freund Glaser hat, als er meinen Freund Fischer angegangen ist, gesagt — ja, Sie haben diese Methoden —: Antworten Sie mit Ja oder Nein! (*Abg. Wodica: Genau!*) Kollege Glaser! Ennennen Sie sich doch: Als Bundeskanzler Kreisky auf eine „Dringliche“ geantwortet hat, ist von Ihrer Seite der Ruf gekommen: „Antworten Sie mit Ja oder Nein!“ Also streiten wir uns nicht darüber; solche Dinge passieren nun einmal im Leben. Wir wollen darüber kein solches Wasser machen.

Nun zu dem Minderheitsbericht, über den so viel gesprochen wird. Wir stehen nach wie vor dazu, weil wir der Meinung sind, daß das, was wir im Minderheitsbericht festgelegt haben, zum Nutzen und Vorteil der Bundesbahnen ist. Warum sollen wir es leugnen? Daß es Schwierigkeiten geben kann, wenn man die Geschäfte führt und Minister ist, ist klar, und daß ein Unterschied zwischen Opposition und Regierung besteht, das ist, glaube ich, ebenfalls unbestritten.

Aber eines müssen Sie von der rechten Seite zugeben. Ihr Gesetz war doch bis zum Zeitpunkt dieser Novelle — sagen wir es weanerisch — wie ein Fußball, der keine Seele gehabt hat! Es ist zwar die Haut da, aber kicken kann man damit nicht; den kannst dort liegen lassen. So war es mit diesem Gesetz. Mehr war nicht da. Und nun kriegt dieses Gesetz endlich Leben!

Ich wage noch eine Behauptung: Hätten Sie zu jenen Punkten, denen wir heute unsere Zustimmung geben, im Jahre 1969, als Sie Regierungspartei gewesen sind, ja gesagt, vielleicht hätten wir damals schon unsere Zustimmung gegeben; aber Sie haben doch alles, was von uns kam, strikt abgelehnt. Ihr habt es abgelehnt. Denn wenn ihr ja gesagt hättet zu der Frage des öffentlichen Interesses, wenn ihr ja gesagt hättet zu der Frage der Kontenbereinigung, so wie es jetzt geordnet wird, und wenn ihr ja gesagt hättet etwa zu den Problemen eines speziellen Kostenersatzes an die Bundesbahnen für die Führung der unrentablen Nebenbahnen, dann wäre dieser Weg gemeinsam viel leichter zu gehen gewesen.

Spricht man vom Wirtschaftskörper OBB und von seinem Wenden, dann muß ich dazu noch folgendes sagen: So leicht ist es gar

Ulbrich

nicht. Es ist weitaus schwieriger, die Bundesbahnen, so wie Herr Dr. Stix meint, auf eigene Füße zu stellen, denn dann geht es nicht nur darum, die Investitionen in Ordnung zu bringen. Die Investitionsordnung und die Investitionsplanung ist nur ein Teil von dem, was die Bundesbahn benötigt, um selbständig werden zu können.

Ich habe hier von der Sozialwissenschaftlichen Arbeitsgemeinschaft eine „Kurzfassung“ über das Problem Bundesbahn. Diese ist von unserem verstorbenen Freund Kummer, glaube ich, und auch vom Herrn Dr. Taus entwickelt worden.

Darin heißt es: „1. Abgeltung der betriebsfremden . . . Belastungen.“ Wann hat man sich dazu bereit erklärt? Nach entscheidenden Auseinandersetzungen mit uns in dem Bundesbahngesetz. Gar so leicht war das im Bundesbahngesetz nicht festzulegen, denn die Grundlinie war ja zunächst eine ganz andere.

Weiter heißt es da: „2. Beistellung eines ‚Startkapitals‘.“ Das wäre aber nicht eine Milliarde oder zwei, das sind drei oder vier Milliarden, die bereitgestellt werden müßten, um den Bundesbahnen kapitalmäßig die Freiheit von anderen Einflüssen zu geben.

Die nächsten Punkte in dieser „Kurzfassung“ der Sozialwissenschaftlichen Arbeitsgemeinschaft sind die „Sicherstellung des Erneuerungssolls“, dann die Frage des Investitionsplans, weiter Probleme der Rationalisierung und der Modernisierung.

Wenn man all das berücksichtigt, dann könnte man vielleicht die Bundesbahnen auf eigene Füße stellen. Solange das aber nicht der Fall ist, brauchen wir, wie ich glaube, gar nicht viel darüber zu reden.

Nun zu dem ersten Antrag, der von Dr. Stix und Dr. König stammt und der im § 16 (Investitionsfinanzierung) die Anfügung folgenden neuen Absatzes verlangt:

„Die finanziellen Erfordernisse für jene in den mehrjährigen Investitionsplänen enthaltenen Vorhaben, deren Realisierung sich über mehrere Jahre erstreckt, werden durch besonderes Bundesgesetz sichergestellt.“

Dazu möchte ich folgendes behaupten: Die Investitionsplanung besteht, sie ist gegeben. Die Bundesbahnen haben einen mittelzeitmäßigen Plan aufgestellt für den Zeitraum von fünf Jahren. Der Finanzminister hat diesen Fünfjahresplan in sein Zehnjahresprogramm eingebaut, und die Bundesbahnen holen sich die entsprechenden Mittel heraus. (Abg. Dr. König: Aber nicht einmal zur Hälfte!) Ja, das glaubt man. Ich sage, nicht

nur zur Hälfte, die Investitionen stimmen vollkommen. Daß es andere Schwierigkeiten gibt, ist wieder eine andere Sache.

Nun zu den verfassungsrechtlichen Bedenken. Sie bestreiten sie. Sie sagen, es gibt sie nicht. Sie erklären dem Dr. Kerstnig: Das ist unrichtig; was Sie sagen, kann ich nicht akzeptieren!

Auch die Industriellenvereinigung hat dieselben Bedenken geäußert. (Abg. Dr. König schüttelt den Kopf.) Nein, nicht mit dem Kopf beuteln, so (bejahend) beuteln, so (ablehnend) gilt nicht, lieber Freund! (Beifall und Heiterkeit bei der SPO.) Die Industriellenvereinigung hat dasselbe erklärt; also kann das ganze nicht aus der Luft gegriffen sein.

Auch der Verfassungsdienst des Bundeskanzleramtes hat gegenüber dem Minister dasselbe erklärt.

Wenn also derartige Bedenken auftauchen, muß man sich doch überlegen, ob man diesen Schritt macht oder nicht. Das heißt ja nicht, daß, auf Dauer gesehen, diese Frage ungelöst bleibt. Das bedeutet doch nur, daß in dieser verfassungsrechtlichen Situation mit dieser Novelle diese Möglichkeit nicht gegeben ist. Ein neues Bundeshaushaltsrecht ist in Ausarbeitung. Dem soll man nicht vorgreifen. Vielleicht sieht man, wenn diese Fragen deutlich und klar vor uns stehen, einen Weg, die Investitionsplanung rechtlich zu sichern und zu garantieren.

Wenn das heute nicht erfüllt ist, so möchten wir nicht darüber reden, was Sie in Ihrer Regierungserklärung vom 20. April 1966 alles versprochen und nicht gehalten haben. (Abg. Dr. König: Das war ein Ministerialentwurf!) Das ist gar nicht so wenig! Das ist mehr als genug.

Ich möchte feststellen, daß wir dem Antrag von Dr. Stix und Dr. König mit der Begründung, die ich bereits angeführt habe, nicht beitreten können. Ich glaube, ähnliches haben wir schon im Ausschuß gesagt.

Ein zweiter Antrag behandelt die Abgeltung „sonstiger Leistungen“. Hier besteht noch eine Schwierigkeit. Wieder war es der Verfassungsdienst, der darin einen Verstoß gegen das Verfassungsrecht sieht. Er meint nämlich, „unbestimmte Leistungen“ können gesetzlich nicht festgelegt werden. In einem Gesetz soll klar und deutlich entschieden werden: So, so oder so. Aber Hinweise wie in der Form, „sonstige Leistungen“ zu erbringen, können mit dem Verfassungsrecht beziehungsweise dem Staatshaushaltsrecht nicht in Einklang gebracht werden, und deswegen können wir diesem Antrag nicht beitreten.

Ulbrich

Was den Verwaltungsrat der Österreichischen Bundesbahnen betrifft, so möchte ich dazu erklären: In der Sitzung, die in dieser Woche stattfand, wurde eindeutig erklärt, daß dieser Novellierungsantrag ein entscheidender und wichtiger Schritt in Richtung Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen ist. Ob 5,3 Milliarden Schilling von einem Abgang, der ja nicht richtig ist und der doch nur budgetmäßig dargestellt wird, abgesetzt werden können, ist ein Fortschritt, den man nicht so ohne weiteres von der Hand weisen kann. *(Abg. Dr. König: Herr Abgeordneter Ulbrich! Wo steht, daß der Verfassungsdienst das beansprucht hat?)*

Das wurde mir von den Herren der Verwaltung der Bundesbahnen gesagt. *(Abg. Doktor König: Wo steht das?)* Mir ist es so mitgeteilt worden. *(Heiterkeit. — Abg. Doktor König: Ich habe es da!)* Ja, Sie haben es da, aber ich habe es nicht da und kann nur das sagen, was mir gesagt worden ist. *(Abg. Dr. König: Wo steht es? — Bundesminister Frühbauer: Das steht auch drinnen!)* Vielleicht kann Ihnen der Minister diese Frage beantworten. *(Abg. Dr. König: Die Gesamtformulierung, die weiterhin in der Regierungsvorlage steht, ist als zu weitgehend bezeichnet worden! — Weitere Zwischenrufe. — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.)* Macht euch keine Sorge um den Ulbrich, der geht nicht unter so wie ihr!

Man kritisiert das verkehrspolitische Konzept unserer Partei und fragt: Ist das ernst zu nehmen? Ich glaube, in dem Entwurf eines verkehrspolitischen Konzeptes der SPO ist wesentlich mehr über die Frage der Verkehrspolitik ausgesagt, als in Ihrem Programmheft steht, von dem Sie geschrieben haben: Wenn Ihnen die österreichische Bevölkerung die Mehrheit gibt, dann werden Sie das durchführen.

Ich habe nachgesehen, was da unter „Besser wirtschaften“ über die Eisenbahn geschrieben steht:

Punkt 10: „Ordnung der Verkehrswirtschaft durch freie Wahl der Verkehrsmittel und Abschaffung der Fernverkehrssteuer zum ehestmöglichen Zeitpunkt.“ Das ist das gesamte verkehrspolitische Konzept der Österreichischen Volkspartei; einer von 107 Vorschlägen, und der ist nichts wert. *(Abg. Horr: Das kann nur vom Hahn stammen! — Abg. Skritek: Vom „Messias“!)*

Man kann nicht nur Kritik üben, sondern muß sich mit dem Entwurf beschäftigen! Sagen Sie, was Ihnen daran paßt oder nicht paßt, und

wir sprechen dann in einer Diskussion, die vielleicht für die Verkehrspolitik einen Vorteil hat, darüber.

Ich sage noch einmal, was ich des öfteren schon gesagt habe: Wir sind nicht daran interessiert, mit den ÖBB Politik im Sinne der Machtverteilung in Österreich zu betreiben. Die Bundesbahnen sind ein Instrument zum Nutzen der österreichischen Bevölkerung. Lassen wir sie aus dem Spiel der Politik und versuchen wir, sachlich und fachlich diese Fragen zu lösen.

Am Schluß haben Sie noch von der Aspangbahn gesprochen. Das Geld für die Aspangbahn wird, soweit mir bekannt ist, der Herr Bundesminister für Finanzen den ÖBB zur Verfügung stellen; es kommt also zu keiner Sonderbelastung der Österreichischen Bundesbahnen. Sicherlich wird einiges durch ein Nachtragsbudget gedeckt werden müssen. Das ist eine Selbstverständlichkeit, weil es nicht anders geht.

Man hat in der Debatte gemeint, daß zwischen dem Verkehrsminister und dem Finanzminister Streitigkeiten und Unstimmigkeiten darüber bestünden. Ich glaube, Sie hätten Ihre Freude daran, wenn es diese gäbe. Zu unserem Vorteil muß ich sagen, es gibt sie nicht.

Wer das Problem der Bundesbahnen erörtert und nach Rationalisierung und Modernisierung fragt, erkundige sich bitte, bevor in die Debatte eingegangen wird, wohlweislich beim Generaldirektor Kalz und bei den Vorstandsmitgliedern der Österreichischen Bundesbahnen, was alles bei den Bundesbahnen geschieht, denn immer nur kritisieren, ohne zu erkennen, was dahintersteckt, das ist, glaube ich, etwas zu wenig.

Ich darf noch eines behaupten: Wenn diese Bundesbahnen in ihrer Gesamtheit nicht bereit wären, den Dienst unter den schwersten und schwierigsten Bedingungen zu leisten, würde es manchmal ganz anders ausschauen.

Wir sagen also zu diesem Gesetz grundsätzlich ja.

Ich darf Sie aber bitten, mich noch feststellen zu lassen: Zum Unterschied vom Kollegen Scrinzi kann ich sagen, in unserem Ausschuß gelingt es uns des öfteren, einstimmige Beschlüsse herbeizuführen. Vielleicht liegt es an der Sachlichkeit der Geschäftsführung des Ministers und an der Ausschußführung an sich. *(Zwischenruf bei der ÖVP.)* Na klar, ein Obmann ist etwas wert. Wenn er bei euch schlechter ist, dann müßt ihr euch einen neuen wählen.

Ulbrich

Wir haben schließlich noch einen Antrag der Abgeordneten Ulbrich, Glaser und Stix einzubringen, und dieser Antrag ist ganz „groß“. Es geht um folgendes.

Der Nationalrat wolle in zweiter Lesung beschließen:

In Artikel I Ziffer 7 ist nach der Bezeichnung des § „15 Abs. 1,“ die Zahl „16,“ einzufügen. (*Heiterkeit.*)

Sie sehen, wie wir arbeiten: immer auf Einstimmigkeit hin, und diese Beschlüsse sollen realisiert werden. Ich darf diesen Antrag dem Präsidium überreichen. In Anbetracht des Zeitverlustes, den wir haben, möchte ich mich nicht weiter damit auseinandersetzen.

Tatsache ist, daß mit dieser Novellierung Ihr Gesetz überhaupt erst zum Leben gerufen wird. Sie haben ein totes Kind geboren. Geburtshelfer zum Leben aber ist die sozialistische Regierung. Und ihr verdanken wir Eisenbahner ganz Besonderes. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident: Dieser Antrag ist genügend unterstützt und steht mit zur Verhandlung.

Nächster Redner ist der Herr Abgeordnete Hahn. (*Abg. Skritek: Der „Messias“!*)

Abgeordneter **Hahn** (ÖVP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die Elektrifizierung der Österreichischen Bundesbahnen ist im letzten Jahrzehnt erfreulicherweise sehr weit fortgeschritten; die Dampfloks werden immer weniger. Trotzdem wünscht man sich bei den ÖBB beziehungsweise bei diesem Minister natürlich auch ab und zu doch viel mehr Dampf und auch mehr Druck, vor allem, wenn es um Forderungen geht, die die österreichische Bevölkerung vor allem in den Ballungsräumen sehr interessieren.

Ich spreche jetzt ganz kurz, wesentlich gekürzt. Auf den Kollegen Ulbrich einzugehen, verzichte ich lieber, denn dem ist heute ohnehin die Luft ausgegangen. Der „Fußball“ war heute sehr schwach gefüllt. (*Abg. Ulbrich: Auf mich kannst du ruhig verzichten, Hahn!*) Kann ich ruhig verzichten auf das Kicken? Bitte sehr.

Die Sache mit dem Verkehrsverbund ist ja nicht neu. Ich brauche sie auch hier, glaube ich, nicht mehr zu erörtern. Es betrifft nicht nur Wien, wo 70.000 einpendeln und 10.000 auspendeln, es betrifft natürlich auch die Ballungszentren Linz, Salzburg und den steirischen Raum.

In Wien spricht man schon sehr lange davon. Aber man spricht besonders intensiv davon, seit der Herr Minister Frühbauer dieses Ressort

übernommen hat, denn seit dieser Zeit schaut es ja fast schon so aus — wenn man den Pressemeldungen glauben darf —, als wären die Dinge alle perfekt.

Bereits am 31. Jänner 1970 — möglicherweise hat das mit dem Wahltermin im März 1970 irgendeinen Zusammenhang — steht groß über einen Verkehrsverbund Wien/Niederösterreich zu lesen, daß das unbedingt mit den Bundesbahnen zu verhandeln sein wird und daß der Tarifverbund eine Notwendigkeit ist.

Am 3. Juli 1971 heißt es wieder „Verkehrsverbund“. Ich zitiere nur das „Amtsblatt der Stadt Wien“. (*Abg. Dr. Tull: Sie lernen doch etwas dazu!*) Kollege Tull ist noch da. Ich glaube, das ist schon glaubwürdig genug (*Abg. Dr. Tull: Ja, ja!*), und es wird sicherlich richtig sein, was im „Amtsblatt der Stadt Wien“ steht. (*Abg. Dr. Tull: Es dauert halt eine Zeit!*)

Moment, Moment, das ist schon interessanter, denn im Juli 1971 bezieht man sich bereits auf eine am 16. Juni durchgeführte Verkehrserhebung. Es ist immerhin zwei Jahre her, daß diese Verkehrserhebung durchgeführt wird. Hier scheint es fast so, als lägen schon alle Zahlen auf dem Tisch. Es heißt, daß sicherlich eine gemeinsame Plattform zwischen den Bundesländern und den Bundesbahnen gefunden werden wird.

Dann kommt bald danach im Oktober 1971 ein schönes Bild unter anderem vom Herrn Bürgermeister Slavik, der die Wiener Wünsche an die Bundesbahnen sehr massiv darlegt — zufälligerweise wieder knapp vor einem Wahltermin —, und Verkehrsminister Frühbauer erklärte sich jederzeit zu weiteren Gesprächen bereit, um gemeinsam die zukünftige Entwicklung des Massenverkehrs im Wiener Raum in einem langfristigen Konzept festzulegen sowie die finanziellen Voraussetzungen dafür zu schaffen.

Dann heißt es im November, am Verkehrsverbund wird gearbeitet. Im November deswegen, weil man sich da auf einen ÖVP-Gemeinderatsantrag bezieht und sagt: Die brauchen wir ja überhaupt nicht, wir haben das ohnehin schon alles in der Lade! Wozu brauchen wir überhaupt noch einen ÖVP-Antrag, der Verkehrsverbund ist ja fertig? Das war im November 1971. Immerhin ist das auch schon wieder eindreiviertel Jahre her. (*Abg. Liberal: Können Sie nicht gleich auf 1972 gehen?*) Schön langsam, muß man sagen, natürlich.

Hahn

Ich muß wirklich sagen: Das waren ziemlich leere, hohle Versprechungen und geplatze Luftballons. Vom Herrn Minister Frühbauer hört und liest man jetzt im „Amtsblatt der Stadt Wien“ auch nichts mehr. In den Zeitungen liest man jetzt nur mehr von seinen Rückübersiedlungsabsichten an den Wörthersee, wo es sicherlich etwas schöner ist als in Wien. Er zuerst und dann Minister Dr. Sinowatz. Der wird sich in das Burgenland absetzen. Man fragt sich wirklich, ob das die ersten Absetzbewegungen sind. *(Zwischenrufe.)*

Moment, jetzt darf ich vor den Absetzbewegungen der Minister Frühbauer und Doktor Sinowatz noch ein Wort sagen. *(Abg. Doktor Tull: Sie verlieren Ihre letzten Stimmen!)*

Jetzt kommt eine andere Absetzbewegung. Von Ihrem früheren geschäftsführenden Klubobmann Gratz kann man ja wahrscheinlich gar nicht sagen, daß er sich in Wien so wohl fühlen wird wie Frühbauer in Kärnten oder Sinowatz im Burgenland. *(Beifall bei der ÖVP.)* Es ist die Frage, ob er sich in Wien, im Wiener Rathaus, vor allem bei seinen eigenen Genossen, so wohl fühlen wird. Ich darf dazu doch ein Zitat bringen, das mir besonders beachtlich erscheint.

Nach einem „Wochenpresse“-Interview sagte der Herr designierte Bürgermeister, der ab morgen Bürgermeister ist, ob er eventuell — hier ist auf Kärnten angespielt, sicherlich eine harte Frage — sofort zurücklegen würde:

„Ich würde einem solchen Ersuchen augenblicklich stattgeben. Wie meine Freunde behaupten, allerdings aus Faulheit, da meine Freunde überzeugt sind, daß ich mich seit zehn Jahren nur nach der Pension sehne.“

Ich muß sagen: Ein besonders aktiver Start ist das nicht für den neuen Herrn Bürgermeister, wenn mir diese Bemerkung hier gestattet ist. *(Beifall bei der ÖVP.)* Das steht in der „Wochenpresse“. *(Zwischenrufe.)* Ich zitiere nur und stelle fest: Kein besonderer Kampfgeist. *(Abg. Dr. Schranz: Er wird seinen Komplex nicht los!)*

Jetzt zum Verkehrsverbund, meine Damen und Herren. Es heißt im § 2 Z. 3:

„Zielsetzungen im Interesse des öffentlichen Wohles und insbesondere auf dem Gebiete der Verkehrs-, der Wirtschafts-, Finanz- und Wehrpolitik, der Raumordnungs- und Bevölkerungspolitik sowie der Arbeitsmarkt- und Sozialpolitik, deren Erfüllung mit kaufmännischen Grundsätzen nicht vereinbar ist, sind zu berücksichtigen, wenn die Bundesregierung es beschließt.“

Wir nehmen an, daß die Bundesregierung jetzt wirklich großes Interesse daran hat, diese Forderung auf einen Verkehrsverbund, die seit drei Jahren im Raum steht, zu behandeln. Ein ÖVP-Antrag wird seit eineinhalb Jahren nicht behandelt. Wir erlauben uns daher, mit einem Entschließungsantrag, dem Sie sicherlich beitreten werden, nachzuhelfen.

„Entschließungsantrag

der Abgeordneten Hahn, Dr. Prader, Glaser, Ing. Gradinger, Kraft und Genossen betreffend die Errichtung von Verkehrsverbänden in den österreichischen Zentralräumen.

Die weitere Lebensfähigkeit der großen österreichischen Städte und ihres Umlandes wird entscheidend davon bestimmt, ob es gelingt, raschest in diesen Räumen ein umfassendes öffentliches Verkehrssystem für den Personennahverkehr auszubauen, das der Bevölkerung einen echten Anreiz bietet, sich vor allem im Berufsverkehr dieses Verkehrssystems wieder stärker zu bedienen.

Eine der wirksamsten Maßnahmen zur Erreichung dieses Zieles stellt die Errichtung von Verkehrsverbänden dar, an denen die in diesen Räumen tätigen Betriebe des innerstädtischen Verkehrs — *(Unruhe)* wenn Sie unruhig sind, dauert es länger! *(der Präsident gibt das Glockenzeichen)* — „die Eisenbahn und die Kraftfahrlinien der Bahn, der Post und der gewerblichen Unternehmer beteiligt sind. Aufgabe solcher Verkehrsverbände muß es sein, die bestehenden Verkehrsverbindungen optimal zu gestalten, entlang der stark frequentierten Relationen ein möglichst straßenunabhängiges Verkehrssystem auszubauen, die Wartezeiten auf ein Mindestmaß zu reduzieren, die Benützung verschiedener Linien mit einheitlichen Fahrscheinen zu ermöglichen und ein einheitliches Tarifsystem in Form von Zonentarifen einzuführen. Das Leistungsangebot des Verkehrsverbundes muß auf die Bedürfnisse der Bevölkerung optimal abgestellt werden.

Dabei wird Vorsorge zu treffen sein, daß auch den für die Stadt- und Landesplanung zuständigen Instanzen der betroffenen Bundesländer im Rahmen der Verbände ausreichende Mitwirkungsmöglichkeiten geboten werden, damit die notwendige Abstimmung der Vorhaben der Verkehrsverbände mit den Stadt- beziehungsweise Landesentwicklungsplänen sichergestellt werden kann.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher den Entschließungsantrag:

7392

Nationalrat XIII. GP — 77. Sitzung — 4. Juli 1973

Hahn

Der Nationalrat wolle beschließen:

Der Bundesminister für Verkehr wird ersucht, unverzüglich — (Abg. Hans Mayr: Haben Sie keinen besseren Ausdruck?) ich werde Ihnen dann in aller Ruhe noch ein paar andere Sätze vorhalten — „konkrete Verhandlungen mit den jeweils betroffenen Bundesländern mit dem Ziel zu führen, die im öffentlichen Nahverkehr der österreichischen Zentralräume tätigen Verkehrsbetriebe und -unternehmungen raschest zur Bildung von Verkehrsverbänden zu gewinnen, denen die Aufgabe übertragen wird, in enger Zusammenarbeit mit den für die Stadt- und Landesplanung zuständigen Instanzen ein attraktives, den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechendes Leistungsangebot des öffentlichen Personenverkehrs unter Berücksichtigung neuester Erkenntnisse und Erfahrungen sicherzustellen.

Weiters wird der Bundesminister für Verkehr ersucht, über das Ergebnis seiner diesbezüglichen Bemühungen dem Nationalrat zu berichten.“

Das alles steht in dem verkehrspolitischen Programm der SPÖ — ich brauche es Ihnen nicht vorzulesen, glaube ich, Herr Abgeordneter Ulbrich — auf den Seiten 15, 16 und 17.

Ich komme auch auf das zurück, was Sie vielleicht noch nicht gelesen haben, auf das „Realkonzept Gesundes Wien“; davon sind nämlich einige Passagen wortwörtlich abgeschrieben. (Zwischenruf.) Das kann ich Ihnen nachweisen. Das war vorher, das war vorher bereits. Im April 1973 ist das der Öffentlichkeit übergeben worden. Sie haben ein paar Passagen abgeschrieben.

Aber ich glaube, jetzt werden Sie doch einmal der Bevölkerung beweisen müssen, daß Sie Programme nicht nur erstellen, sondern, wenn es geht, auch sicherstellen und durchführen. (Beifall bei der ÖVP.) Das ist mein ausdrücklicher Appell an Sie. Sie haben ja jetzt Gelegenheit, diesem Entschließungsantrag beizutreten. Wenn Sie dem jetzt nicht beitreten, dann führen Sie das verkehrspolitische Programm der SPÖ ad absurdum. Das darf hier in aller Ruhe um 22 Uhr 10 in den Raum gestellt werden. (Abg. Robert Weisz: Sie sind ein „charmanter“ Bezirksratsanwärter!)

Herr Klubobmann! Sie reizen mich fast, einzelne Passagen vorzulesen. (Heiterer Widerspruch.) Brauche ich es nicht zu tun? (Abg. Robert Weisz: Sie sind ein „charman-

ter Bezirksratsanwärter!) Wenn ich nicht charmant wäre, hätte ich Sie jetzt viel härter „beißen“ müssen.

Aber, meine Damen und Herren, auch noch ein weiterer Entschließungsantrag sei mir gestattet. Auch über die Seniorenermäßigung einige Worte. Diese Ermäßigung ist ja bekanntlich schon unter der ÖVP-Regierung eingeführt worden. (Zwischenruf des Abg. Ulbrich.) Herr Abgeordneter Ulbrich! Ich glaube, ich irre mich nicht.

Bisher hat es geheißen: Aus kaufmännischen Grundsätzen kann die Seniorenermäßigung nicht auf Frühpensionisten ausgedehnt werden. Ich glaube, ich brauche das nicht zu zitieren. (Ruf bei der SPÖ: Da fällt eigentlich auch der Hahn darunter!)

Nach dem, was ich vorhin gesagt habe, fällt eigentlich Bürgermeister Gratz unter Umständen früher darunter. Aber bitte, das weiß man nicht. (Beifall bei der ÖVP.)

Jedenfalls auch hier noch ein Entschließungsantrag der Abgeordneten Hahn, DDr. König, Dr. Schwimmer und Genossen betreffend Ausdehnung der Seniorenermäßigung auf Frühpensionisten.

Der Nationalrat wolle beschließen:

Der Bundesminister für Verkehr wird ersucht, dafür zu sorgen, daß im Rahmen des im Bundesbahngesetz vorgesehenen Verfahrens die Ausdehnung der Seniorenermäßigung auf Frühpensionisten (Bezieher einer vorzeitigen Alterspension) ehestens verwirklicht wird.

Meine Damen und Herren! Es bleibt Ihnen eigentlich gar nichts anderes übrig, als diesen beiden Entschließungsanträgen beizutreten. Wenn Sie es nicht tun, dann haben Sie wieder einmal bewiesen, was für ein Unterschied zwischen Versprechungen machen und Versprechungen erfüllen ist. (Beifall bei der ÖVP.)

Präsident: Die beiden von den Herren Abgeordneten Hahn und Genossen eingebrachten Entschließungsanträge sind genügend unterstützt und stehen mit zur Verhandlung.

Zu einer tatsächlichen Berichtigung hat sich der Herr Abgeordnete Dr. König gemeldet. Herr Abgeordneter, Sie haben fünf Minuten!

Abgeordneter DDr. **König** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Es tut mir leid, daß ich die Abschiedsrede des Herrn Verkehrsministers noch um ein paar Minuten verzögern muß. (Widerspruch bei der SPÖ.)

DDr. König

In der zitierten Erklärung des Bundeskanzleramtes — Verfassungsdienst ist folgendes zu lesen:

„In der nunmehrigen Neufassung des § 2 Abs. 3 ist die Tätigkeit der Österreichischen Bundesbahnen auf die gesamtstaatlichen Zielsetzungen abzustellen, wenn die Bundesregierung einen diesbezüglichen Beschluß faßt. In diesem Zusammenhang wird wohl beispielsweise dargestellt, was unter diesen gesamtstaatlichen Zielsetzungen zu verstehen ist, so zum Beispiel verkehrspolitische, wirtschaftspolitische Interessen, Interessen der Raumordnung und dergleichen. Eine solche gesetzliche Regelung kann wohl nur in der Richtung gedeutet werden, daß es sich hiebei um Formulierungen von Zielvorstellungen handelt, die von den Österreichischen Bundesbahnen bei der Geschäftsführung zu berücksichtigen sind. Eine dem Artikel 18 Bundes-Verfassungsgesetz gemäße Vollziehung kann durch solche Formulierungen nicht gewährleistet werden.“

Dennoch sind sie in der Regierungsvorlage vollinhaltlich enthalten. Man hat diese Skrupel offenbar nicht gehabt.

Zum § 18, der Gegenstand unseres Antrages hier im Haus ist, fehlt in der Stellungnahme des Verfassungsdienstes des Bundeskanzleramtes, unterzeichnet von Loebenstein, überhaupt jeder Bezug (*Abg. Dr. Fischer: Ist doch gar nicht wahr, Herr Kollege!*), was ich hier tatsächlich berichtigen muß, Herr Abgeordneter Ulbrich. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesminister. Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Verkehr **Frühbauer:** Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich darf eingangs feststellen, daß die Bundesbahngesetznovelle doch in großen Bereichen auch von den Sprechern der Opposition positiv beurteilt worden ist. Ich darf annehmen, daß der Herr Abgeordnete Glaser die positive Beurteilung meiner Person nicht aus der Sicht eines Nachrufes, sondern als echte Anerkennung ausgesprochen hat. (*Allgemeine Heiterkeit und Beifall bei der SPÖ.*)

Ich bekenne mich in vollem Umfang zu unserem Minderheitsbericht. Die Sprecher der Opposition haben vielleicht aus Zeitmangel nicht die Möglichkeit gehabt, auf die maßgeblichen Punkte des Minderheitsberichtes einzugehen, die von uns nunmehr eingelöst werden.

Erstens. Aufstellung eines mehrjährigen Investitionsprogramms: Klar. — Sicherstellung der Finanzierung: Klar. — Vollständige Abgeltung der Pensionslasten: Erfüllt. — Voll-

ständige Abgeltung der Einnahmehausfälle aus Sozial- und Subventionstarifen: Erfüllt. — Neue Maßnahmen auf dem Sektor der Anschlußbahnen: Erfüllt. — Neue Kundenkreis-sonderaktionen: Erfüllt. — Kombinierte Fahrgast- und PKW-Beförderung: Erfüllt. — Erschließung neuer Kundenkreise: Erfüllt.

Meine Damen und Herren! Sie müßten sich nur einmal die Mühe nehmen, sich das, was bisher schon geleistet worden ist, auch tatsächlich anzusehen. (*Beifall und Heiterkeit bei der SPÖ.*) Aber scheinbar ist das so viel, daß es für Sie nicht faßbar ist.

Meine Damen und Herren! Ich muß den Abgeordneten Dr. König und auch den Abgeordneten Hahn enttäuschen. Es gibt keine Rivalität und auch keine Streitigkeit in der Regierung. (*Widerspruch bei der ÖVP.*) Ich habe auch keine Flucht vor. Sollte ich wirklich aus dieser Regierung ausscheiden, dann habe ich neue Verantwortung zu übernehmen, und ich werde das tun, wie ich das als Funktionär der Gewerkschaftsbewegung und der Sozialistischen Partei immer gewohnt war. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Es sind die beiden §§ 16 und 18 im besonderen von den Oppositionssprechern hier noch einmal releviert worden, weil diese Bestimmungen in der ursprünglichen Vorlage enthalten waren und jetzt nicht mehr aufscheinen.

Ich bekenne mich zu diesen beiden Punkten § 16 Abs. 2 und § 18 lit. d. Obwohl Sie, Herr Abgeordneter König, eine tatsächliche Berichtigung vorgenommen haben, muß ich Sie in diesem Zusammenhang doch auf folgendes verweisen:

Der Herr Abgeordnete Ulbrich hat richtig zitiert, daß der Verfassungsdienst in seiner Stellungnahme vom 11. Mai feststellt, daß es nach § 16 Abs. 2 in der vorgesehenen Fassung nicht möglich ist, eine Finanzierungsregelung vorzunehmen, weil dies der Verfassungslage nicht entspricht:

„Aus Artikel 51 Abs. 2 Bundes-Verfassungsgesetz ergibt sich nämlich der sogenannte Grundsatz der Jährlichkeit des Bundesvoranschlages, der durch den einfachen Bundesgesetzgeber nicht durchbrochen werden kann. Bestimmungen über den Inhalt von Bundesvoranschlägen, die über ein Finanzjahr hinauswirken sollen, können daher nur durch Bundesverfassungsgesetz, nicht aber durch einfaches Bundesgesetz getroffen werden.“ (*Abg. Dr. König: Unbestritten, aber ich sprach vom § 18!*)

Und auch der Industriellenverband hat die von mir vorgesehene Vorgangsweise im § 16

7394

Nationalrat XIII. GP — 77. Sitzung — 4. Juli 1973

Bundesminister Frühbauer

Abs. 2, was jetzt von Ihnen antragsgemäß neuerlich hier eingebracht worden ist, als sehr bedenklich hingestellt und hat die Meinung vertreten, daß das verfassungsrechtlich nicht zu machen sei. (*Abg. Dr. König: Ich sprach vom § 18, Herr Minister!*) Ich möchte das nur richtigstellen.

Im übrigen, meine Herren Abgeordneten der Opposition, empfehle ich Ihnen, das stenographische Protokoll der Beratung des Bundesbahngesetzes nachzulesen. Darnach haben der Herr Bundesminister Weiß und der Herr Abgeordnete Sandmeier vom Standpunkt der damaligen Regierungspartei erklärt, warum es nicht möglich sei, ein solches Finanzierungsgesetz im Bundesbahngesetz unterzubringen. (*Beifall bei der SPÖ. — Abg. Dr. König: Herr Minister! Was steht im § 18?*)

Daß aber die derzeitige Regierung trotz dieser Gesetzeslage wichtige Anliegen im Interesse der Gesamtwirtschaft positiv erfüllt, Herr Abgeordneter, möchte ich damit dokumentieren, daß das Beispiel, das Sie als Begründung für die Aufnahme der lit. d angeführt haben, bereits einer Lösung zugeführt wurde, indem in einer Vereinbarung des Herrn Finanzministers und mir sichergestellt ist, daß der Ausbau der Aspangbahn durch eine Sonderfinanzierung des Bundes ab sofort gesichert erscheint, damit rechtzeitig bis zum Jahre 1976 die Lieferungen seitens der Elin mit ihren Schwertransporten für das erste Kernkraftwerk erfüllt werden können und damit auch in Zukunft die Arbeitsplätze in diesem Gebiet auf alle Zeit gesichert erscheinen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Wenn Sie von flankierenden Maßnahmen des Verkehrsministers Weiß sprechen, so darf auch ich Sie beruhigen, Herr Abgeordneter Dr. König: Die langfristigen Auftragsvergaben sind auch jetzt selbstverständlich. Die Waggonbauindustrie und die Lokindustrie ist in Österreich genauso ausgelastet, wie das vorher der Fall war. Wir haben 1500 Einheiten pro Jahr im Waggonbausektor, wir haben 18 E-Lokomotiven und dazu noch die Diesellokomotiven. Die Auftragsvergaben sind ebenfalls bis 1975, also, wie das auch früher schon immer der Fall war, langfristig vorgehen.

Ich darf zum Verkehrsverbund etwas sagen, Herr Abgeordneter Hahn. Sie sagen: „unverzüglich“. Ich kann nur feststellen, daß seitens des Verkehrsministeriums bei solchen Gesprächen Hilfestellung gegeben wird, daß der Abschluß eines Verkehrsverbundes aber eine privatrechtliche Sache zwischen den Verkehrsträgern ist und daß hier natürlich eine Ein-

igung der Verkehrsträger, soweit es Wien betrifft, aber auch der angrenzenden Bundesländer Niederösterreich und Burgenland notwendig ist. Um diese Einigung bemüht man sich. Auch die Planungen des Verkehrsministeriums, soweit sie die Österreichischen Bundesbahnen betreffen, sind darauf ausgerichtet, technische Voraussetzungen für einen solchen funktionierenden Verkehrsverbund nicht nur für Wien, sondern auch für alle anderen Ballungsgebiete vorzubereiten.

Ich komme zum Schluß. Diese Novelle, die heute einstimmig beschlossen wird, ist die Voraussetzung dafür, daß der Abgang in der betriebswirtschaftlichen kaufmännischen Rechnung der Österreichischen Bundesbahnen in eine Größenordnung von ungefähr 800 Millionen Schilling abgesenkt wird, die man, so glauben wir, durch weitere Maßnahmen innerbetrieblicher Art, auf die Zukunft gesehen, wegbringen kann, um zu einer ausgeglichenen Betriebsrechnung zu kommen.

Ich habe nach Beschlußfassung dieser Novelle im Ministerrat in einem Schreiben den Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen aufgefordert, solche Überlegungen anzustellen. Der Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen hat sich mit dieser Frage schon eingehend beschäftigt und auch den Verwaltungsrat informiert und eine Reihe von innerbetrieblichen Maßnahmen unter der Voraussetzung der notwendigen jährlichen Investitionen vorbereitet.

Wenn diese Maßnahmen realisiert werden, Jahr für Jahr, besteht auf Grund dieses Gesetzes die Möglichkeit, eine möglichst ausgeglichene Budgetierung in der Betriebsrechnung der Österreichischen Bundesbahnen zu erreichen. Ich bin überzeugt davon, daß alle Bediensteten dieses Unternehmens, vom letzten Hilfsarbeiter bis zum Generaldirektor, bemüht sein werden, dieses Ziel zu erreichen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

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

Wünscht der Herr Berichterstatter ein Schlußwort? — Das ist nicht der Fall.

Wir gelangen zur **A b s t i m m u n g**.

Da Zusatzanträge vorliegen, werde ich getrennt abstimmen lassen.

Zu Artikel I bis einschließlich Ziffer 3 liegt kein Zusatzantrag vor.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Teil des Gesetzentwurfes in 839 der Beilagen ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Präsident

Es liegt nunmehr ein Antrag der Abgeordneten Dr. Stix, Dr. König und Genossen auf Einfügung einer neuen Ziffer 3 a im Artikel I vor.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Zusatzantrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit. Abgelehnt.

Ich lasse über Artikel I Ziffern 4 und 5 bis einschließlich § 18 Abs. 1 abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die diesem Teil des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschußberichtes zustimmen, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Es liegt ein Zusatzantrag der Abgeordneten Dr. König, Dr. Stix und Genossen auf Anfügung einer neuen lit. d im Artikel I Ziffer 5 § 18 Abs. 1 vor.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Zusatzantrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit. Abgelehnt.

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung über Artikel I Ziffer 5 § 18 Abs. 2 und Artikel I Ziffer 6.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Teil des Gesetzentwurfes in 839 der Beilagen zustimmen, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Zu Artikel I Ziffer 7 liegt ein Zusatzantrag der Abgeordneten Ulbrich und Genossen vor.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Teil des Gesetzentwurfes in der Fassung dieses Zusatzantrages ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung über die restlichen Teile des Gesetzentwurfes.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesen restlichen Teilen des Gesetzentwurfes sowie Titel und Eingang in 839 der Beilagen zustimmen, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Damit ist die zweite Lesung beendet.

Der Berichterstatter beantragt die sofortige Vornahme der dritten Lesung. — Ein Einwand wird nicht erhoben.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem vorliegenden Gesetzentwurf auch in dritter Lesung ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Der Gesetzentwurf ist auch in dritter Lesung einstimmig angenommen.

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den EntschlieBungsantrag der Abgeordneten Hahn und Genossen betreffend die Errichtung von Verkehrsverbänden in den österreichischen Zentralräumen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem EntschlieBungsantrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit. Abgelehnt.

Wir gelangen ferner zur Abstimmung über den EntschlieBungsantrag der Abgeordneten Hahn und Genossen betreffend Ausdehnung der Seniorenermäßigung auf Frühpensionisten.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem EntschlieBungsantrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben.

Das ist die Minderheit. (Abg. Doktor König: Schranz! Schranz! — Abg. Doktor Schranz: Das ist in den Ausführungen des Ministers ausführlich beantwortet worden!)

3. Punkt: Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über die Regierungsvorlage (766 der Beilagen): Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr (838 der Beilagen)

Präsident: Wir gelangen zum 3. Punkt der Tagesordnung: Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr.

Berichterstatter ist an Stelle des Herrn Abgeordneten Dr. Keimel der Ausschußobmann Abgeordneter Ulbrich. Ich bitte um seinen Bericht.

Berichterstatter **Ulbrich:** Herr Präsident! Hohes Haus! Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über die Regierungsvorlage (766 der Beilagen): Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr.

Der vorliegende Gesetzentwurf enthält Bestimmungen — unbeschadet der sonstigen in Betracht kommenden gesetzlichen Vorschriften — über den Abschluß zwischenstaatlicher Übereinkommen.

Im Zuge seiner Beratung sah sich der Ausschuß veranlaßt, auf Grund eines gemeinsamen Abänderungsantrages der Abgeordneten DDr. König, Troll, Dr. Stix und Genossen sowie eines weiteren Abänderungsantrages des Abgeordneten Dr. Stix einige Abänderungen im Text der Regierungsvorlage vorzunehmen.

Bei der Abstimmung wurde der Gesetzentwurf unter Berücksichtigung der genannten

Ulbrich

Abänderungsanträge einstimmig angenommen.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Ausschuß für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem dem Ausschußbericht angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Falls Wortmeldungen vorliegen, ersuche ich, General- und Spezialdebatte in einem abzuführen.

Präsident: Wortmeldungen liegen keine vor.

Wir gelangen zur **A b s t i m m u n g**.

Ich bitte jene Frauen und Herren, die dem vorliegenden Gesetzentwurf samt Titel und Eingang in 838 der Beilagen ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist einstimmig angenommen.

Der Berichterstatter beantragt die sofortige Vornahme der dritten Lesung. — Kein Einwand. Wir gehen so vor.

Ich bitte jene Frauen und Herren, die dem vorliegenden Gesetzentwurf auch in dritter Lesung ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Der Gesetzentwurf ist somit auch in dritter Lesung einstimmig angenommen.

4. Punkt: Bericht des Zollausschusses über die Regierungsvorlage (761 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Zollgesetz 1955 geändert wird (836 der Beilagen)

Präsident: Wir gelangen zum 4. Punkt der Tagesordnung: Änderung des Zollgesetzes 1955.

Ich ersuche den Berichterstatter, Herrn Abgeordneten Bregartner, um seinen Bericht.

Berichterstatter **Bregartner:** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Das Zollgesetz 1955 ist zuletzt durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 230/1971 novelliert worden. Nunmehr sind im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bundeshaushaltsrechtes und dem Fortschritt in der internationalen Zusammenarbeit der Luftverkehrsgesellschaften weitere Änderungen in zwei zollrechtlichen Sachbereichen besonders dringend geworden. Diese sind Gegenstand des vorliegenden Gesetzentwurfes.

Der Zollausschuß hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 26. Juni 1973 der Vorberatung unterzogen.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Zollausschuß somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Der Ausschuß hat mich ermächtigt, den Antrag zu stellen, wenn Wortmeldungen sind, General- und Spezialdebatte in einem abzuführen.

Präsident: Wortmeldungen liegen keine vor.

Wir gelangen zur **A b s t i m m u n g**.

Ich bitte jene Frauen und Herren, die dem vorliegenden Gesetzentwurf samt Titel und Eingang in 761 der Beilagen ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Der Berichterstatter beantragt die sofortige Vornahme der dritten Lesung. — Kein Einwand. Ich bitte daher jene Frauen und Herren, die dem vorliegenden Gesetzentwurf auch in dritter Lesung ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Der Gesetzentwurf ist auch in dritter Lesung einstimmig angenommen.

5. Punkt: Bericht des Verfassungsausschusses über den Antrag 81/A (II-2638 der Beilagen) der Abgeordneten Robert Weisz, Dr. Koren, Peter und Genossen betreffend Änderung des Artikels 30 des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 (843 der Beilagen)

Präsident: Wir gelangen zum 5. Punkt der Tagesordnung: Änderung des Artikels 30 des Bundes-Verfassungsgesetzes.

Berichterstatter ist die Frau Abgeordnete Dr. Erika Seda. Ich bitte um den Bericht.

Berichterstatterin Dr. Erika Seda: Herr Präsident! Hohes Haus! Ich bringe den Bericht des Verfassungsausschusses über den Antrag 81/A (II-2638 der Beilagen).

Die Obmänner der drei parlamentarischen Klubs haben in der 75. Sitzung der laufenden Gesetzgebungsperiode des Nationalrates den obgenannten Antrag eingebracht, der vom Verfassungsausschuß am 2. Juli 1973 der Vorberatung unterzogen wurde.

Anlässlich der Verhandlungen über diesen Initiativantrag haben die Abgeordneten Doktor Erika Seda, Dr. Prader und Dr. Broesigke einen Abänderungsantrag eingebracht. Zu dem Gesetzentwurf in der Fassung dieses Abänderungsantrages ist zu bemerken:

Seit 1945 hat sich die Praxis entwickelt, daß die Kanzlei des Präsidenten des Nationalrates auch sämtliche parlamentarische Hilfsdienste und Verwaltungsangelegenheiten des Bundesrates besorgt. Diesem faktischen Zustand hat der Bundesrat auch anlässlich der Novellierung seiner Geschäftsordnung Rech-

Dr. Erika Seda

nung getragen, jedoch sind entsprechende Änderungen der rechtlichen Grundlagen bisher weitestgehend unterblieben. Im Artikel 30 soll daher die Bezeichnung „Parlamentdirektion“ für alle Dienste des Parlaments eingeführt werden.

Der zweite Satz dieses Absatzes bestimmt, daß die innere Organisation der Parlamentdirektion für den Bereich des Bundesrates im Einvernehmen mit dem Vorsitzenden des Bundesrates zu regeln ist und diesem bei der Besorgung der auf Grund dieses Gesetzes dem Bundesrat übertragenen Aufgaben auch das Weisungsrecht zukommt.

An der Debatte beteiligten sich die Abgeordneten Dr. Prader, Dr. Heinz Fischer, Doktor Broesigke und Dr. Blenk.

Bei der Abstimmung wurde der von den Abgeordneten Robert Weisz, Dr. Koren, Peter und Genossen beantragte Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des bereits erwähnten Änderungsantrages einstimmig angenommen.

Der Verfassungsausschuß stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem dem Ausschlußbericht angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Falls Wortmeldungen vorliegen, bitte ich, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

Präsident: Wortmeldungen liegen keine vor.

Wir gelangen zur **A b s t i m m u n g**.

Da es sich im vorliegenden Fall um ein Bundesverfassungsgesetz handelt, stelle ich zunächst im Sinne des § 61 Abs. 2 der Geschäftsordnung die Anwesenheit der verfassungsmäßig vorgesehenen Anzahl der Mitglieder fest.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem vorliegenden Gesetzentwurf samt Titel und Eingang in 843 der Beilagen ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist mit der erforderlichen Zweidrittelmehrheit einstimmig angenommen.

Der Berichterstatter beantragt die sofortige Vornahme der dritten Lesung. — Kein Einwand.

Ich bitte daher jene Damen und Herren, die dem vorliegenden Gesetzentwurf auch in dritter Lesung ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Danke. Der Gesetzentwurf ist auch in dritter Lesung bei Anwesenheit der verfassungsmäßig vorgesehenen Anzahl der Mitglieder mit der erforderlichen Zweidrittelmehrheit einstimmig angenommen.

Die Tagesordnung ist erschöpft.

Die nächste Sitzung wird nach Vorliegen der für die Tagesordnung dieser Sitzung in Betracht kommenden Ausschlußberichte auf schriftlichem Wege für Dienstag, den 10. Juli 1973, um 10 Uhr einberufen werden. Diese Sitzung wird mit einer Fragestunde eingeleitet.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 22 Uhr 35 Minuten