

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

# Stenographisches Protokoll

## 13. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

XIV. Gesetzgebungsperiode

Dienstag, 16. Dezember 1975

### Tagesordnung

Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1976

Beratungsgruppe X: Verkehr

Beratungsgruppe XIII: Bauten und Technik

1108), Suppan (S. 1112), Deutschmann (S. 1115), Dr. Bauer (S. 1117), Nittel (S. 1121), Bundesminister Moser (S. 1125) und Dr. Gruber (S. 1130)

Annahme der Beratungsgruppe XIII (S. 1135)

### Inhalt

#### Bundesregierung

Vertretungsschreiben (S. 1014)

#### Ausschüsse

Zuweisungen (S. 1014)

#### Verhandlungen

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (2 d. B.): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1976 (50 d. B.)

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

Spezialberichterstatter: Dr. Lenzi (S. 1014)

Redner: Dr. Schmidt (S. 1016), Troll (S. 1022), Ing. Gradinger (S. 1027), Prectl (S. 1033 und S. 1071), Melter (S. 1039), Libal (S. 1041), Hietl (S. 1044 und S. 1069), Ing. Hobl (S. 1047), Kammerhofer (S. 1050), Bundesminister Lanc (S. 1054), Dkfm. DDr. König (S. 1058 und S. 1077), Alberer (S. 1066), Frodl (S. 1069), Dr. Gradenegger (S. 1071) und Neumann (S. 1074)

Annahme der Beratungsgruppe X (S. 1077)

Beratungsgruppe XIII: Kapitel 64: Bauten und Technik

Spezialberichterstatter: Steininger (S. 1077)

Redner: Dr. Schmidt (S. 1079), Regensburger (S. 1084), Pölz (S. 1088), Melter (S. 1092), Kittl (S. 1096), Ing. Letmaier (S. 1098), Lehr (S. 1102), Breiteneder (S. 1106), Schemer (S.

### Eingebracht wurden

#### Regierungsvorlage

62: Bäderhygienegesetz (S. 1014)

#### Berichte

über die österreichische Mitgliedschaft im Sicherheitsrat (1973 bis 1974), Bundesregierung (III-8) (S. 1014)

Hochschulbericht 1975, BM f. Wissenschaft und Forschung (III-15) (S. 1014)

#### Anfragen der Abgeordneten

Meißl, Dipl.-Ing. Hanreich an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft betreffend Höhere Lehranstalt für Forstwirtschaft in Gainfarn-Internatsbau (48/J)

Burger und Genossen an den Bundesminister für Verkehr betreffend Fernsehempfang im Gebiet Predlitz bei Murau (49/J)

Burger und Genossen an den Bundesminister für Bauten und Technik betreffend die Umfahrung von Trofaiach - B 115 (Eisen-Bundesstraße) (50/J)

Burger, Wimmersberger und Genossen an den Bundeskanzler betreffend die Ertragsverminderung in der verstaatlichten Industrie durch den Wegfall der Exportvergütung (51/J)

Dipl.-Ing. Hanreich, Meißl an die Frau Bundesminister für Wissenschaft und Forschung betreffend Situation am Geographischen Institut der Universität Graz (52/J)

Dr. Eduard Moser und Genossen an die Frau Bundesminister für Wissenschaft und Forschung betreffend Geographisches Institut der Universität Graz (53/J)

## Beginn der Sitzung: 9 Uhr

Vorsitzende: Präsident **Benya**, Zweiter Präsident **Minkowitsch**, Dritter Präsident **Probst**.

**Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (2 und Zu 2 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1976 samt Anlagen (50 der Beilagen)**

**Präsident:** Die Sitzung ist eröffnet.

Die Amtlichen Protokolle der 11. Sitzung vom 11. Dezember und der 12. Sitzung vom 12. Dezember 1975 sind in der Parlamentsdirektion aufgelegt und unbeanstandet geblieben.

### Einlauf und Zuweisungen

**Präsident:** Ich ersuche die Schriftführerin, Frau Abgeordnete Dr. Erika Seda, um die Verlesung des Einlaufes.

Schriftführerin Dr. Erika **Seda**:

„An den Herrn Präsidenten des Nationalrates

Der Herr Bundespräsident hat am 11. Dezember 1975, Zl. 1000-09/10, folgende Entschlie-  
ßung gefaßt:

Auf Vorschlag des Bundeskanzlers betraue ich für die Dauer der Verhinderung des Bundesministers für Landesverteidigung Karl F. Lütgendorf innerhalb des Zeitraumes vom 14. bis 18. Dezember 1975 den Bundesminister für Inneres Otto Rösch mit der Vertretung.

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

Kreisky“

**Präsident:** Danke.

Ich gebe bekannt, daß die Regierungsvorlage: Bundesgesetz über Hygiene in Hallenbädern und künstlichen Freibekkenbädern (Bäderhygienegesetz) (62 der Beilagen) eingelangt ist.

Ich werde diese Regierungsvorlage in der nächsten Sitzung zuweisen.

Die eingelangten Berichte weise ich zu wie folgt:

Bericht der Bundesregierung über die österreichische Mitgliedschaft im Sicherheitsrat (1973 bis 1974) (III-8 der Beilagen) dem Außenpolitischen Ausschuß und

Hochschulbericht 1975 des Bundesministers für Wissenschaft und Forschung (III-15 der Beilagen) dem Ausschuß für Wissenschaft und Forschung.

### Spezialdebatte

#### Beratungsgruppe X

**Kapitel 65: Verkehr (einschließlich Konjunkturausgleich-Voranschlag)**

**Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt (einschließlich Konjunkturausgleich-Voranschlag)**

**Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen (einschließlich Konjunkturausgleich-Voranschlag)**

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

Gegenstand ist das Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1976 samt Anlagen.

Wir gelangen zur Verhandlung über die Beratungsgruppe X. Diese umfaßt die Kapitel 65, 78 und 79 des Bundesvoranschlages.

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

Spezialberichterstatte Dr. **Lenzi**: Herr Präsident! Hohes Haus! Der Finanz- und Budgetausschuß hat die in der Beratungsgruppe X zusammengefaßten Kapitel 65 „Verkehr“, 78 „Post- und Telegraphenanstalt“ und 79 „Österreichische Bundesbahnen“ des Bundesvoranschlages für das Jahr 1976 in seiner Sitzung am 26. November 1975 in Verhandlung gezogen.

Umfangmäßig erreicht die Beratungsgruppe X Gesamtausgaben in der Höhe von 41,5 Milliarden Schilling und Gesamteinnahmen in der Größenordnung von 32,2 Milliarden Schilling. In der Beratungsgruppe X wird daher über fast ein Fünftel der Gesamtausgaben des Bundeshaushaltes und etwa ein Sechstel der Gesamteinnahmen des Budgets für das Jahr 1976 entschieden.

#### Kapitel 65: Verkehr

Im Kapitel 65 sind die Ausgaben und Einnahmen der Zentralleitung des Bundesministeriums für Verkehr veranschlagt. Sein Aufgabenbereich umfaßt die Angelegenheiten der Eisenbahnen, der Post- und Telegraphenanstalt, der See- und Binnenschifffahrt, des zivilen Luftverkehrs, die Angelegenheiten der Verkehrsförderung, Angelegenheiten des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs einschließ-

**Dr. Lenzi**

lich der gewerblichen Beförderung von Gütern in Rohrleitungen, Angelegenheiten der Beförderung von Personen und Gütern im Werksverkehr sowie die Wahrnehmung des gesetzlichen Dienstnehmerschutzes für die Bediensteten der Eisenbahnen, der Post- und Telegraphenanstalt, der Schifffahrt und der Luftfahrt.

Die Regierungsvorlage enthält im Kapitel 65 „Verkehr“ Ausgaben in der Größenordnung von 2679,969 Millionen Schilling, denen Einnahmen in Höhe von 57,081 Millionen Schilling gegenüberstehen.

**Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt**

Bei Kapitel 78 „Post- und Telegraphenanstalt“ sind für das Jahr 1976 Gesamtausgaben in der Höhe von 18.568,010 Millionen Schilling veranschlagt; an Einnahmen werden 17.092,999 Millionen Schilling erwartet. Auf Grund dieser Budgetdaten ergibt sich somit bei der Post- und Telegraphenanstalt im Finanzjahr 1976 bei Gegenüberstellung der Betriebsausgaben und Betriebseinnahmen ein Abgang in der Höhe von 1495,011 Millionen Schilling.

Gegenüber dem Grundbudget des Bundesvoranschlages 1975 sind Ausgabenerhöhungen von insgesamt 1410,662 Millionen Schilling vorgesehen, wovon auf den Personalaufwand 907,099 Millionen Schilling und auf den Sachaufwand 503,563 Millionen Schilling entfallen. Von den Mehrausgaben im Sachaufwand gegenüber 1975 entfallen auf den Ansatz „Fernmeldeanlagen“ 35,002 Millionen Schilling, „Sonstige Anlagen“ 36,436 Millionen Schilling, „Förderungsausgaben (D)“ 8,798 Millionen Schilling, „Förderungsausgaben“ 0,220 Millionen Schilling, „Aufwendungen (Gesetzliche Verpflichtungen)“ 70,570 Millionen Schilling, „Aufwendungen“ 588,062 Millionen Schilling und auf den ab 1976 neu eingerichteten Ansatz „Überweisung von Zuschlagserlösen nach Maßgabe zweckgebundener Einnahmen“ 14,625 Millionen Schilling.

Diesen Mehrausgaben in Summe von 753,713 Millionen Schilling stehen beim Ansatz „Anlagen nach Maßgabe zweckgebundener Fernspreckgebühren“ auf Grund des durch die FMIG-Novelle 1975 neu festgelegten Schlüssels zur Bestimmung des Anteils der zweckgebundenen Ausgaben an den Fernspreckgebühren um 250,150 Millionen Schilling geringere Ausgaben als im Jahre 1975 gegenüber.

**Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen**

Für das Kapitel 79 „Österreichische Bundesbahnen“ werden im Budget 1976 Gesamtausgaben in der Höhe von 20.273,800 Millionen Schilling und Gesamteinnahmen in der Höhe von 15.052,100 Millionen Schilling veran-

schlagt. Nach Gegenüberstellung der Betriebsausgaben mit den Betriebseinnahmen errechnet sich ein kassamäßiger Betriebsabgang in der Größenordnung von 3 Milliarden Schilling, der unter Berücksichtigung der außerordentlichen Gebarung einen kassamäßigen Gesamtabgang der ÖBB von 4,6 Milliarden Schilling ergibt. In letzterem sind die Vorsorgen für den Güterbahnhof Wolfurt, für den Nahverkehr sowie für Sondervorhaben nicht enthalten. Diese drei Vorhaben sind mit 608 Millionen Schilling veranschlagt.

Im Rahmen der außerordentlichen Gebarung stehen den ÖBB 1653,1 Millionen Schilling für Zwecke der Elektrifizierung und sonstiger Investitionen zur Verfügung. Zur Abgeltung der betriebsfremden Lasten werden Pensionszahlungen der Österreichischen Bundesbahnen von 5061,9 Millionen Schilling im Budgetkapitel „Pensionen“ der Hoheitsverwaltung verrechnet. Ferner fließen den Österreichischen Bundesbahnen aus dem Titel der Abgeltungen gemäß § 18 des Bundesbahngesetzes 1750,0 Millionen Schilling zu, die im Kapitel 65 „Verkehr“ verrechnet werden.

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

Beim Kapitel 65 handelt es sich um 56,3 Millionen Schilling, die insbesondere für Investitionen im Aufgabenbereich des Bundesamtes für Zivilluftfahrt sowie für Investitionszuschüsse an nicht bundeseigene Haupt- und Nebenbahnen vorgesehen sind;

beim Kapitel 78 „Post- und Telegraphenanstalt“ insgesamt um 170,487 Millionen Schilling, davon in der Stabilisierungsquote 140,924 Millionen Schilling und in der Konjunkturbelebungsquote 29,563 Millionen Schilling veranschlagt;

beim Kapitel 79 „Österreichische Bundesbahnen“ um Mittel in der Größenordnung von 1524 Millionen Schilling, die bei den baulichen Anlagen, bei der Elektrifizierung, Güterbahnhof Wolfurt, den Sondervorhaben und im Fahrpark Verwendung finden würden.

In der Debatte über die Beratungsgruppe X ergriffen nach dem Spezialberichterstatte die Abgeordneten Ing. Gradinger, Troll, Dr. Schmidt, Ing. Letmaier, Precht, Ing. Hobl, Kammerhofer, Dr. Gradenegger, Dkfm. DDR. König, Suppan, Alberer, Frodl, Neumann und Treichl das Wort, Bundesminister Lanc nahm zu den in der Debatte aufgeworfenen Fragen und Problemen Stellung.

Bei der Abstimmung am 28. November 1975 wurden die finanzgesetzlichen Ansätze der Beratungsgruppe X unverändert angenommen.

1016

Nationalrat XIV. GP – 13. Sitzung – 16. Dezember 1975

**Dr. Lenzi**

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

Dem Kapitel 65: Verkehr,

dem Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt und

dem Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen

samt den dazugehörenden Teilen des Konjunkturausgleich-Voranschlages des Bundesvoranschlages für das Jahr 1976 (2 der Beilagen) wird die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt.

Ich beantrage, in die Debatte einzutreten.

**Präsident:** Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Dr. Schmidt. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. **Schmidt** (FPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Es tut mir leid, sagen zu müssen, daß die Verkehrspolitik in unserem Lande nach wie vor durch einen konzeptlosen Zustand gekennzeichnet ist. Ja ich möchte sagen, der Karren in der Verkehrspolitik ist unserer Ansicht nach so verfahren, daß alle Versuche, ihn wieder flottzubekommen, an den falschen Orientierungen dieser Politik, an der mangelnden Koordination der einzelnen Verkehrsträger untereinander, aber auch innerhalb der einzelnen Verkehrsbereiche scheitern müssen.

Was nützt es uns, meine Damen und Herren, wenn vor uns ein Verkehrsbudget mit seinen Budgetriesen Post- und Telegraphenanstalt sowie Österreichische Bundesbahnen liegt, wenn wir wissen, daß die ausgeschütteten Millionen und Milliarden die Probleme des Verkehrsgeschehens in unserem Lande vielleicht da und dort vorübergehend erleichtern, aber nicht von Grund auf sanieren können, weil eben das Konzept fehlt. Und was nützt es, wenn der Herr Bundeskanzler in seiner Regierungserklärung wohl eine Reihe von Einzelmaßnahmen ankündigt, die im Laufe des Jahres 1976 in Angriff genommen werden sollen, wenn diese Maßnahmen nicht eingebettet, nicht eingefügt sind in ein klares, umfassendes Verkehrskonzept dieser Regierung. Denn ein solch klares umfassendes Verkehrskonzept hat die Regierung Kreisky, seitdem sie am Ruder ist, nicht angeboten. Sie hat überhaupt keines angeboten.

Hingegen meinen wir, daß ein solches Konzept doch notwendig wäre, um endlich Klarheit darüber zu gewinnen, was diese Regierung für das Verkehrsgeschehen in Österreich wirklich will, welche Absicht sie hat. Nur zu sagen: Wir müssen den öffentlichen Massen-

verkehr auf Kosten des Individualverkehrs forcieren!, wie das im sozialistischen Verkehrsprogramm sozusagen zwischen den Zeilen herausleuchtet, das dürfte, glaube ich, zu einfach sein. Diese alte Klassenkampftheorie gegen das Auto als Symbol des kapitalistischen Bürgertums, die da immer noch hervorleuchtet, scheint mir in einer Zeit, in der ja fast jeder Hilfsarbeiter mit seinem PKW vor seiner Baustelle vorfährt, anachronistisch zu sein.

Ich glaube, damit holt man niemanden mehr hinter dem Ofen hervor, geschweige denn, daß man ihn auf die Barrikaden bringt. Aber dennoch ist das sozialistische Streben unverkennbar, den alten Gegensatz: Hier Individualverkehr, hier öffentlicher Massenverkehr, warmzuhalten.

Dabei ist es, meine Damen und Herren, so meinen wir, ein Irrtum zu glauben, daß der ständig anwachsende Individualverkehr schuld sei an der Krise, in der sich der öffentliche Massenverkehr befindet. Die Ursachen für diese Krisen liegen nicht in der Konkurrenz, sondern sie sind unserer Meinung nach in Faktoren begründet, die dem System des öffentlichen Massenverkehrs sozusagen immanent sind und die eben der Individualverkehr nicht kennt. Es sind dies vor allem die Personalkostenexplosion einerseits und die im Vergleich dazu völlig unzureichende Ertragssteigerung andererseits; also Faktoren, die mit der sprunghaft zunehmenden Motorisierung gar nichts oder doch nur indirekt zu tun haben.

Denn wenn der Anteil des Individualverkehrs am Leistungsvolumen der Personenbeförderung, wie sich aus einer in der Bundesrepublik Deutschland angestellten Studie ergibt, zum Beispiel von rund 30 Prozent im Jahre 1950 auf rund 80 Prozent im Jahre 1962 angestiegen ist, so schließen einfach diese Größenordnungen das Argument, daß die Entfaltung des Individualverkehrs auf Kosten des öffentlichen Massenverkehrs hätte erfolgen können, völlig aus.

Ich glaube daher, man sollte froh sein, den Individualverkehr zu haben, denn ohne ihn würde der öffentliche Massenverkehr zweifellos überfordert werden.

Wir meinen, daß jeder Verkehrsträger seine ureigenste Aufgabe zu erfüllen hat, der Staat selber aber die Aufgabe hätte, bei der überragenden Bedeutung, die der Verkehr heute für die Volkswirtschaft besitzt, mit seiner Verkehrspolitik ordnend in das Verkehrsgeschehen einzugreifen. Diese ordnende Hand muß in einer marktwirtschaftlichen Wirtschaftsordnung an einem Grundsatz festhalten, nämlich an dem, daß die freie Wahl des Verkehrsmittels nicht beschränkt werden darf. Vielmehr, glauben wir,

**Dr. Schmidt**

hat der Staat die Aufgabe, die Verkehrsmärkte mit marktwirtschaftlichen Ordnungskräften so zu regulieren, daß den ökonomischen Tendenzen der einzelnen Verkehrsmittel so wenig wie möglich entgegengetreten wird.

Meine Damen und Herren! Man muß natürlich bei der ordnenden Hand des Staates, das heißt der Regierung, voraussetzen, daß sie weiß, wo sie den Hebel ansetzen will. Ich weiß nicht, ob man das von der Verkehrspolitik dieser Regierung sagen kann; ich fürchte eher, daß man das nicht sagen kann. Denn was soll es, wenn in der Regierungserklärung vom 5. November 1975 einerseits die konsequente Fortführung des Ausbaus des Bundesstraßennetzes verkündet wird und andererseits die bedauernde Feststellung angefügt wird, daß diesem Bedürfnis der Öffentlichkeit stagnierende Eingänge aus der zweckgebundenen Bundesmineralölsteuer gegenüberstehen und man sich daher mit dem Gedanken wird vertraut machen müssen, daß der Ausbau des Bundesstraßennetzes nicht ohne Sicherstellung neuer finanzieller Mittel wird erfolgen können.

Meine Damen und Herren! Sind das eigentlich nicht Krokodilstränen, die da vergossen werden? Weiß der Herr Bundeskanzler nicht, daß dieselbe Regierung, die jetzt neue Straßenbausteuern ankündigt, dem Straßenbau und damit dem Individualverkehr entscheidende 700 Millionen Schilling jährlich entzogen hat?

Das ist einer der vielen Widersprüche in der Verkehrspolitik, der uns wieder einmal zur Feststellung zwingt, daß eben kein Konzept vorliegt.

Meine Damen und Herren! Wir Freiheitlichen haben gar nichts dagegen einzuwenden, daß die Träger des öffentlichen Massenverkehrs die finanzielle Ausstattung erhalten, die sie in die Lage versetzt, ihre Aufgaben zu erfüllen. Wir sind aber dagegen, daß konzeptlos Millionen und Milliarden in die Unternehmen des öffentlichen Massenverkehrs gepumpt werden und die Resultate am Ende dann immer schlechter sind. Denn daß sich heute der öffentliche Massenverkehr in einem Krisenzustand befindet – angefangen von den Bundesbahnen bis zu den einzelnen städtischen Verkehrsmitteln –, das ist doch eine traurige Tatsache. Defizite – wohin man schaut. Mangelnde Fahrgastfrequenz bei den städtischen Verkehrsmitteln; bei den Bundesbahnen ist das vielleicht nicht so entscheidend, weil es dort vor allem auf den Güterverkehr ankommt. Geringe Attraktivität.

Solange man in Ballungsräumen wie Wien mit dem Auto in Stoßzeiten immer noch schneller und bequemer zum Ziel gelangen kann, wird sich die Situation nicht ändern. Meiner Meinung

nach spielt dabei der Fahrpreis der Straßenbahn gar keine so entscheidende Rolle, sondern eben die Attraktivität, die Geschwindigkeit, die Bequemlichkeit des Verkehrsmittels. Solange das Auto noch immer überlegen ist, trotz gewaltiger Verkehrsstauungen, hat der öffentliche Massenverkehr keine Chance.

Niemand, kein Autofahrer, kann etwas dafür, daß beim Ausbau der Verkehrseinrichtungen unverantwortliche Versäumnisse verschuldet worden sind. Kein Autofahrer kann etwas dafür und nicht der Individualverkehr ist schuld daran, daß zum Beispiel die Wiener U-Bahn um Jahre zu spät in Angriff genommen wurde, weil man die Entwicklung, die sprunghafte Entwicklung des Individualverkehrs damals unterschätzt hat. Kein Autofahrer kann etwas dafür, daß Fehlplanungen größten Ausmaßes bei öffentlichen Verkehrsbauten begangen worden sind. Kein Autofahrer trägt Schuld daran, daß mitten im Ballungsraum Wien Verkehrsstränge brachliegen, die sich für den Ausbau direkt anbieten; Verkehrsstränge, die unabhängig, ungestört vom Individualverkehr seit vielen Jahren nicht genutzt werden, weil sich die verantwortlichen Stellen in einer Art Ping-Pong-Spiel gegenseitig die Verantwortung zuschieben. Dabei kann man gar nicht sagen, daß es an politischen Differenzen, an der politischen Farbe liegt, daß sie sich so schwer miteinander sprechen.

Beim Verkehrsressort, meine Damen und Herren, liegt es ähnlich wie beim Sozialressort. Es gab seit 1945 – mit Ausnahme der Jahre 1966 bis 1970 – ununterbrochen nur sozialistische Verkehrsminister. Ich weiß nicht, warum sich diese Verkehrsminister mit der sozialistischen Stadtverwaltung Wiens zum Beispiel über den weiteren Ausbau der Schnellbahn auf der Vorortelinie so schwer sprechen.

Dabei müßte man doch wissen, daß die Schnellbahn gerade dort, wo sie durch Wien fährt, ein durchaus attraktives Verkehrsmittel darstellt. Unverständlich, daß man Jahr um Jahr verstreichen läßt, ohne dieses Netz zu erweitern. Ein Kilometer U-Bahnbau in Wien kostet rund eine halbe Milliarde. Der Ausbau der Vorortelinie kostet rund 600 Millionen Schilling. Ich meine, daß das in keiner wie immer gearteten Relation zu diesem Aufwand steht. Ich glaube auch nicht, daß es an der Bereitschaft der Stadt Wien zur Vorfinanzierung fehlen wird.

Meine Damen und Herren! Wir kauen an diesen Problemen im Zeitalter der Weltraumfahrt, in den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts. Im Jahre 1898, also zu Zeiten des Kaisers Franz Joseph, konnten die Wiener mit dem Personenzug auf der Vorortelinie von Heiligenstadt bis Penzing fahren. Im Jahre 1909 verkehrten täglich 67 Züge klaglos in der Richtung

**Dr. Schmidt**

zwischen Penzing und Heiligenstadt beziehungsweise umgekehrt. In der Zweiten Republik, unter sozialistischen Verkehrsministern und unter einer sozialistischen Stadtverwaltung, stößt das angeblich auf unüberwindliche Schwierigkeiten. Herr Minister! Daher darf man sich nicht wundern, daß sich jeder, der dazu in der Lage ist, ein Auto anschafft und auf den öffentlichen Massenverkehr verzichtet.

Sie, Herr Minister, haben gesagt, der Ausbau der Vorortelinie scheint in der Prioritätenliste der Stadt Wien nicht auf. Die Stadt Wien wieder sagt, die Österreichischen Bundesbahnen wollen dafür nichts zahlen oder nicht genügend zahlen, sie begnügen sich jetzt vor allem damit, mit dem Überbau von Wiener Bahnhöfen auf städtischem Grund Geschäfte zu machen. Hier sind Differenzen. Ich muß sagen, daß das nicht bereinigt werden kann, ist eine der zahlreichen Schwachstellen in der Verkehrspolitik dieses Landes. Allerdings bin ich sehr froh, zumindest im Unternehmenskonzept der Bundesbahnen für die Jahre 1975 bis 1985 endlich doch einen Hinweis auf den Ausbau der Vorortelinie gefunden zu haben.

Hohes Haus! Ein weiteres Indiz für die Unsicherheit dieser Regierung in der Verkehrspolitik findet sich auch in der Regierungserklärung, und zwar in der Feststellung des Herrn Bundeskanzlers, daß eine gesetzliche Regelung, die die Finanzierung rentierlicher Investitionen bei der Bahn über den Kapitalmarkt ermöglicht, unerlässlich sei.

Meine Damen und Herren! Der Herr Bundeskanzler hat ein großes Wort sehr gelassen ausgesprochen. Wir Freiheitlichen waren darüber sehr überrascht, ich muß sagen, angenehm überrascht, denn es ist noch gar nicht so lange her, da haben Sie, meine Damen und Herren von der Sozialistischen Partei, diese Art der Bundesbahnfinanzierung abgelehnt. Immer, wenn wir an Sie, wenn wir an Ihren Verkehrsminister, wenn wir an Ihren Finanzminister appelliert hatten, die Finanzierungsfrage, dieses Kardinalproblem für die Österreichischen Bundesbahnen, zu lösen, indem Sie den Bundesbahnen den Weg zum Kapitalmarkt freigeben sollten, haben Sie dann nein gesagt. Sie haben das stets abgelehnt oder Sie haben von der Regierungsbank aus gar nicht dazu Stellung genommen, sozusagen in der überheblichen Art: Was können uns die zehn Mann von der Freiheitlichen Partei schon für positive Tips geben.

Sie haben unseren Vorschlag stets abgelehnt. Zuletzt in der Sitzung am 4. Juli 1973 anlässlich der Änderung des Bundesbahngesetzes. Damals hat unser Sprecher, Kollege Stix, beantragt, im Bundesbahngesetz vorerst einmal die gesetzliche Möglichkeit eines sogenannten Bundes-

bahn-Investitionsfinanzierungsgesetzes als ersten Schritt zu verankern, um von der ausschließlichen Budgetabhängigkeit der Bundesbahnfinanzierung loszukommen. Sie haben das abgelehnt, Sie haben verfassungsmäßige Bedenken vorgeschützt, obwohl kein Hindernis vorgelegen wäre, da auch die große Oppositionspartei damit einverstanden war.

Nun kommt der Herr Bundeskanzler und redet im Brustton der Überzeugung von der Unerlässlichkeit der Kapitalmarktfinanzierung. Nur sind zwischen unserem Antrag und der Äußerung oder der Verkündung des Herrn Bundeskanzlers wieder einmal wertvolle zweieinhalb Jahre verstrichen. Inzwischen hat man die Finanzierungsfrage für das Investitionsprogramm der Bundesbahnen vor sich hergeschoben und dadurch wertvolle Zeit versäumt.

Hohes Haus! Wir Freiheitlichen haben der Finanzierungsfrage der Bundesbahninvestitionen immer schon sehr große Aufmerksamkeit gewidmet. Wir wissen, daß die rechtliche Stellung des Wirtschaftskörpers Österreichische Bundesbahnen nicht frei von Problematik ist. Das Bundesbahngesetz verlangt von der Geschäftsführung nicht nur ein Handeln nach kaufmännischen Grundsätzen, sondern auch die Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse. Und das sind zwei verschiedene Schuhe, denn das Interesse des Unternehmers ist doch etwas ganz anderes als das öffentliche Interesse. Letzteres zwingt die Österreichischen Bundesbahnen, Leistungen zu Preisen zu erbringen, die – wie das auch im Unternehmenskonzept für die nächsten zehn Jahre vermerkt wird – ein kaufmännisch geführtes Verkehrsunternehmen ohne entsprechenden Ausgleich nicht erbringen und anbieten könnte.

Daher ist es klar, meine Damen und Herren, daß den Österreichischen Bundesbahnen diese im öffentlichen Interesse erbrachten Leistungen abgegolten werden müssen. Wir wissen, daß das auch geschieht und geschehen ist, allerdings nur zum Teil. Dieser Ausgleich konnte auch nur vorübergehend zu einer Verringerung der Reinverluste führen.

Den geringsten Verlust hatte die Bahn bekanntlich im Jahre 1974 mit 1,76 Milliarden aufzuweisen. 1975 ist der Reinverlust in der kaufmännischen Vorschau Bilanz, die man ja auch im Teilheft abgedruckt sieht – und nur diese ist geeignet, einen richtigen wirtschaftlichen Einblick in das Unternehmen zu gewähren –, mit 2,7 Milliarden ausgewiesen, und für 1976 werden bereits wieder 3,1 Milliarden als Reinverlust angenommen.

Das ist der große Unterschied zwischen Post- und Telegraphenverwaltung und Bahn, daß die

**Dr. Schmidt**

Post- und Telegraphenverwaltung nach kaufmännischer Darstellung für 1976 ohne Berücksichtigung der künftigen Gebührenerhöhung, die hier am Freitag beschlossen worden ist, noch immer mit einem Reingewinn von 900 Millionen Schilling abschließen wird, während die Bahn nach der gleichen kaufmännischen Darstellung einen Verlust von 3,1 Milliarden aufweist.

Ich weiß, meine Damen und Herren, daß man vom Reingewinn der Post- und Telegraphenverwaltung in der Regierungspartei und in der Regierung nicht gerne hört, weil in diesem Licht gesehen die beschlossene Postgebührenerhöhung recht eigenartig aussieht und man sie als vermeidbar ansehen könnte.

Aber, Hohes Haus, zurück zu den Bundesbahnen. Die schwache Stelle der Bundesbahnen ist nicht sosehr die erwähnte Problematik des kaufmännisch zu führenden Wirtschaftsbetriebes mit seinen durch das öffentliche Interesse gebotenen Einschränkungen, sondern die schwache Stelle ist die Abhängigkeit von den jährlichen Budgets. Jedes Investitionsprogramm muß sozusagen im luftleeren Raum existieren, wenn seine langfristige Finanzierung nicht gesichert ist.

Es ist daher sehr zu begrüßen – das möchte ich als positiv vermerken –, daß der neue Vorstand der Bundesbahnen es offensichtlich als seine vordringlichste Aufgabe angesehen hat, ein Unternehmenskonzept für die nächsten zehn Jahre auszuarbeiten und vorzulegen. Ein solches Konzept ist für einen derart großen Betrieb eine Notwendigkeit, um sich Klarheit über die Grundlagen des Betriebes der Bundesbahnen und die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten zu verschaffen. In diesem Unternehmenskonzept ist auch ein Verzeichnis von Investitions- und Rationalisierungsmaßnahmen enthalten.

Die entscheidende Frage neben den sicherlich auch sehr wichtigen Problemen der Personaleinsparung und der Rationalisierung ist jene, wie dieses langfristige Investitionsprogramm finanziert werden kann. Darauf haben wir Freiheitlichen in den vergangenen Jahren immer wieder hingewiesen.

Meine Damen und Herren! Auch in diesem Budget schaut es mit der Finanzierung des Investitionsprogramms nicht sehr tröstlich aus. Von den 20,2 Milliarden Gesamtausgaben entfallen allein 13,6 Milliarden, das sind 67,4 Prozent, auf den Personalaufwand. Hiebei ist schon die Abgeltung des Bundes für einen Teil des Pensionsaufwandes berücksichtigt. Was bleibt da noch neben der laufenden Instandhaltung für Investitionen?

Der Personalstand selbst zeigt keinerlei Tendenz zur Verringerung, er ist seit 1972 mit

rund 74.300 Bediensteten praktisch gleichgeblieben, und man muß sich fragen, wo die Rationalisierungserfolge der letzten Jahre geblieben sind.

Es ist geradezu erschütternd, meine Damen und Herren, wenn man im Rechnungshofbericht liest, daß die veraltete Methode der örtlichen Weichenstellung, der örtlichen Weichenbedienung bei der Bahn, nahezu 1000 zusätzliche Arbeitskräfte notwendig macht. Allein auf dem Wiener Südbahnhof werden mehr als 100 Bedienstete zur Handbedienung der Weichen eingesetzt. Durch die rechtzeitige Errichtung des Zentralverschiebebahnhofes Wien hätten – so sagt der Rechnungshof – 379 Dienstposten eingespart werden können. Durch die Realisierung des Fernsteuerungsprogramms aus dem Jahre 1964 hätten sogar 2334 Dienstposten eingespart werden können.

Warum ist das nicht geschehen? Auch darüber gibt der Bericht unseres Kontrollorganes interessanten Aufschluß: Eine äußerst schleppende Vorgangsweise bei den Grundeinlösungen hinsichtlich des geplanten Zentralverschiebebahnhofes in Wien-Kledering ist schuld daran: Im April 1970 wurde der Beschluß gefaßt, mit der Grundstückssicherung zu beginnen. Viereinhalb Jahre später – viereinhalb Jahre später! –, also im Herbst 1974, war der Auftrag etwa zur Hälfte erfüllt, weil die Baudirektion der Bundesbahnen einen Grundeinlösungsplan erst im August 1973, also drei Jahre nach dem Beschluß, vorgelegt hat.

Weiters verzögerten bedeutende Koordinierungsmängel die Bauplanung. Zum ersten Plan der Baudirektion vom März 1970 kamen laufend weitere Änderungswünsche. Drei Jahre später, also 1973, verlangte der Maschinendienst die Einplanung einer Wagenwerkstätte und der Betriebsdienst eine Umplanung der Gleisanlagen.

Das waren die Ursachen der Verzögerung und nicht, wie der Herr Verkehrsminister in der „Sozialistischen Korrespondenz“ vom 21. Oktober 1975 sagte, weil andere Bahninvestitionen noch vordringlicher gewesen sind.

Meine Damen und Herren! Wundert es einen dann, wenn es keine Rationalisierungserfolge gibt? Wie die ganze Verkehrspolitik konzeptlos ist, so konzeptlos und wenig koordiniert geht es auch bei den Bundesbahnen zu.

Ein anderer Fall: Im Zuge des Generalumbaus des wichtigen Verschiebebahnhofes Salzburg-Gnigl sollte ein neues Zentralstellwerk errichtet werden, das die Aufgabe von sieben bestehenden Stellwerken inklusive der Bedienung der Bremsautomaten für den Abrollbetrieb erfüllen sollte. 70 Bedienstete hätten so einge-

**Dr. Schmidt**

spart werden können. Die Fertigstellung des neuen Zentralstellwerkes wird sich aber um eineinhalb Jahre verzögern, weil es Auffassungsdifferenzen zwischen dem Verkehrsministerium und den Bundesbahnen über die Genehmigung des neuen Sicherungssystems gibt. Inzwischen werden die 70 Bediensteten mit einem Aufwand von 33 Millionen Schilling weitergeschleppt, und dieser Rationalisierungserfolg wird vereitelt.

Oder ein letzter Fall: Die seit Jahren in die Wirtschaftspläne der Bundesbahnen aufgenommene Wagenwaschanlage auf dem Wiener Westbahnhof, die etwa 20 Millionen Schilling kostet und 44 Bedienstete einsparen kann, soll erst jetzt, Anfang 1976, nach Jahren der Verzögerung in Betrieb genommen werden.

Meine Damen und Herren! Wer diese Dinge liest und sich damit beschäftigt, weiß, daß die Investitionen für den Güterverkehr wohl das dringendste sind, was die Bundesbahnen benötigen.

Ich glaube, wenn die leitenden Herren der Bundesbahnen allein über die ihnen zur Verfügung stehenden Mittel verfügen könnten, sie würden sie nicht zum Teil in den Personennahverkehr, zum Teil in zweitrangige Projekte, in Nebenbahnen stecken, sondern sie würden sie alle samt und sonders für den Ausbau des Güterverkehrs verwenden, denn die Situation in diesem Bereich ist katastrophal.

Die Verkehrsanlagen der Bundesbahnen sind unzulänglich. Es fehlen vor allem modern ausgestattete und leistungsfähige Großverschiebebahnhöfe.

Bereits im Jahre 1971 verfaßte der Betriebsdirektor einen Bericht an den Vorstand der Bundesbahnen. Daraus ging hervor, daß trotz des immens gestiegenen Transportumfanges „auf Anlagen, mit Einrichtungen und Arbeitsmethoden gearbeitet werden“ müsse, „die seit 50 Jahren nahezu unverändert geblieben sind“.

Meine Damen und Herren! Das ist doch kein Kompliment für 26 Jahre sozialistischer Verkehrspolitik der Zweiten Republik. Moderne Einrichtungen, heißt es, für Vershubautomatik seien bei den Bundesbahnen ein Wunschtraum.

Es werden in diesem Bericht noch eine ganze Reihe schwerer Rückständigkeits und Mängel angeführt. Der Bericht schließt mit der Feststellung, daß all dies eine Unterlegenheit der Bundesbahnen im Transitverkehr bewirke. In der Relation von Italien nach England und den nordischen Staaten seien in Wahrheit im Jahre 1969 94 Prozent der Wagen über die Schweiz und nur 6 Prozent über Strecken der Bundesbahnen gelaufen.

Wenn Sie glauben, meine Damen und Herren, daß diese Tatsachen den Vorstand der Bundesbahnen zu besonderer Eile veranlaßt hätten, die Investitionstätigkeit im Güterverkehr voranzutreiben, so ist dies ein Aberglaube. Es standen doch immerhin seit 1967 jährlich mehr als 2 Milliarden, ab 1972 mehr als 3 Milliarden zur Verfügung. Aber eine dauernde Änderung im Prioritätenprogramm der Bundesbahnen bewirkte, daß letzten Endes die dringlichen Projekte der Zentralverschiebebahnhöfe Wien-Kledering und Fürnitz bei Villach ins Hintertreffen gerieten, wobei bei der Planung zum Beispiel des Zentralverschiebebahnhofes Fürnitz südlich von Villach noch die Groteske mitspielte, daß für den Bahnhof das gleiche Areal vorgesehen war, auf dem bereits ein vom Verkehrsministerium subventionierter Zivilflugplatz im Entstehen begriffen war. Meine Damen und Herren! Besser hätten es die Bürger von Schilda auch nicht treffen können.

Hohes Haus! Nach dieser kurzen Blütenlese aus dem Rechnungshofbericht ist es ohne weiteres leicht zu erklären, warum es bei den Bundesbahnen nicht weitergeht: Gravierende Mängel der Betriebsführung und Unsicherheit sowie Konzeptlosigkeit in der Frage der Finanzierung.

Dabei hat diese Sozialistische Partei, die hier verantwortlich ist, die seit fünf Jahren die Bundesregierung stellt, zu der Zeit, als sie in Opposition gewesen ist, die Dinge durchaus richtig erkannt. In dem damaligen Minderheitsbericht der Sozialistischen Partei anlässlich der Verabschiedung des Bundesbahngesetzes im Jahre 1969 wurde die Notwendigkeit der Erstellung eines langfristigen verbindlichen Investitionsprogramms und seiner finanziellen Absicherung durchaus erkannt. An die Regierung gekommen aber, haben Sie bisher diesen Standpunkt nicht vertreten, haben verzögert und diesbezügliche Appelle und Forderungen der freiheitlichen Opposition zurückgewiesen und übergangen. Erst jetzt in der Regierungserklärung zeigt sich ein Silberstreif am Horizont. Ja soll man eine solche Politik planvoll nennen?

So, wie bei den Bundesbahnen gewirtschaftet wird, sieht es in der gesamten Verkehrspolitik aus. Da ist keinerlei System zu erkennen. Da wird in den Ballungsgebieten der Straßenbau ebenso forciert wie der öffentliche Personennahverkehr, statt daß man differenziert durch ein überlegtes Park- und Ride-System den Autofahrer veranlaßt, in den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Das hat allerdings zur Voraussetzung, daß dieser öffentliche Personennahverkehr vorerst attraktiver gestaltet wird, damit ein Anreiz zum Umsteigen gegeben ist, denn die Methode, den Kraftfahrer steuerlich



**Dr. Schmidt**

noch und noch zu belasten, um ihn zum Umsteigen zu zwingen, diese etwas sehr einfache Methode wird, wie die Erfahrung lehrt, auch erfolglos bleiben. Der Verkehr müßte als eine Einheit gesehen werden, wobei sich die Auswahl der Verkehrsträger in einem Gebiet nach der Effizienz und der Attraktivität richten sollte.

Wir haben nicht den Eindruck, daß sich die Verkehrspolitik der Bundesregierung nach solchen oder ähnlichen sachlichen Kriterien orientiert, sondern wir haben eher den Eindruck, daß mit der politischen Gießkannenmethode gearbeitet wird.

Hohes Haus! Lassen Sie mich noch einige Worte zu einem anderen Teil des Verkehrsgeschehens verlieren, einem für die betroffene Bevölkerung sehr wichtigen Teil. Es handelt sich um den Flugverkehr, und zwar um den Flugverkehr im besonderen auf dem Flughafen Schwechat, und die Probleme, die der Bau der neuen Piste und ihre Inbetriebnahme für die betroffene Bevölkerung mit sich bringen wird.

Sie wissen, Herr Minister, daß diese neue Piste den heftigen Widerstand der betroffenen Bevölkerung, eine entsprechende Bürgerinitiative hervorgerufen hat, daß der Bau trotzdem durchgesetzt wurde. Ich will mich jetzt auch gar nicht mehr mit diesem Thema auseinandersetzen. Die Piste wird gebaut, das steht fest.

Eine andere Sache sind die Begleitmaßnahmen für die Aufnahme des Flugverkehrs auf dieser Piste, Begleitmaßnahmen, die die Folgen des Luftverkehrs für die Bevölkerung, also die Belästigung, vor allem die Lärmbelästigung, weitgehend hintanhaltend sollten. Es gibt hier die verschiedensten Möglichkeiten, und auch der Herr Bundeskanzler hat in der Regierungserklärung von lärmdämpfenden An- und Abflugverfahren gesprochen. In vielen anderen Städten hat man solche Begleitmaßnahmen getroffen.

In erster Linie gibt es die Möglichkeit einer Einschränkung des Nachtfluges, ein Nachtflugverbot. Ich brauche nicht besonders zu betonen, daß dies nicht nur von der durch die Piste 1634 betroffenen Bevölkerung, sondern von weiteren großen Teilen der Wiener Bevölkerung begrüßt werden würde. Nachtflugbeschränkungen gehören heutzutage sozusagen schon zum selbstverständlichen Schutz der Bevölkerung vor der Belästigung durch Fluglärm.

Ich darf einige Beispiele anführen: In Berlin dürfen Luftfahrzeuge zwischen 23 Uhr und 5 Uhr früh nicht ankommen. Ich nenne ferner Düsseldorf. In Frankfurt am Main dürfen zwischen 23 Uhr und 4 Uhr früh zivile Luftfahrzeuge nicht landen. In Hamburg dürfen Luftfahrzeuge zwischen 22 Uhr und 5 Uhr weder starten noch

landen. Und so weiter. Es gibt eine ganze Reihe solcher Beispiele.

Sie, Herr Minister, haben dieses Nachtflugverbot bisher immer strikt abgelehnt. Ich möchte Sie fragen, ob Sie bereit sind, Ihre Auffassung zu revidieren.

Als weitere Schutzmaßnahme vor unzumutbarem Fluglärm käme die Erweiterung des Flugbeschränkungsgebietes in Frage. 40 Prozent aller Anflüge bei Tag und Nacht erfolgen allein aus dem Westen. Ich weiß schon, daß für den Anflugverkehr in erster Linie die Sicherheit des fliegenden Personals und der Fluggäste beachtet werden muß. Aber schon an zweiter Stelle muß dabei die Frage des Lärmschutzes der betroffenen Bevölkerung berücksichtigt werden und dann erst die Wirtschaftlichkeit, das heißt die Flüssigkeit der Bewegungslenkung. Auch hier, glaube ich, sollten noch ernsthafte Überlegungen angestellt werden, ob nicht unter Bedachtnahme auf diese Komponenten durch die Ausweitung des Flugbeschränkungsgebietes beziehungsweise durch die Verlegung der Anflugs- und Abflugsgebiete die Lärmbelastigung in einem größeren Ausmaß als bisher hintangehalten werden könnte.

Es gibt noch weitere Maßnahmen, mit denen sich die verantwortlichen Stellen befassen müßten. Ich denke da vor allem an neue Anflugverfahren, deren Realisierung man überdenken sollte.

Herr Minister! All diese Überlegungen sollte man im Rahmen der Flugbewegungsplanung ernsthaft zur Debatte stellen. Ihnen als zuständigem Minister, Herr Minister Lanc, geht immerhin ein Ruf voraus, daß Sie für die Fragen des Umweltschutzes ein offenes Ohr haben. Ich erinnere mich, Sie haben sogar einmal beim Thema Straßenbau gesagt, Sie würden sich auf den Gürtel setzen, sollte in Wien eine bestimmte Autobahn gebaut werden. Ich appelliere also an Sie, diesen Dingen Ihr besonderes Augenmerk zuzuwenden.

Ich glaube auch, daß es in diesem Zusammenhang sehr wichtig wäre, die Frage zu prüfen, inwieweit und durch welche objektive Stellen diese Maßnahmen sichergestellt und kontrolliert werden könnten. Es wäre sehr interessant, vielleicht in Ihrer Wortmeldung, Herr Minister, zu hören, wie Sie sich zu diesen Dingen stellen.

Ich kann meine Ausführungen nicht schließen, ohne auf einen Umstand hinzuweisen, der mir aus diesen Teilvoranschlägen – ich möchte sagen – als besonders aufreizend und provokant entgegenleuchtet. Das sind die unverhältnismäßig hohen Ausgaben, die in diesem Budget für die Repräsentation veranschlagt sind.

**Dr. Schmidt**

Wenn man die Post-Nummer 7232 unter den Aufwendungen beim Kapitel Verkehr zusammenzählt, kommt man zu dem Ergebnis, daß für das Jahr 1976 die hübsche Summe von 1.147.000 S für Repräsentationsausgaben aufgewendet werden soll. Das ist um 123 Prozent mehr, als zum Beispiel im Jahre 1974 tatsächlich ausgegeben wurde.

Die Bundesbahnen geben 1.420.000 S ebenfalls für Repräsentationsausgaben aus. Das sind 185 Prozent mehr als 1974.

Die Post- und Telegraphenanstalt gibt für Repräsentationsausgaben ebenfalls einen sehr hohen Betrag von 369.000 S aus. Das ist um 350 Prozent mehr, als 1974 für den gleichen Zweck ausgeschüttet wurde.

Insgesamt beträgt die Summe der Repräsentationsausgaben auf allen drei Sektoren des Verkehrsgeschehens 2.936.000 S; das entspricht einer Steigerung von 45 Prozent gegenüber dem Jahr 1975. Diese Steigerung ist weit größer als die Gesamtsteigerung des Budgets, die bekanntlich bei den Ausgaben nur 16,8 Prozent beträgt, und zwar fast um das Dreifache. Gegenüber den tatsächlichen Ausgaben des Jahres 1974 bedeutet das eine Steigerung der Repräsentationsausgaben um 168 Prozent für alles zusammengekommen.

Meine Damen und Herren! Wir glauben, daß eine solche Ausweitung penetrant und aufreizend wirken muß in einer Zeit, in der die Bevölkerung zum Sparen aufgefordert wird, in einer Zeit, in der man die Bevölkerung durch Steuer- und Gebührenerhöhungen schröpft und jeden Konsumanstöß verhindert, in einer Zeit, in der der Finanzminister auf jeden Spesenbeleg eines privaten Unternehmens Jagd macht. In einer solchen Zeit ermächtigt man die öffentliche Hand, höhere Spesen zu machen als bisher. Wie, glauben Sie, meine Damen und Herren, wird das in der Bevölkerung ankommen?

Höhere Post- und Telegrammgebühren für das Volk – höhere Spesenbewilligung für die Verwaltung; 2 Prozent Mehrwertsteuererhöhung für das Volk und damit Verteuerung auf allen Linien – aber 168 Prozent mehr für die Repräsentation der staatlichen Verwaltung; Planungsmängel, Konzeptlosigkeit und Unsicherheit in der Verkehrspolitik, dafür Großzügigkeit und sogenannter Ideenreichtum bei der Verschleuderung von Staatsgeldern.

Meine Damen und Herren! Einer solchen Politik können wir Freiheitlichen nicht unsere Zustimmung geben. *(Beifall bei der FPÖ.)*

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

**Abgeordneter Troll (SPÖ):** Herr Präsident! Hohes Haus! Ich bin gezwungen, bevor ich auf das eigentliche Kapitel eingehe, doch einiges zu den Ausführungen des Abgeordneten Dr. Schmidt zu sagen.

Erstens glaube ich, daß der Kollege Schmidt ein völlig falsches Rednerkonzept übernommen hat, denn er versuchte, eine Rechnungshofdebatte abzuführen, dabei muß er den alten Rechnungshofbericht erwisch haben, denn da hat es Dinge drinnen gegeben, die allerdings jetzt schon lange funktionieren; die Bahnhöfe werden schon benützt. Der Kollege Precht wird dann im Detail dazu noch etwas sagen.

Aber hier zu behaupten, die Verkehrspolitik in Österreich sei völlig konzeptlos, geht, glaube ich, doch an der Sache vorbei, denn im selben Satz wird dann erklärt: Aber aus dem Konzept der ÖBB habe ich herausnehmen können, und so weiter.

Ich darf hier feststellen, daß die Verkehrsprobleme in aller Welt natürlich zurzeit stark ansteigen, aber nicht, weil man nicht gewillt ist, mit den einzelnen Regierungen die Probleme zu lösen, sondern weil einfach die Frequenzdichte so zunimmt, daß der öffentliche Verkehr, aber auch der Individualverkehr überfordert werden. Daher gibt es auch die notwendigen Konsequenzen.

Ich darf jetzt dem Kollegen Schmidt sagen, falls er das nicht weiß oder die Konzepte nicht kennt, er möge sich diese besorgen. Es gibt ein Verkehrskonzept und ein Unternehmenskonzept der Austrian Airlines, es gibt eines der Österreichischen Bundesbahnen, es gibt ein solches des Post- und Telegraphendienstes. *(Zwischenruf des Abg. Dr. Schmidt.)* Hier sind wesentliche Fragen für die Orientierung, aber auch analytische Probleme aufgezeigt, die das Unternehmen betreffen. Für Regiefahrt gibt es in der nächsten Zeit ein solches. *(Abg. Dr. Schmidt: Wo ist das Konzept der Bundesregierung?)*

Wenn der Kollege Schmidt dann noch behauptet, wir Sozialisten seien allergisch gegen den Individualverkehr, dann sage ich klipp und klar: Das ist eine Behauptung, die sinnlos ist. Kollege Schmidt weiß sicherlich, daß von den eineinhalb Millionen PKW-Besitzern mindestens 50 Prozent Arbeiter und Angestellte sind, die uns sicherlich näher stehen und gegen die wir nie Politik machen würden. Das ist auch gar nicht der Sinn und Zweck, sondern wir müssen einfach mit dem Verkehrsaufkommen fertigwerden. Und das ist unsere Auffassung, wie man die Verkehrspolitik zu lösen hat. Diese Probleme gibt es, wie schon gesagt, in der ganzen Welt.

**Troll**

Der Kollege Dr. Schmidt versteigt sich nun dazu, gegen die zweite Piste in Schwechat etwas auszusagen. Es hat lange Jahre gedauert, bis man überhaupt zur Lösung dieser Frage gekommen ist. Wir handelten unter Druck, weil sich die Luftfahrtverkehrsgesellschaften einfach weigerten, bei dem Zustand der alten Piste Schwechat noch anzufliegen.

Wenn ich dazu sagen darf, daß wir zum Beispiel 1975 zirka 2 Millionen Menschen am Flughafen Schwechat abzufertigen hatten, dann geht, glaube ich, der wirtschaftliche Wert dieses Flughafens klar daraus hervor. Der Fremdenverkehr im besonderen ist davon betroffen.

Es gibt eben Dinge, wo man nicht jeden einzelnen fragen kann, ob es ihm recht ist oder nicht, sondern wo einfach der Grundsatz Priorität haben und die Notwendigkeit akzeptiert werden muß.

Gerade die neuverschwenkte Piste in Schwechat bringt eine Entlastung. Bisher wurden zirka 25.000 Menschen im alten Anflugverfahren lärmbelästigt; nach der neuen Pistenrichtung wird es bei 5000 bis 6000 echt Belästigte geben. Aber das läßt sich bei bestem Willen nicht vermeiden, wollen wir nicht als Verkehrskreuz Europas aussteigen und auf diesen wichtigen Wirtschaftszweig als Verkehrsträger der Luftfahrt verzichten. Ich glaube, das ist nicht vertretbar.

Wenn der Kollege Schmidt an den Bundesminister verschiedene Fragen wegen der möglichen neuen Anflugverfahren richtet, so muß ich von Haus aus erklären, daß es nicht möglich ist, hier wiederum neue Verfahren zu finden. Das, was jetzt gemacht wird, ist das Maximum an Möglichkeiten und entspricht den gegenwärtigen Luftfahrtbedürfnissen. Ich darf vielleicht nur andeutend sagen, daß ein Captain einer Boeing 747, die mit 350 Leuten vollbesetzt ist, nicht viel Zeit haben wird, sich zu spielen, denn es kostet gigantisch viel Geld, über einem Flughafen eine Runde mehr zu drehen. Das ist ausschlaggebend für den Zubringer und für die Belegung des Flughafens in Schwechat. Das gilt für alle Verkehrsliner.

Das, was jetzt geschieht und gemacht wird, ist das Maximum an Entgegenkommen für die Bevölkerung, ist aber auch das Notwendigste für die Sicherheit der Luftfahrt. Daher sind wir auf jeden Fall für die derzeit betriebene Lösung.

Herr Präsident! Hohes Haus! Das nur zur Klarstellung. Nun darf ich mich dem eigentlichen Kapitel zuwenden. Wir haben ja heute die Kapitel 65 - Verkehr -, 78 - Post- und Telegraphenanstalt - und mit 79 die Österreichischen Bundesbahnen zu beraten. Dazu gehören auch die Konjunkturausgleich-Voranschläge.

Ich glaube, meine Damen und Herren, allein aus den aufgezeigten und den von mir noch aufzuzeigenden Ziffern kann man den Wert für die heimische Wirtschaft aus diesem Ressortbereich erkennen. Es sind dies für die österreichischen Unternehmungen ganz besonders wichtige Kapitel, hat doch diese Budgetgruppe mit den Österreichischen Bundesbahnen und der Post- und Telegraphenverwaltung die beiden größten Bundesbetriebe zum Inhalt. Sie tätigen Gesamtausgaben von 41.500 Millionen Schilling und sie bringen Einnahmen von rund 32.200 Millionen Schilling. In dieser Beratungsgruppe wird daher über fast ein Fünftel der Gesamtausgaben unseres Haushaltes und über ein Sechstel der Gesamteinnahmen des Budgets 1976 entschieden.

Daraus sieht man schon, wie wichtig gerade auch das Kapitel Verkehr für die Wirtschaft ist. Die Einnahmen wurden vom Berichterstatter bei den einzelnen Kapiteln schon aufgezeigt. Ich kann mir ersparen, darüber zu sprechen. Wichtig ist vielleicht nur noch zu erwähnen, daß 1,4 Milliarden Schilling Mehrausgaben vorgesehen sind, wobei natürlich wieder für den höheren Personalaufwand 907 Millionen Schilling verwendet werden müssen.

Die Österreichischen Bundesbahnen haben den größeren Budgetrahmen mit Ausgaben von 20,3 Milliarden Schilling und Einnahmen von 15,1 Milliarden Schilling präliminiert, der Gesamtabgang der Österreichischen Bundesbahnen wird unter Einschluß der außerordentlichen Gebarung zirka 4,6 Milliarden Schilling betragen. 1,7 Milliarden Schilling sind wieder für Investitionen im Rahmen der außerordentlichen Gebarung zur Verfügung gestellt. Die fremden Lasten - 5,1 Milliarden Schilling - werden ja jetzt in der Hoheitsverwaltung unter den Pensionen verrechnet.

Die Budgetsummen, meine Damen und Herren, sagen wohl deutlich aus, daß von diesen Bereichen große Auswirkungen für die Nachfolgewirtschaft in unserem Land ausgehen. Deshalb, meine Damen und Herren, sind wir sozialistischen Abgeordneten im Interesse der Vollbeschäftigung für die Zustimmung zu diesem Budget, weil wir die Notwendigkeit, die Wichtigkeit und den großen Wirkungsbereich dieses Budgets voll erkennen.

Meine Damen und Herren! Hohes Haus! Es werden Kollegen meiner Fraktion zu verschiedenen Problemen wie Schifffahrt, Post und Straßenverkehr noch Stellung nehmen. Ich möchte mich daher speziell mit Fragen beschäftigen, die weniger aktuell, weniger opportunistisch sind, aber doch ausgesprochen werden müssen. Ich möchte mich also generellen Fragen zuwenden.

**Troll**

Sie werden sicher mit mir übereinstimmen – außer dem Herrn Abgeordneten Schmidt laut seiner Rede –, daß die Verkehrsentwicklung besonders im letzten Jahrzehnt durch politische und gemeinwirtschaftliche Überlegungen zum Großteil der Kontrolle entglitten ist. Fast alle Staaten und internationale Gremien bemühen sich um Konzepte zur Lösung von Verkehrsproblemen. Der freie Wettbewerb allein löst diese umfassenden Probleme nicht. Eine wohlüberlegte und längerfristige Planung im Bereich der einzelnen Verkehrsträger, aber im besonderen aller Verkehrsträger zusammen, wird hier Abhilfe schaffen können.

Überhastete Fehlentscheidungen und oft gruppenegoistische Überlegungen führen zu größeren Problemen. Ein Beispiel: Das internationale Überangebot an Tankschiffen war eine solche Konsequenz. Oder im Flugverkehr derzeit: Das Sitzplatzüberangebot in der Atlantikroute, das Überangebot an Frachtraum, was wieder zum Preisverfall für die Gesellschaften führt.

Für ein Land wie Österreich, welches nicht nur Zielpunkt vieler Urlauber, sondern auch Transitland für alle Verkehrsmittel ist, sind Lösungen der Verkehrsprobleme auch aus internationaler Sicht besonders wichtig. Unsere geographische Lage allein bringt es mit sich, daß Eisenbahnzüge, Kraftwagen, Schiffe, Flugzeuge mit Millionen Menschen, aber auch mit vielen Tausenden Tonnen Frachtgütern jedes Jahr unser Land durchkreuzen und durchqueren.

Wir hängen dadurch aber zu einem beträchtlichen Teil von der gesamteuropäischen Infrastruktur ab. Das muß man ja bei einer Debatte zu diesem Kapitel auch berücksichtigen. Wir müssen daher auch um eine optimale Koordination unseres Verkehrs bemüht sein. Die einzelnen Unternehmensvorstände in allen Bereichen bemühen sich derzeit um eine solche optimale Koordination.

Wir wissen, daß jedes Verkehrsmittel seine artspezifischen Vorteile hat. Es wäre zum Beispiel sinnwidrig, das Flugzeug etwa auf Kurzstrecken innerhalb Österreichs und den PKW für internationale Langstrecken einplanen zu wollen. Von einer vernünftigen Kooperation werden nicht nur der Fremdenverkehr und die Volkswirtschaft allgemein, sondern auch jeder einzelne Verkehrsträger selbst profitieren. Es gibt auch schon Detailkooperationsgespräche, zum Beispiel über das jüngste Zusammenarbeitsprojekt der AUA mit den Österreichischen Bundesbahnen im Rahmen eines Fly-ride-Programms, gemeinsames Vermitteln von Austria-Tickets mit Flugschein, und so weiter.

Der stark zunehmende Individualverkehr, besonders in den Ballungszentren, verlangt rasche und brauchbare Lösungen. Nicht so sehr das Lebensstandardsymbol, jeder Familie einen zweiten PKW, als vielmehr der Schwerlastverkehr, welcher die gesamte Umwelt, den Individualverkehr und besonders den Fremdenverkehr stark beeinträchtigt, wie zum Beispiel durch Lärm, besondere Abgasproduktion, Verkehrsstauungen im Nachhängeverkehr, Straßenschädigung durch die immer höheren Achsdrücke und so weiter, wird zum wahrlichen Problem.

Ich weiß schon, daß ich da gegen die Interessen einer kleinen Gruppe von Unternehmern rede. Aber die Tatsache ist eben einmal so, und man soll sich nicht scheuen, auch die Dinge aufzuzeigen.

Die Kosten, welche der Straßengüterverkehr verursacht, meine Damen und Herren, stehen in einem eklatanten Mißverhältnis zu den Kostenbeiträgen, welche in Form der KFZ- und der Mineralölsteuer geleistet werden. Diese relativ geringe Beteiligung an den Wegekosten bringt aber eine starke Verzerrung der Wettbewerbsbedingungen für andere Verkehrsträger mit sich. Auch das ist, glaube ich, unbestritten.

Wir haben zum Beispiel die mit mehreren Vorteilen ausgestatteten Bundesbahnen mit einem Schienennetz, das nicht voll ausgenützt ist. Unbestritten sind folgende Vorteile der Schiene: Bessere Verwendung und Ausnützung von Energie, Erhöhung der Sicherheit auf den Straßen, indem es keine Stauungen gibt, Verminderung der Luftverschmutzung, da die Elektrifizierung keine Abgase und die Bedieselung nur geringe Abgase abgibt, geringere Umweltbelastung durch Lärm und eine verbesserte ökonomische Auslastung der Bundesbahnen führen schließlich auch zum Vorteil aller Steuerzahler, denn damit könnte das Defizit wesentlich abgebaut werden.

Meine Damen und Herren! Es ist kein Zufall, daß sich ein berühmter Wissenschaftler, nämlich Wernher von Braun, so zur Schiene bekannte, indem er einmal feststellte:

„Es ist in der Technik nicht ungewöhnlich, daß geniale, bewährte, traditionsreiche Grundprinzipien für lange Zeit zukunftsträchtig bleiben. Dazu gehört das Rad-Schiene-System der Eisenbahn. Viele Vorschläge sind gemacht worden, dieses System durch neue Konzepte zu ersetzen.“

Vom wirtschaftlichen Standpunkt gesehen – ist das Rad-Schiene-System allen radikalen Konzepten noch haushoch überlegen. Es kann für weit höhere Lasten und Geschwindigkeiten weiter entwickelt werden.“

**Troll**

So Wernher von Braun. Und das ist, glaube ich, schon eine richtige Aussage eines allseits geschätzten und berühmten Technikers.

Hohes Haus! Eine solche Verlagerung von der Straße zur Schiene erfordert aber vorerst eine Menge von Maßnahmen des Staates. Auch das muß man offen sagen. Dazu gehören eben heiße Eisen wie zum Beispiel die Lösung des Problems des Schwerlastverkehrs. Ich glaube, eine Wegebenutzungsgebühr in Form einer pauschalierten Maut für LKWs nach dem Kostenverursacherprinzip müßte überlegt werden.

Die Veränderung der Reisegewohnheiten durch überall einsetzende Arbeitszeitverkürzungen, Hohes Haus, verlangt förmlich die Vorverlegung des Wochenendfahrverbots für LKW, und wir stellen uns vor, daß man Freitag ab 15 Uhr ein solches in die Tat umsetzen müßte. Es müßten stärkere Kontrollen zur Einhaltung von Geschwindigkeitsvorschriften sowie der Höchstbelastungsgrenzen und der sozialen und arbeitsrechtlichen Vorschriften für die Fahrer, welche an und für sich durch diese Nichteinhaltung Vorteile für eine kleine Gruppe bringen, durchgeführt werden.

Ich meine überhaupt, es muß allgemein akzeptiert werden, daß der Vorteil für eine kleine Gruppe nicht das Unfallrisiko für tausende PKW-Benützer erhöhen darf.

1976 werden wir bei den Österreichischen Bundesbahnen sicherlich auch nicht über eine Erhöhung beziehungsweise eine Reform der Personentarife hinwegkommen. Schließlich sind die Bundesbahnen auf Grund eines von der ÖVP seinerzeit beantragten Gesetzes zur Führung nach kaufmännischen Grundsätzen verpflichtet. Aber auch hier gibt es bei guter Überlegung eine Tarifpolitik, wie zum Beispiel flexiblere, gezielte Ermäßigungen im Personenverkehr oder eine Oft-Fahrerkarte; sie könnten zur Belebung des Personenverkehrs führen, natürlich neben dem anzustrebenden verbesserten Image.

Auch im Kraftfahrdienst läßt sich mittels Mehrfahrten- und Wochenkarten eine Frequenzzunahme erreichen.

Einfachere Frachtberechnungsbestimmungen bei den Gütertarifen sowie die Einschränkung der Tarifklassen und die Angleichung an die internationale Güternomenklatur können ohne wesentliche Tarifierhöhungen zur besseren Frachtbelebung führen.

Das im Juli 1975 erstmals vom Bundesbahnvorstand vorgelegte Unternehmenskonzept analysiert das größte österreichische Verkehrsunternehmen und zeigt Zielsetzungen und Maßnahmen hiezu für die nächsten zehn Jahre auf. Was

mir allerdings bei diesem Konzept fehlt, ist ein Überblick über die zu erwartende Verkehrsentwicklung, die ja Basis aller Überlegungen sein muß.

Dieses von mir genannte Unternehmenskonzept hat natürlich auch viel Neuland betreten und schwer zu lösende Probleme, wie zum Beispiel das der Nebenbahnen, zum Inhalt. Hier liegt der zweite Schwerpunkt, der oft diskutiert, aber bisher nicht gelöst werden konnte. Auch hiezu ein offenes Wort. Über 90 Prozent des Verkehrsaufkommens werden auf rund der Hälfte der Bundesbahnstrecken befördert. Eine Erfüllung der oft gestellten Forderung nach Einstellung der Nebenbahnen hieße aber, das Kind mit dem Bad ausgießen. Motive strategischer Art, Grenzlandprobleme, Pendlerfragen und Interessen des ländlichen Raumes dürfen dabei nicht außer acht gelassen werden. Die Kosten allerdings für die Betreibung und Erhaltung dieser Nebenbahnen allein den Bundesbahnen anzulasten, wäre sicherlich nicht korrekt und vertretbar, denn das öffentliche Interesse ist ja für alle zu berücksichtigen.

Der Grundsatz, wonach man nicht ans Gesundschumpfen, sondern an Leistungsverbesserungen, technische Rationalisierung und bessere Konkurrenzbedingungen denkt, scheint mir im Konzept ein richtiger zu sein. Rasche, erforderliche Investitionen zur Lösung der Nahverkehrsprobleme scheinen mir demnach auch dringend erforderlich und werden auch so behandelt.

Die Bundesregierung hat bereits dieses Jahr dem verstärkten Ausbau des Schienenverkehrs Rechnung getragen. Mit Hilfe der vorgesehenen Mittel des Konjunkturbelebungsbudgets wird das Investitionsvolumen schon 1975 4,7 Milliarden Schilling erreichen, und für das Budget 1976 sind 4811 Millionen vorgesehen.

Die Detailplanungen für Projekte für die nächsten zehn Jahre jetzt aufzuzeigen, würde Ihre Geduld über Gebühr in Anspruch nehmen. Ich darf daher auf das Unternehmenskonzept der Österreichischen Bundesbahnen und der Post- und Telegraphenunternehmungen verweisen.

Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Bei aller Kritik an noch nicht erledigten Dingen, glaube ich, dürfen wir übereinstimmend doch feststellen, daß es dem Vorstand mit Hilfe der Bediensteten bei den Österreichischen Bundesbahnen gelungen ist, in den letzten Jahren eine beträchtliche Imageverbesserung zu erreichen. Überall ist man heute der Auffassung, daß a) die Leistungen der Bundesbahnbediensteten zugenommen haben und daß b) das Serviceangebot ein besseres geworden ist.

So möchte ich von dieser Stelle aus allen, den

**Troll**

vorstandsverantwortlichen Funktionären, den Eisenbahnern, allen, die damit zu tun und an der Imageverbesserung mitgewirkt haben, aufrichtig Dank sagen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Es sei mir aber auch gestattet, mich ein wenig dem Kapitel Luftfahrt zuzuwenden. Ich weiß, daß die Luftfahrt zwar nicht aufkommensmäßig, aber immerhin in der Modernität und Attraktivität nach wie vor an die Spitze aller Verkehrsträger zu reihen ist.

So darf ich zuerst zu unseren Austrian Airlines, zur AUA, einiges sagen: Dort wurde uns nämlich schon in den letzten Jahren demonstriert, wie bei optimaler Sicherheit mit hervorragendem Personal und bestem Service eine höchstmögliche Wirtschaftlichkeit eines Unternehmens erreicht werden kann.

Zum besseren Verständnis der Leistungen unserer AUA darf ich feststellen, daß sich die Luftfahrt derzeit weltweit in der schwierigsten Phase der Nachkriegszeit befindet. Sie haben ja sicher selbst verschiedene Berichte und Wirtschaftszeitungen gelesen, wo klar hervorgeht, daß große Fluggesellschaften ihre Flüge über den Atlantik einstellten und daß einige Chartergesellschaften in Europa und in Übersee ihr Unternehmen liquidierten.

Der Jahresbericht der Internationalen Vereinigung aller Luftfahrtgesellschaften, also der IATA-Bericht, spricht von einer ernsthaft beschnittenen Wachstumsrate bei gleichzeitig unkontrollierbarem Kostendruck, was ich ja zuerst schon erklärte.

Auslösungsmoment für diese schlechte Entwicklung war überwiegend die Ölkrise. Auch dabei darf man unseren Austrian Airlines ein gutes Zeugnis ausstellen, denn trotz der Ölkrise hat es keine Streichungen bei den Flugrouten und keine Reduktion beim Personal gegeben. Im Gegenteil. Eine internationale Untersuchung attestierte der AUA sogar, daß sie zu den pünktlichsten Fluggesellschaften zählt.

Natürlich waren die Voraussetzungen zu schaffen. So kam es zur Umstellung auf eine neue moderne Flotte der Typen DC 9 und jetzt der Long range-Version DC 9-50 sowie zur rechtzeitigen Einstellung unrationeller Strecken und des kostspieligen Atlantikverkehrs. Auch ein neues Marketingkonzept bringt die Erfolge der AUA mit sich, und so konnte die AUA über diese kritischen wirtschaftlichen Turbulenzen hinwegfliegen.

Eine optimale Verkehrsbedienung und ein erfolgreich durchgeführtes Unternehmenskonzept ließen aus einem wirtschaftlichen Sorgenkind – ich erinnere da an unsere Hausreden im Jahre 1968, 1969, wo wir immer mit Millionen

Abgängen zu rechnen hatten – ein profitables Luftverkehrswunder entstehen. So erregte die österreichische Luftfahrt internationale Aufmerksamkeit.

Meine Damen und Herren! Dies ist nicht nur darauf zurückzuführen, weil es der AUA trotz einer schweren Ertragskrise der Weltluftfahrt gelang, schon seit fünf Jahren erhebliche Gewinne zu verbuchen, sondern auch auf die von den österreichischen Luftfahrtbehörden gemachte zweckmäßige Luftfahrtpolitik. Auch diese wird in aller Welt anerkannt.

So möchte ich von dieser Stelle aus dem hervorragenden Management der AUA und allen ihren Bediensteten herzlich für ihren Einsatz im Interesse und zum Wohle Österreichs danken. Mein Dank gilt aber auch allen verantwortlichen Herren für die Zivilluftfahrt, insbesondere Herrn Sektionschef Dr. Halbmayr. *(Beifall bei der SPÖ.)* Er hat als Leiter der Obersten Zivilluftfahrtbehörde viele Akzente gesetzt, die Österreich beispielhaft in der übrigen internationalen Luftfahrtpolitik erscheinen lassen. Allein das beschlossene Gesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr, ein einheitliches Gesetz zur Behandlung von Linien- und Charterverkehr, bringt uns hier wesentliche Vorteile und Voraussetzungen, während man sich in anderen Staaten mit protektionistischen Maßnahmen herumschlagen muß.

Die Österreichische Oberste Zivilluftfahrtbehörde ist vielfach in Vertretung der Interessen der österreichischen Luftfahrt bei Behörden anderer Staaten vorstellig geworden und konnte den notwendigen Einfluß ausüben.

Hohes Haus! Wenn man von der Luftfahrt redet, muß man auch vom Luftraum über unserem Hoheitsgebiet reden. Da darf ich, glaube ich, feststellen, daß der Luftraum über Österreich zum sichersten in Europa zählt. Dies ist sicherlich ein Verdienst unserer Leiter und Techniker und unserer Beschäftigten im Bundesamt für Zivilluftfahrt. So gilt mein Dank allen Technikern, die stets neue Sicherheitseinrichtungen planen und bauen, und unseren Flugkontrolloren und Radarleuten, die Tag und Nacht, vielfach unbeobachtet, ihren Dienst für die Sicherheit versehen.

Wenn man weiß, daß im Jahr 1975 allein am Flughafen Schwechat – wie ich schon erwähnte – 2 Millionen Passagiere abgefertigt werden, erkennt man wohl die Bedeutung für Österreichs Wirtschaft und den Fremdenverkehr. Man muß aber auch bereit sein, zum Funktionieren dieses Flughafens die infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen. Dazu gehört der rasche Ausbau der zweiten Piste, der in Angriff genommen wurde, sowie vor allen Dingen der Schnellbahn-

**Troll**

zubringer, an dem auch bereits gearbeitet wird. Die Aufbringung der hiefür erforderlichen Mittel – und das scheint mir wichtig – muß von allen Interessenten gesichert werden.

So wende ich mich noch, meine Damen und Herren, zum Schluß den Pionieren und Idealisten der Luftfahrt, den Sportfliegern, zu. Als Vizepräsident des Österreichischen Aero-Klubs konnte ich die Karriere mancher später erfolgreicher Linienpiloten von der ersten Flugstunde an mitverfolgen. So weiß ich um die Pioniertat dieser Grundausbildungen auch entsprechend Bescheid.

Die Bemühungen österreichischer Rettungsflyer und Hubschrauberpiloten im Einsatz bei Notfällen und Katastrophen sind so bekannt wie das für Österreich erteilte internationale Lob zum Ende der Marchegger Geisellaffäre, als österreichische Piloten unter Außerachtlassung aller Gefahren die Terroristen ausflogen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Die Sportflieger und Fallschirmspringer Österreichs haben zum Ruhm ihrer Heimat in allen Ländern der Erde viele sportliche Erfolge im Segel- und Motorflug, im Fallschirmspringen, im Ballonfahren und ganz besonders im Modellflug erreicht. So wurde erst vor wenigen Wochen ein Kärntner Modellflieger Weltmeister im Radiokontrollbewerb bei schwerster Konkurrenz. In Las Vegas gewann Hano Prettnner aus Klagenfurt diesen Weltmeistertitel. Auch ihm gebührt Dank und Anerkennung. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Wir wissen, wieviel gerade diese Idealisten dazu beitragen müssen, um so weit zu kommen wie Prettnner, der sich sein Modell selbst konstruierte und damit Weltmeister wird.

Meine Damen und Herren! Die gesamte Sportfliegerei hat eine größere ökonomische Bedeutung, als vielfach angenommen wird. So richtet sich, wie alljährlich, mein Wunschan den Ressortminister, wie bisher die notwendigen und oft sehr teuren technischen Anlagen wieder zu subventionieren, denn die Mittel könnten von den Sportfliegern nie aufgebracht werden. Sie dienen in erster Linie der Sicherheit im Luftverkehr. Sie dienen auch der Ausbildung und damit aber auch den Voraussetzungen für den erforderlichen Nachwuchs sowohl in der Zivilluftfahrt wie in der Militärluftfahrt.

Ihnen, Herr Bundesminister – ich möchte nicht ohne den Dank schließen –, gilt auch mein Dank namens des Österreichischen Aero-Klubs und der gesamten Luftfahrt für Ihr stets gezeigtes Verständnis in allen Belangen der Fliegerei. *(Beifall bei der SPÖ.)*

**Präsident:** Nächster Redner ist der Abgeordnete Ing. Gradinger.

Abgeordneter Ing. **Gradinger** (ÖVP): Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Als Redner der Opposition könnte man jetzt in die Versuchung kommen, all das, was Herr Abgeordneter Troll an heiler Welt in Sachen Verkehrspolitik dargestellt hat, ins Negative umzudrehen. Wenn man auch ein gewisses Verständnis dafür aufbringen muß, daß der Sprecher der Regierungspartei die Regierungspolitik in Sache Verkehrspolitik zu vertreten und zu verteidigen hat, so darf man doch nicht darüber hinwegsehen, daß es Schwierigkeiten gibt, mit der die Bevölkerung in gewissen Sparten täglich in einem untragbaren Ausmaß konfrontiert ist. Das beginnt beim Abheben des Telephonhörers und dem anschließenden Geduldspiel, das geht über die zu langen Umschlagzeiten im Güterverkehr, das trifft genauso bei der geringen Attraktivität unserer Bahngarnituren zu bis zu den verstopften Straßen.

Ich werde nicht in diesen Fehler verfallen, sondern als Oppositionsredner bemüht sein, es herauszustellen, wenn Erfolge in diesem abgelaufenen Jahr zu verzeichnen waren. Selbstverständlich werde ich auch – das ist ja geradezu unsere Pflicht als Oppositionspartei – die Schwachstellen, die Fehler in Sachen Verkehrspolitik herausstellen.

Die Verkehrspolitik wird auch 1976 die Leistungskraft der Wirtschaft bedeutend beeinflussen, eine Wirtschaft, von der wir alle hoffen, daß es ihr gelingen möge, 1976 wieder Wachstum zu machen – trotz der angespannten Situation, in der sie sich befindet. Das wird gut sein, diese Impulse werden wir nötig brauchen, denn vom Budget her werden wir in der Richtung wenig erwarten können.

Was das Kapitel Verkehr betrifft: Die Dienstleistungsunternehmen Bahn und Post werden ja mit vielen der Kreditansätze wenig Freude haben. Das Budget ist – wie ich anschließend noch mit konkreten Beispielen beweisen werde – unrealistisch. So wie es momentan angesetzt ist, ist es über das ganze Jahr hindurch auf keinen Fall zu realisieren, zu vollziehen. Es zeigt vielleicht das Budget 1976 – wie keine andere Regierungsvorlage deutlicher – die Fehler und Schwächen dieser Bundesregierung.

Daran ändert auch nichts eine Dreiteilung des Budgets oder, wie es 1976 auf Grund des Finanzgesetzes sein wird, eine Vierteilung. Das wird schön langsam zu einer Farce, denn man ist bisher in den letzten zwei, drei Jahren weder mit dem Grundbudget noch mit den Quoten ausgekommen. Grundbudget, Stabilisierungsquote, Konjunkturausgleichsquote wurden überzogen, sodaß das tatsächlich zu einer Farce wird und anscheinend zu nichts anderem dient, als

**Ing. Gradinger**

diese Riesendefizite etwas zu verniedlichen. Das Defizit wird 1976, wenn man alles zusammennimmt, an die 46 Milliarden betragen.

Bei dem Budget stimmt auf alle Fälle eines, die alte Taktik des Finanzministers: zuerst unterbudgetieren und im Laufe des Jahres aufstocken. Daran wird sich sicher, wenn man sich das Budget näher angesehen hat, auch 1976 nichts ändern, das kann gar nicht anders gehen, vergleicht man die Ansätze mit dem Verbrauch der letzten zwei Jahre.

Wir haben uns bemüht, im Finanz- und Budgetausschuß zur Deutlichmachung dieser Situation eine Menge Fragen an den zuständigen Ressortminister zu richten. Er hat in dankenswerter Weise sehr ausführlich zu manchen Fragen Stellung genommen, aber einen ganzen Block von Fragen, die der Herr Abgeordnete Suppan schriftlich übergeben hat, die sogenannten Standardfragen, 23 an der Zahl, überhaupt nicht beantwortet, auch nicht nachher und bis jetzt auch nicht schriftlich. Mir ist es bei einem ganzen Block von Fragen ebenso ergangen, mit denen ich deutlich machen wollte, daß auf Grund der miesen Situation, in der sich heute die Staatsfinanzen befinden, bei wesentlichen Ansätzen unterbudgetiert werden mußte.

Ich habe hier Beispiele aus den Bereichen der Österreichischen Bundesbahnen herausgenommen, von denen ich vielleicht nur fünf nochmals zitieren darf.

Als erstes: Für die Erneuerung der Anlagen, das sind im wesentlichen Sicherungs- und Fernmeldeanlagen, Erneuerung des Fahrweges, Werkstätdienst, Anschaffung von Dieselloks, stehen 1976 1,026 Milliarden Schilling zur Verfügung, trotz der Teuerung um 100 Millionen weniger als vergangenes Jahr.

Zweiter Fall: Fahrbetriebsmittel Schiene. Für 1976 sind 513 Millionen vorgesehen. Schon 1974 hat man dafür 947 Millionen gebraucht, fast das Doppelte.

Drittes Beispiel: Oberbau. 1976 30 Millionen Schilling, 1974 benötigte man dafür 134 Millionen.

Vierter Fall: Güterbahnhof Wolfurt. Hier waren es 1974 und 1975 um 40 Prozent mehr, als es 1976 sein werden.

Und als letztes noch das Kapitel Elektrifizierung, eine Maßnahme, die in der Regierungserklärung und in der Budgetrede als einer der Schwerpunkte in Sachen Verkehrspolitik herausgestellt worden ist, wo aber gegenüber 1975 ein Abstrich von 300 Millionen hingenommen werden muß, also ein Drittel weniger zur Verfügung steht, als das 1975 der Fall war. Ich glaube, dazu erübrigt sich jeder Kommentar.

Das zweite, was bei diesem Budget sicherlich stimmt, ist bei den Ausgaben der massive Preisdruck, der von der Regierung auf die Bevölkerung zukommt. Darüber ist ja am Freitag bei der Behandlung der Mehrwertsteuererhöhung von 16 auf 18 Prozent und der Posttarife zur Genüge geredet worden. Das hat begonnen mit den Zigaretten, das hat seine Fortsetzung gefunden in der exorbitanten Anhebung der Posttarife, jetzt die Erhöhung der Mehrwertsteuer von 16 auf 18 Prozent, alles unter dem Einsatz der absoluten Mehrheit der SPÖ.

Und eine Menge ist noch gut verpackt in der Regierungserklärung, in der Budgetrede des Finanzministers, firmiert unter dem Titel „Erschließung neuer Finanzierungsquellen“.

Allein zu diesem Kapitel sind mir zwei wesentliche Posten aufgefallen. Für den Nahverkehr, so heißt es, reichen ganz einfach die Mittel nicht, die bis jetzt vom Bund und den Ländern zur Verfügung gestellt werden konnten. Wer wird in dieser Frage noch zur Ader gelassen werden?

Oder, beim Ausbau des Straßennetzes heißt es so schön – es ist heute schon zitiert worden –: Man wird sich mit dem Gedanken der Sicherstellung neuer finanzieller Mittel vertraut machen müssen.

Bei den Personentarifen der Österreichischen Bundesbahnen wird im Frühjahr 1976 auch einiges auf uns zukommen. Ebenso liegen saftige Erhöhungsanträge bei den Stromtarifen vor.

Das sind alles Maßnahmen, wo die Regierung selbst die Anträge einbringt oder ihre Zustimmung geben muß, wo man die Verantwortung nicht auf andere Institutionen abwälzen kann.

Ich wiederhole daher: Es wird von dieser Bundesregierung schon in den nächsten Wochen ein sehr massiver Preisdruck auf die Bevölkerung zukommen. Wobei ich selbstverständlich jetzt nicht anstehe, als Redner der großen Oppositionspartei eines zuzugeben: Es ist die Notwendigkeit vorhanden, daß man auch im öffentlichen Bereich von Mal zu Mal Tarifkorrekturen vornimmt. Auch unsere Redner haben sich am Freitag dazu bekannt, als es um die Posttarife ging, aber nicht in dieser Konstruktion, nicht mit dem Hinaufschnalzen in manchen Gebührengruppen bis zu 300 Prozent. Nicht in der Form, daß man es jahrelang, von 1967 bis jetzt nach der Nationalratswahl, hinausgeschoben hat. Und jetzt ist alles auf einmal da, und das alles in einer exorbitanten Höhe. Da können wir als Opposition nicht mitgehen. *(Beifall bei ÖVP.)*

Noch eine grundsätzliche Feststellung zu den Tarifierhöhungen. Diese werden immer dann



**Ing. Gradinger**

sehr schwer verständlich bleiben, solange die zielführenden Maßnahmen ausbleiben – auch darauf werde ich noch zu sprechen kommen –, vor allen Dingen dann, wenn Dienstleistungen im gleichen Atemzug eingeschränkt werden, und vor allen Dingen auch dann, wenn die amtlich geregelten Preise, wie bisher gehabt, in Österreich stärker steigen als die übrigen Waren.

Es tut sich daher für viele die bange Frage auf, nicht nur für die Mitglieder der Bundesregierung, sondern auch für so manche andere in diesem Land, ob das alles auf einmal gut gehen wird, ob mit diesem Lostreten der Lawine nicht eine Situation ausgelöst wird, die ins Auge gehen könnte, und dadurch vielleicht ein Rückschlag ausgelöst wird, der dem Bemühen entgegenwirkt, daß die Arbeitsplätze gesichert bleiben oder gesichert werden können.

Wir stoßen heute in dieser Situation an die Überforderung der Möglichkeiten, die gegeben sind, weil man auch mit dieser bisherigen Primitivformel „mehr Schulden sind mehr Arbeitsplätze“ nicht mehr auskommt. Wir haben heute sicher schon das verbraucht, was wir die nächsten zwei Jahre erwirtschaften werden. Das ist die Situation, in der wir uns befinden. Das sieht man sehr kraß und deutlich an dem Umstand, daß trotz eines Defizits von zusammengekommen sicher 46 Milliarden Ende des Jahres 1976 unterbudgetiert werden muß.

Was die Verkehrspolitik als solche anbelangt, möchte ich als ein Positives herausstreichen – das ist ebenfalls von meinen beiden Vorrednern erwähnt worden –, daß sich nun Gott sei Dank im Laufe dieses Jahres 1975 unsere beiden großen Dienstleistungsunternehmen, Bahn und Post, ein Unternehmenskonzept gegeben haben, mit dem es möglich sein wird, in einer mittelfristigen Schau Schwerpunkte zu setzen, nach denen jetzt gezielt vorgegangen werden kann. Das ersetzt aber nicht – und das ist es, was auch der Abgeordnete Schmidt gemeint hat – die gesamte Darstellung, die alle Verkehrsträger zusammen betrifft. Diese fehlt nach wie vor, trotz der Versäumnisse und Fehler, die uns besonders kraß in der Zeit der Ölkrise vor Augen gehalten wurden.

Dies ist in Österreich ein umso unhaltbarer Zustand, ist doch der Verkehr in den weitesten Bereichen in der Kompetenz des Staates gelegen. Wie planlos über viele Jahre hindurch in Sache Verkehrsplanung vorgegangen wurde, wie potenziert die Unfähigkeit vor uns steht, zeigt doch das Beispiel der Bundeshauptstadt – ich bringe das heute schon das zweitemal –, jener Stadt, die noch zur Zeit des Ersten Weltkrieges das modernste Verkehrsnetz gehabt hat. Und jetzt der viel zu späte Einsatz des

U-Bahnbaues, die übrigen Verkehrsträger Stückwerke, die nicht ineinandergreifen, wo man nicht die Zugehörigkeit der einzelnen Funktionen verspürt.

Auf diese brisanten Probleme hat man bisher mit Teilnahmslosigkeit, mit Inaktivität, mit Verniedlichen der Situation reagiert, solange gewartet, bis eben jetzt die Zustände in den Ballungszentren fast unhaltbar geworden sind. Es fehlt eben die Norm für dieses sinnvolle Nebeneinander von Massenverkehr einerseits und den Individualverkehrsmitteln auf der anderen Seite. Die Norm, mit welcher eine Zuordnung der verschiedenen Aufgaben, der Gewichtigkeiten der Verkehrsträger erfolgen könnte. Es bieten sich ja Gott sei Dank eine Menge an, vom eigenen PKW begonnen über den Autobus, die Bahn, bis zum Flugverkehr. Aber es ist doch heute in Österreich so, daß wir in bestimmten Relationen zuviel an Verkehrsangebot haben und in anderen wieder zuwenig. Das ist die Malaise, in der wir uns befinden.

In diese Gesamtdarstellung müßte auch die ständige räumliche Veränderung und Entwicklung mit einbezogen sein. Und dazu gehört auch die Frage der Nebenbahnen. Damit werden sich noch Kollegen meiner Fraktion beschäftigen; aber nur so viel auch dazu. Das ist auch so eine Sache, die bis jetzt schon zu viele Jahre schubladisiert worden ist, wo man nicht entscheiden wollte. In dieser Frage herrscht angeblich in Fachkreisen bei den Österreichischen Bundesbahnen schon die Meinung vor, wenn ich richtig informiert bin, daß der Bau der notwendigen Sicherungsmaßnahmen bei den Nebenbahnen in die Milliarden gehen würde, kaum erfaßbar ist, die Regeneration der Nebenbahnen überhaupt unerreichbar sei. Ja, wenn dem so ist, dann wird es doch höchste Eisenbahn, wie man so schön sagt. Eine sicher sehr schwierige Sache, die dem Minister aber nicht abgenommen werden kann. Er ist ausgestattet mit Vollmachten, er ist aber auch ausgestattet mit der Ministerverantwortlichkeit, daß in dieser Frage jetzt endlich etwas geschieht. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Meine Meinung darüber ist die, daß man die Dinge nicht generell übers Knie brechen kann, sondern daß Linie für Linie einer gesonderten Beurteilung unterzogen werden muß, wo sicherlich soziale und regionale Probleme en masse berücksichtigt werden müssen. Es bieten sich in jeder Richtung Handhaben auch dafür an, ob aufgelassen wird oder ob die Linie bestehen bleibt. Es bedarf lediglich einer Entscheidung. Die Möglichkeit dazu bietet die letzte Novelle, die zum Bundesbahngesetz beschlossen worden ist.

Wir haben in unserem Land Räume, die einen

**Ing. Gradinger**

starken wirtschaftlichen Aufschwung genommen haben. Das sind vor allem die, die verkehrsgünstig gelegen sind. Dann haben wir andere Zonen, die verkehrsunünstig gelegen sind, die ewig nachhumpeln, und das sind speziell jene Zonen, die an die Oststaaten angrenzen. Das sind auch die Gebiete mit den niedrigsten Steuerkopfquoten und anhaltender Abwanderung. Es ist eine sehr ernste staatspolitische Frage, wenn sich die Grensräume so anhaltend entleeren, wie das die letzten Jahr vor sich geht, das hat im letzten Nationalratswahlkampf große Bedeutung gehabt. Wenn man dort die Nebenbahnen einstellen würde, würde man eine weitere Minderung der Wirtschaftskraft verschulden. Das ist völlig klar. Es werden daher gesamtwirtschaftliche Interessen eine große Rolle spielen.

Aber abgesehen davon bleibt die Überlegung bestehen, ob man als Unternehmen besser wird, wenn man zu gleicher Zeit das Angebot verringert. Eines steht jedenfalls fest – nur soviel sei zu dem Problem der Nebenbahnen gesagt –: Die Öffentlichkeit ist an der Verkehrspolitik, wie sie diese Bundesregierung in Zukunft gestalten will, äußerst interessiert. Sie ist hoch daran interessiert, wie diese zukunftsorientierte Verkehrspolitik aussehen soll.

Um es auf einen einfachen Nenner zu bringen: Was will die Bevölkerung von einer Verkehrspolitik? – Raschere und bessere Verbindungen, mehr Qualität, mehr Sauberkeit. Das ist es im wesentlichen, was unsere Bahn, die Post attraktiv macht. Dies wären Umstände, die vielleicht ausschlaggebend für das Umsteigen vom eigenen Untersatz auf ein Massenverkehrsmittel wären, wenn ein Ort verkehrsgünstig gelegen und ein öffentliches Beförderungsmittel besser als das eigene Fahrzeug ist.

Ich glaube, da gibt es zu viele versäumte Gelegenheiten. Damit bin ich auch schon bei des Finanzministers liebstem Kind, beim Autofahrer, beim Individualverkehr. Wenn man die Vorgänge in der letzten Zeit etwas aufmerksamer beobachtet hat, und man tut es als Mitglied des Verkehrsausschusses, wird man den Eindruck nicht los, daß diese Abhängigkeit vom eigenen Fahrzeug – das ist ein besonderes Phänomen in Österreich, dem hat die Energiekrise nichts anhaben können, ebenso wenig wie die Verteuerung und die verstopften Straßen – die Regierung ständig dazu animiert zu fragen, wie man dem Autofahrer noch etwas herausreißen kann.

Das hat sofort nach den Wahlen seine Fortsetzung in der Idee des Pickerls oder in der Maut oder der Erhöhung der KFZ-Steuer und wie diese Ideen alle heißen gefunden, die jetzt alle ventiliert werden. Der Finanzminister sagte

sehr deutlich: Die Südautobahn wird nur dann schneller fertig, wenn die Maut eingehoben wird. Alle anderen Finanzierungsvorschläge sind illusorisch.

Dem Bauenminister wurde die Sache mit dem kostenpflichtigen Pickerl eingegeben, er hat diese Frage in die Öffentlichkeit gebracht, wobei sich eine Fülle von Fragen ergeben hat. Für welche Strecke soll zum Beispiel dieses kostenpflichtige Pickerl gelten? Am Brenner und auf der Tauernautobahn zahlt man ja bereits. Und auf der Südautobahn, bei dem Stückwerk, das momentan vorhanden ist, wäre das doch zweifelsohne zuviel verlangt. So bliebe also nur die Westautobahn, wenn es zu dieser Lösung – von der man aber Gott sei Dank jetzt schon sehr wenig hört – käme. Also eine Fülle ungeklärter Fragen. Aus den Erfahrungen der Schweiz weiß man, daß der Aufwand mit dem kostenpflichtigen Pickerl in keinem Einklang zum Ertrag steht. Der Aufwand für Verkauf und Kontrolle ist viel zu groß, also keine befriedigende Lösung.

Und wie ist das nun mit der Maut? Vielleicht auch dazu eine persönliche Feststellung. Die bisherige österreichische Straßenbaupolitik – soweit ich sie bis jetzt verfolgt habe – war doch so, daß Maut dort eingehoben wird, wo es sich um typisch internationale Transitstrecken handelt. Das ist so geschehen bei der Brenner- und bei der Felbertauern Autobahn, am Tauern und bei der Pyhrn Autobahn wird es genauso sein. Und jetzt auf einmal auch bei der Südautobahn. Gerade bei einer Strecke, die Wien und Graz, die zwei größten Städte Österreichs verbindet, soll der Autofahrer zweimal zur Kasse gebeten werden. Das eine Mal über die Bundesmineralölsteuer, die ja sicherlich nicht sehr niedrig ist, mit der der Autofahrer alles bezahlt hat, was bisher am Straßenbausektor gebaut und geschaffen worden ist, und das andere Mal über die Maut. Es wäre doch ungerecht, das nur für diese Strecke einzuführen.

Was mich besonders bei dieser Frage bewegt, ist, daß wieder einmal die sogenannte Grenzbevölkerung aus der Oststeiermark, aus der Südsteiermark und wir vom südlichen Burgenland ganz hart zum Handkuß kämen.

In der vorletzten Regierungserklärung hat man noch vom breiten Gürtel des Wohlstandes gesprochen. Dieser ist ohnedies schon in der letzten Regierungserklärung total unter die Räder gekommen. Ich bitte dabei auch zu bedenken, daß wir auf dieser Autobahn nicht nur Herrenfahrer, sondern auch sehr viele Berufsfahrer haben. Ein Großteil dieser Berufsfahrer stammt auch aus meiner engeren Heimat. Das sind Tausende Leute, die wöchentlich nach Wien fahren. Eine Mautstelle ist nicht nur ein finanzielles Problem. Mautstellen sind doch

**Ing. Gradinger**

auch Staustellen, besonders an Wochenenden. Diese Leute, die die ganze Woche von ihren Familien fort sind, wollen doch so rasch als möglich heim. Das sind auch Probleme, die einen bewegen, wenn man hört, am Wechsel und an der Pack soll es zu Mautstellen kommen. Das halte ich für die schlechteste Variante, die bis jetzt in der Straßenbaupolitik in dieser Sache ventiliert worden ist. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Wir werden uns für 1976 auf allerhand gefaßt machen müssen. Die „Arbeiter-Zeitung“ vom 10. Dezember 1975 bereitet ja schon das Feld vor, wo es heißt:

„Mit Geldspritze mehr Tempo im Autobahnbau

... Die zuständigen Ministerien prüfen augenblicklich die Möglichkeiten eines forcierten Autobahnausbaues, wobei es vor allem um die Aufbringung der zusätzlich notwendigen Geldmittel in Milliardenhöhe geht. Wahrscheinlich ist eine Erhöhung der Bundesmineralölsteuer, denkbar auch ein Straßenbauszuschlag zur Kraftfahrzeugsteuer.“

Die Regierungstagung am 12. Jänner wird wahrscheinlich darüber entscheiden. Als eine der möglichen Varianten ist hier die Erhöhung der Bundesmineralölsteuer mit einem fixen Satz von 50 Groschen angeführt. Die käme selbstverständlich zu den erhöhten Benzintreibstoffpreisen, die uns ohnehin ins Haus stehen, ganz abgesehen von den Problemen der Vorratshaltung, was eine abermalige Verteuerung mit sich bringen würde.

Das Autofahren – das möchte ich nur abschließend festgestellt haben – wird 1976 für alle Österreicher eine sehr teure Geschichte werden.

Abschließend ein paar Worte zum Problem der Sicherheitsgurte. Herr Minister Lanc hat angekündigt: 1976 kommt die gesetzliche Regelung der Gurtenanlegepflicht. Die Regierungsvorlage ist bereits eingebracht, ein Unterausschuß des Verkehrsausschusses wird sich am 22. Jänner konstituieren und sich ab diesem Tag mit dieser Frage beschäftigen. Ohne daß ich den Arbeiten im Ausschuß vorgreifen möchte, darf ich mit aller gebotenen Zurückhaltung zu diesem Problem doch schon heute eines sagen: Man sollte in dieser Frage sehr behutsam vorgehen. Man kommt darüber nicht hinweg – auch wenn man alle Vorzüge sehen will, die vielen Menschenleben, die dadurch gerettet werden können –, daß dies, wenn es zur Anlegepflicht kommt, ein gewisser Eingriff in die persönliche Freiheit des einzelnen ist. Das Argument: Ich fühle mich beengt!, gibt mir dabei am wenigsten zu denken. Ich denke an die

Angst vor dem Verbrennen. Was ist, wenn ich mit meinem PKW ins Wasser stürze?

Ich habe die Argumentation der ARBÖ-Schrift sehr sorgfältig studiert. Die Bedenken konnten nicht gänzlich ausgeräumt werden.

Was kommt abgesehen von diesem Fragenkomplex da alles auf die Richter und auf die Versicherungsgesellschaften zu? – Ein Rattenschwanz von Prozessen, wenn es zu dieser zivilrechtlichen Regelung kommt, weil doch das Band der medizinischen Gutachten ganz einfach zu breit ausfallen muß, um hier rasch entscheiden zu können.

Zum Schluß noch folgendes: Was ist, wenn ein schuldiger Fahrer mit Gurt mit einem Fahrer ohne Gurt, der vollkommen schuldfrei war, kollidierte?

Ich habe nur einige wenige Probleme, die sich aus der Pflicht zur Anlegung des Sicherheitsgurtes ergeben, herausgegriffen, um folgendes, sagen wir, untermauern zu können: Wir haben als erste Etappe die Ausstattungspflicht seit dem 1. April 1975. Nun, glaube ich, sollte man der Bevölkerung ein wenig Zeit lassen, sich mit dem Gurt anzufreunden. Wir sollten – vom Ministerium begonnen über die Autofahrerorganisationen und andere Institutionen, die mitmachen wollen, die sich anbieten –, anstatt einen Zwang auszuüben, bemüht sein, aufklärend zu wirken, und vielleicht die Zeit etwas reifer werden lassen, bis wir den nächsten Schritt, den Schritt zur Anlegepflicht, setzen. Soweit meine Gedanken zur Anlegepflicht beim Sicherheitsgurt.

Damit möchte ich schon zum vorletzten Bereich meiner Ausführungen, zur Post- und Telegraphenverwaltung, kommen. Hier stehen für 1976 5,1 Milliarden für Investitionen zur Verfügung, allein 4,6 zweckgebunden auf Grund des Fernmeldeinvestitionsgesetzes. Damit sollen rund 100.000 neue Telephonanschlüsse hergestellt werden. Soweit ich informiert bin – ich hoffe, die Zahlen stimmen –, ist die Warteliste derjenigen, die auf einen Telephonanschluß warten, im letzten Jahr etwas geschrumpft, und zwar von 209.000 auf 180.000. Die Rezession hat da sicherlich mitgespielt, aber auf jeden Fall war die saftige Erhöhung der Grundgebühren, die zu Beginn des Jahres 1975 bis zu 120 Prozent hinaufgeschmalzt sind, sicher ein Grund dafür, daß viele Leute in ihrem Wunsch, ein Telephon installieren zu lassen, eingebremst wurden.

Die Generaldirektion hat sich ein neues Unternehmenskonzept gegeben, das nun ein Jahr läuft. Ich habe bei den Ausschlußberatungen die Auskunft erhalten, daß das neue Management, die neue Organisationsform, vorläufig auf den Bereich der Generaldirektion

**Ing. Gradinger**

beschränkt ist, und man fragt sich, warum man das eigentlich nicht, wie gedacht, schon auf den Bereich der Direktionen umgelegt hat.

Noch eine Feststellung zum Unternehmenskonzept in aller Kürze. Ich möchte nicht mißverstanden werden: Wir stehen dem Unternehmenskonzept positiv gegenüber. Aber es war, als es eingeführt worden ist, in vielen Kollegenkreisen ein bestimmter Eindruck vorhanden. Die neue Betriebsamkeit, mit der das von einigen Herren in der Generaldirektion dargestellt worden ist, die Art und Weise, wie man es brachte, etwa: Jetzt wird der Betrieb modern geführt, haben den Eindruck hinterlassen können: Alles, was bisher geschehen ist, vom Wiederaufbau bis zur Vollautomatisierung, war zuwenig optimal, antiquiert, in alten Geleisen, wie immer man diese Dinge nennen mag. Dabei nehme ich mit Sicherheit an, daß das nicht in der Absicht jener gelegen war, die dieses Unternehmenskonzept gebracht hatten. Aber es macht eben der Ton die Musik, und hier scheint es für viele nicht richtig geklungen zu haben.

Zum Schluß zu den 30 Millionen, die die Post- und Telegraphenverwaltung betreffen. Die Schadenersatzansprüche, die nun an Firmen zu zahlen waren – wir haben das erstmal beim 2. Budgetüberschreitungs-gesetz davon gehört –, haben einige von uns vom Sessel gerissen. Da sind wir doch der Meinung: Dieser „Unfall“ hätte nicht passieren dürfen. Daran ändert auch nichts die chronologische Aufzählung des Abgeordneten Bregartner, angefangen beim ersten Beschluß der Postgewerkschaft, die Zeitungszustellung an Samstagen einzustellen, bis zum Zahlen auf Grund von anscheinend nicht mit der gebotenen Vorsicht abgeschlossenen Verträgen.

Hier muß doch einiges außer acht geblieben sein. Der kleine Mann fragt sich heute: Wie konnte es denn passieren, daß man 30 Millionen Schilling Steuergelder buchstäblich für nichts und wieder nichts zahlen muß, die wir in anderen Sparten notwendig gebraucht hätten? Und das kann man drehen, wie man will: Es war ein peinlicher „Betriebsunfall“, der sicherlich noch einer näheren Überprüfung bedarf.

Das letzte Kapitel meines Beitrages sei der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft gewidmet. Hier möchte ich gleich etwas sehr Gutes und Positives herausstreichen: Mit den Budgetansätzen 1976 wird das Investitionsprogramm der Güterflotte abgeschlossen. Das hat bereits jetzt zu bedeutenden Leistungs- und Produktionssteigerungen, zu beachtlichen Leistungen geführt, die als Spitzenleistungen in der internationalen Donauschiffahrt gelten. Ich glaube, das gehört mit gebührendem Dank gegenüber allen jenen

herausgestellt, die in dieser Institution Verantwortung tragen, die dort arbeiten, wie ich überhaupt bei dieser Gelegenheit den Dank der Österreichischen Volkspartei, meiner Fraktion, allen Bediensteten des Ministeriums, den Unternehmungen der Post und der Bahn für Leistungen, die oft unter sehr harten Bedingungen erbracht werden müssen, zum Ausdruck bringen darf. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Was den Güterverkehr bei der DDSG betrifft, muß ich allerdings als weniger erfreulich die schwere Verlustzone, in der sich die Gesellschaft befindet, erwähnen. Aber es ist nicht ihre Schuld, denn es kann momentan nichts dagegen unternommen werden, hier gibt es ganz einfach vom Osten diktierter Tarife.

Wir werden uns gerade jetzt erst recht nicht aus dem Frachtgeschäft drängen lassen dürfen, denn die Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals wird nicht mehr lange auf sich warten lassen. Dies wird dazu führen, daß sich am jetzigen System ganz einfach etwas ändern muß. Es wird dann eine Wasserstraße von 3400 km Länge, von der Nordsee bis ins Schwarze Meer, quer durch Europa vorhanden sein, uns zur Verfügung stehen. Das wird Österreich, einem Land, das mit seiner zentralen Lage günstigste Voraussetzungen hat, große Chancen und ganz neue Perspektiven eröffnen.

Der DDSG ist da schon heute eine sehr große Aufgabe gestellt.

Eine Anpassung an das westliche Rhein-Frachtsystem, an die freie Marktwirtschaft wird daher kommen müssen, eine Frage, die hauptsächlich zwischen den Deutschen und den Russen entschieden wird. Aber ich sehe eine Chance für Österreichs Donauschiffahrt, und wir werden daher sehr sorgfältig die Entwicklung zu beobachten haben, damit unsere Interessen bestmöglich gewahrt bleiben.

Dasselbe gilt auch für den Passagierverkehr. Leider fehlen uns die Kabinenschiffe für den interessanten Langstreckensektor. Auch da wurden wir – das möchte ich ganz deutlich einmal bei dieser Gelegenheit ausgesprochen haben – von den Oststaaten mit ihren Kampfpreisen skrupellos aus dem Geschäft hinausgeboxt.

Deswegen müssen wir, Hohes Haus, als Unternehmer diesen Unternehmensauftrag an die DDSG immer sehr sorgfältig beachten, wenn wir, speziell in dieser Sparte, die oberste Maxime beibehalten wollen: Die Donau muß, soweit sie sich innerhalb der österreichischen Grenzen befindet, österreichisch bleiben. Ich glaube, Sie wissen, was ich meine.

1976 wird also kein leichtes Jahr sein, wird eine schwierige Phase im Ablauf unseres

**Ing. Gradinger**

gesellschaftspolitischen Zusammenlebens bedeuten. Die Ungewißheit, wie es weitergehen wird, ist da, die Zukunft ist trotz eines schmalen Silberstreifs voller Fragezeichen. Zu oft haben Prognosen von Leuten, die es eigentlich wissen müßten, nicht gestimmt. Die Unternehmer sind in abwartender Stellung, eigentlich noch in weiten Bereichen der Wirtschaft lustlos zu weiteren Investitionen.

Die Maßnahmen dieser Bundesregierung sind auch nicht dazu angetan, für 1976 in dieser Richtung Mut zu machen, weil dieses Budget nicht glaubhaft ist und nicht ernstgenommen werden kann. (*Präsident Minkowitsch übernimmt den Vorsitz.*)

Dennoch, Hohes Haus, sind wir als Fraktion der Österreichischen Volkspartei auch in Zukunft zu einer konstruktiven Zusammenarbeit bereit, weil die Probleme der Verkehrspolitik sehr schwierig sind und das Zusammenwirken aller Kräfte notwendig ist.

Dazu gehört aber auch mehr Bereitschaft seitens der Mehrheit des Hohen Hauses, seitens des Herrn Ministers zu mehr Kooperation. Dazu wäre eine gesamte Verkehrskonzeption, wie ich sie ausgeführt habe, vonnöten, die uns noch immer fehlt. Das sind im wesentlichen Gründe für unsere ablehnende Haltung zum Budget 1976. (*Beifall bei der ÖVP.*)

**Präsident Minkowitsch:** Als nächster zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Prechtl. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Prechtl** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich habe zuerst eine Anfrage an den Herrn Präsidenten: Der Herr Abgeordnete Schmidt hat hier einen Rechnungshofbericht zitiert, der sich mit dem Güterbahnhof Kledering und mit dem Neubau des Stellwerkes Salzburg-Gnigl befaßt. Wie ich den Ausführungen entnommen habe, liegt dieser Bericht dem Hohen Hause noch nicht vor, sondern anscheinend nur den Beamten des Rechnungshofes und des Ministeriums. Ich glaube auch kaum, daß der Herr Abgeordnete König als Obmann des Rechnungshofausschusses diesen Bericht hat. Ich bitte, in dieser Richtung Aufklärung zu geben, ob dieser Bericht dem Hohen Hause vorliegt.

Wenn man den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Schmidt, der ja heute sehr für den Individualverkehr gesprochen hat, gefolgt ist, so muß man erwähnen, daß er seinerzeit, als er im Wiener Gemeinderat tätig gewesen ist, genau den gegenteiligen Standpunkt eingenommen und immer wieder festgestellt hat, daß durch den Individualverkehr und durch den Straßenbau die Stadt Wien zerstückelt wird.

Vorausschickend möchte ich noch etwas sagen: Mich persönlich freut es sehr, daß die Verkehrspolitik jetzt mehr diskutiert wird. Aber ich glaube, das auslösende Moment zur Diskussion um die Verkehrspolitik ist mehr oder weniger durch die Energiekrise des Jahres 1972 gegeben gewesen, als besonders die Massenverkehrsmittel, der öffentliche Verkehr in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen hatte. Es ist erfreulich festzustellen, daß hier in allen Parteien – man kann es ruhig sagen – fast eine einheitliche Meinung vorherrscht.

Ich möchte aber noch auf einige Ausführungen des Herrn Abgeordneten Schmidt eingehen, auf die viel zitierte Vorortelinie, die ja durch alle Parteien geistert und die so dargestellt wird, als ob sie die Rettung des Wiener Raumes bedeuten würde.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte festhalten, daß die derzeitige Trassenlegung der Vorortelinie den Verkehrsbenützer entweder nach Oberlaa bringt, oder die zweite Trasse endet letzten Endes am Donaukai-Bahnhof, unmittelbar an der Donau und bei der Reichsbrücke. Bevor man eine Vorortelinie in Betrieb nimmt, glaube ich, wird es notwendig sein, Erhebungen durchzuführen, wo das Interesse der betroffenen Schichten überhaupt liegt und ob sie das Interesse haben, sich in diese Gebiete zu bewegen.

Außerdem muß festgestellt werden, daß mit dieser Frage der Neubau des Bahnhofes Kledering eng verbunden ist. Denn derzeit werden rund 365.000 Tonnen Güter nach wie vor über die Vorortelinie im Wege des Transitverkehrs des Ost-West-Verkehrs transportiert, sodaß die Inbetriebnahme eines schnellbahnmäßigen Betriebes mit größten Schwierigkeiten verbunden ist.

Ich glaube, wir müssen auch in diesem Zusammenhang die Bevölkerung in dieser Richtung aufklären.

Nun, meine sehr geehrten Damen und Herren, möchte ich Sie daran erinnern, daß seinerzeit – das war, glaube ich, im Jahre 1964/65 – bei der Inbetriebnahme der Wiener Schnellbahn vom Rechnungshof ein sehr negativer Bericht veröffentlicht worden ist. Wenn wir heute die Ziffern festhalten, so hat sich vom ersten Jahr der Inbetriebnahme bei einer Frequenz von 16 Millionen Reisenden eine Steigerung auf heute knapp 39 Millionen Reisende ergeben; das heißt, die Wiener Schnellbahn ist heute aus dem Verkehrsnetz kaum mehr wegzudenken.

Es muß gebührend hervorgehoben werden, daß es gerade die Stadt Wien gewesen ist, die im Wege der Vorfinanzierung eine Reihe von

**Prechtl**

Schnellbahngarnituren finanziert hat, sodaß eine vorzeitige Aufnahme des Schnellbahnverkehrs im Wiener Raum erfolgen konnte. Es ist für den Wiener Raum die schnellste Verbindung zwischen Liesing und Floridsdorf jene, die unmittelbar quer durch Wien führt.

Nun noch einige Worte zum Kapitalmarkt, den der Abgeordnete Schmidt erwähnt hat. Speziell wir als Gewerkschaft der Eisenbahner haben seinerzeit unter der ÖVP-Regierung größte Bedenken gehabt, den Kapitalmarkt zu beschreiten, aber nicht nur den Kapitalmarkt zu beschreiten, sondern die eigene Rechtspersönlichkeit der Österreichischen Bundesbahnen zu schaffen.

Wo das hinführt, das sieht man jetzt am Beispiel der Deutschen Bundesbahn. Die Deutsche Bundesbahn ist mit mehr als 20 Milliarden DM die meist verschuldete Bahn des europäischen Raumes, das heißt also, eine andere Rechtsform führt nicht zu einer aktiven Verkehrspolitik. Das zeigt, daß unsere seinerzeitigen Bedenken richtig waren.

Meine Damen und Herren! Vom Herrn Abgeordneten Schmidt sind hier auch einige Vergleiche mit der Schweiz angestellt worden. Ich möchte Ihnen dazu einige Ziffern sagen, denn der Verkehr ist ja keine nationale Angelegenheit, sondern letzten Endes ein integrierender Bestandteil aller Verkehrsträger im gesamteuropäischen Raum. Ich beziehe mich nur auf den Verkehr; den Artikel der vor mir liegenden Schweizer Zeitung ganz zu bringen, würde zu weit führen. Der Verkehr ist in der Schweiz im Jahre 1975 um 26,7 Prozent zurückgegangen. Im August war ein Rückgang des Verkehrs um 47 Prozent zu verzeichnen, was einen Einnahmenentfall von 190 Millionen Schweizer Franken mitsich brachte. Das ist rund 1 Milliarde Schilling. Für das Jahr 1976 rechnet man bei der Schweizer Bahnverwaltung mit einem Abgang von rund 800 Millionen Schweizer Franken. Wenn Sie das mit sechs multiplizieren, kommen Sie bei einem halb so großen Bahnnetz, wie es die Österreichischen Bundesbahnen haben, etwa auf den Abgang der Österreichischen Bundesbahnen. Leider ist es heute so, daß sich die wirtschaftliche Depression speziell auf die Eisenbahnen im europäischen Raum sehr auswirkt.

Nun ist dem Herrn Abgeordneten Schmidt noch etwas entgangen. Ich bin gerne bereit, ihm dann das letzte „Amtsblatt der Österreichischen Bundesbahnen“ zur Verfügung zu stellen. Er zitiert aus dem Rechnungshofbericht den Bahnhof Gnigl. Ich möchte ihm hier mitteilen, daß das Stellwerk bereits am 12. November 1975 in Betrieb genommen wurde. Wenn Sie aber überlegen, daß allein im Salzburger Raum,

speziell über den Salzburger Güterbahnhof als auch über den Hauptbahnhof, mehr als 230 Güterzüge abgefertigt werden, zeigt das, daß es letzten Endes eine Notwendigkeit gewesen ist, dies durchzuführen.

Ich werde dann im Laufe meiner Ausführungen noch auf einige Fragen im Zusammenhang mit den Nebenbahnen zu sprechen kommen. Nur einen Satz zu den Nebenbahnen möchte ich Ihnen sagen. Wir haben auch zum seinerzeitigen Verkehrsminister Weiß ein sehr gutes Verhältnis gehabt. Ich möchte hier meinem Vorredner nur eines sagen: Wir sind damals kurz vor Nationalratswahlen gestanden, und da hat es eine Diskussion um die Nebenbahnen gegeben. Was glauben Sie, was seinerzeit der Herr Minister Weiß zu uns gesagt hat: Ja glauben Sie, daß ich vor den Nationalratswahlen dieses heiße politische Eisen angreifen werde? – Politisch durchaus verständlich. Aber ich werde mir alle Landespolitiker aller Länder ansehen, die dafür sein werden, daß eine Nebenbahn irgendwo eingestellt wird. Man möge hier nicht allein die Minister verantwortlich machen, sondern es sind in diesem Zusammenhang sicherlich letzten Endes auch regional wirtschaftspolitische oder fremdenverkehrspolitische oder strategische Gründe maßgebend, daß oft so gehandelt wird.

Das Verkehrswesen eines Landes beeinflusst sehr wesentlich auch das wirtschaftliche Leben. Ohne Zweifel wird heute die Schlüsselstellung des Verkehrs in den Industriestaaten voll anerkannt. In jenen Jahren, in denen die ÖVP die politische Mehrheit in unserem Staat hatte, glaubte sie, die Entwicklung des Verkehrswesens in Österreich dem freien Spiel der Kräfte überlassen zu können. Die großen Mängel, die das Verkehrswesen in Österreich zum Teil heute noch aufweist, zeugen davon, daß dieser Weg nicht nur falsch, sondern für das gesamte Verkehrswesen verhängnisvoll war.

Die Sozialistische Partei hat mit ihrem Verkehrsprogramm Leitlinien für die künftige Entwicklung der Verkehrspolitik in Österreich ausgearbeitet. Sowohl in der Regierungserklärung des Herrn Bundeskanzlers als auch in der Budgetrede des Herrn Finanzministers wurde auf diese Ziele in der österreichischen Verkehrspolitik hingewiesen.

In den vergangenen Jahren wurde dem Ausbau von Verkehrseinrichtungen für den Individualverkehr ein größeres Augenmerk zugewendet als dem Ausbau der Einrichtungen im öffentlichen Verkehr. Gerade die Entwicklung in den österreichischen Ballungsräumen in den letzten Jahren hat gezeigt, wie dringlich es ist, den Ausbau der öffentlichen Nahverkehrseinrichtungen zu forcieren.

Jede verkehrspolitische Maßnahme hat ent-

**Prechtl**

scheidende Rückwirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung unserer Republik. Es müssen daher alle zu treffenden Entscheidungen besonders sorgfältig überlegt und geplant werden. Wir stehen auf dem Standpunkt, daß in einem geordneten Verkehrssystem die Verkehrsträger jeweils jene Leistungen zu übernehmen haben, für die sie unter dem Aspekt der Gesamtwirtschaftlichkeit und der Transporttechnik am besten geeignet sind.

Die Verkehrspolitik muß zum Ziele haben, den gesellschaftlichen und den volkswirtschaftlichen Nutzen zu mehren. Verkehrspolitische Entscheidungen haben sich nach den Bedürfnissen der Menschen und der Wirtschaft auszurichten. Daraus ist zu folgern, daß die Verkehrspolitik auch ein Faktor des sozialen und des wirtschaftlichen Fortschrittes eines Landes ist. Die große Bedeutung der Österreichischen Bundesbahnen als Verkehrsträger für die Gesamtwirtschaft wird von allen politischen Gruppen in Österreich außer Streit gestellt.

Die Vorteile des Schienentransportes sind bekannt. Ich darf nur einige wenige Punkte erwähnen: hohe Transportleistung bei geringem Energiebedarf. Hier nur eine Ziffer, die in den Vereinigten Staaten erhoben worden ist: Rund 25 Prozent des gesamten Energiebudgets der Vereinigten Staaten werden nur für den Verkehr ausgegeben. Da die Energie knapp wird, wird man sich überlegen müssen, jenen Verkehrsträgern den Vorrang einzuräumen, die eben einen geringeren Energiebedarf haben und letzten Endes die niedrigeren volkswirtschaftlichen Kosten aufweisen.

Optimale Sicherheitsbedingungen und Automationsmöglichkeiten. Ich möchte Ihnen zu den Automationsmöglichkeiten etwas sagen -. Eine sehr betrübliche Mitteilung für uns als Eisenbahner. Es wäre im europäischen Raum vorgesehen gewesen, im Jahre 1985 die automatische Kupplung einzuführen. In der letzten Sitzung der internationalen Eisenbahnerorganisation, die vor wenigen Tagen in Paris stattgefunden hat, wurde dieses Projekt über das Jahr 1990 zurückgestellt, weil die europäischen Bahnen nicht in der Lage sind, die automatische Kupplung zu finanzieren. Ein trauriges Kapitel der europäischen Verkehrsgeschichte.

Der gesamte Osten hat die automatische Kupplung und fährt bereits mit ihr, der gesamte amerikanische Kontinent fährt mit der automatischen Kupplung, Japan fährt mit der automatischen Kupplung, Australien fährt mit der automatischen Kupplung - aber im europäischen Raum hat man nicht die notwendigen Mittel. Für den europäischen Raum wäre ein Betrag von etwa rund 30 Milliarden DM erforderlich gewesen.

Warum ich das sage? - Aus einem sehr guten Grund. Wir als Eisenbahner wären sehr daran interessiert gewesen, die automatische Kupplung einzuführen, weil sie eine sehr große und eminente Sicherheit für unser Vershubbpersonal bedeutet hätte. So aber werden noch Hunderte Vershubbbedienstete die schwersten Verletzungen erleiden. Aber das allein ist es ja nicht, sondern auch der große Rationalisierungseffekt. Alle jene, die immer von der Rationalisierung der Österreichischen Bundesbahnen sprechen, mögen zuerst in den internationalen Gremien Ordnung schaffen. Erst dann werden wir auch bereit sein, unser Nötiges dazu beizutragen.

Daß die Eisenbahnen letzten Endes eine optimale Ausnützung unter geringster Umweltbelastung bedeuten, ist mehr oder weniger bekannt. Aber selbst noch so großer Mitteleinsatz und noch so große Anstrengungen der Unternehmungsleitung der Österreichischen Bundesbahnen und aller Bediensteten würden wohl kaum ausreichen, um der Bahn jene Position innerhalb des Verkehrswesens zu geben, welche ihr auf Grund ihrer Leistungsfähigkeit, ihrer Ausstrahlung auf das Gemeinwesen zukommt, wenn nicht die Startbedingungen der Eisenbahnen im Konkurrenzkampf entscheidend jenen der anderen Verkehrsträger angeglichen werden.

Die der Tarif- und Beförderungspflicht unterliegende Eisenbahn wird praktisch schutzlos der Konkurrenz durch den Straßenverkehr und hier vor allem durch den Straßengüterverkehr ausgesetzt. Dieser unterliegt keiner Beförderungspflicht und hat auch nicht im entsprechenden Ausmaß für seine Wegekosten aufzukommen.

Es mag paradox klingen, aber erst der sozialistischen Regierung ist es gelungen, die Mittel der Mineralölsteuer für die Diesellokomotiven den Österreichischen Bundesbahnen zuzuführen. (*Beifall bei der SPÖ.*) Es waren die Landespolitiker, die die größten Schwierigkeiten in dieser Richtung gemacht haben. Im Laufe von zehn Jahren haben die Österreichischen Bundesbahnen 1 Milliarde Schilling für den Straßenbau in Österreich zur Verfügung stellen müssen, weil eine gesetzliche Auflage in dieser Richtung vorhanden war.

Es ist dem Herrn Finanzminister und dem Herrn Bundeskanzler zu danken, daß sie diesen sehr unpopulären und nicht verstandenen Weg beschritten haben, der heute zu einem sehr positiven Erfolg führt.

Es muß hier im Hause auch einmal gesagt werden, daß die Einhaltung der dem Straßengüterverkehr gesetzlich vorgeschriebenen arbeitsrechtlichen und technischen Auflagen nur sehr unzulänglich oder vielfach gar nicht überwacht wird.

**Prechtl**

Ich möchte, um nicht mißverstanden zu werden, betonen, daß ich keinesfalls einem staatlichen Dirigismus in der Verkehrswirtschaft das Wort rede, aber bei einer objektiven Würdigung aller Faktoren ergibt sich der zwingende Schluß, daß ordnungspolitische Eingriffe mit dem Ziele, die Chancengleichheit für Schiene und Straße herbeizuführen, in Zukunft unvermeidbar sein werden, wenn eine Fehlentwicklung abgestoppt werden soll. Vordringlich nötig für die Entzerrung der Wettbewerbssituation erscheint es mir, den Straßengüterverkehr zu einer Beitragsleistung heranzuziehen, die den von ihm verursachten Wegekosten entspricht.

Weiters wäre die Belastung der LKW mit der Kraftfahrzeugsteuer dem europäischen Standard anzupassen. Zur Illustration der derzeitigen Lage sei darauf hingewiesen, daß die Kraftfahrzeugsteuer in keinem europäischen Staat niedriger ist als in Österreich. Für einen Europa-LKW-Zug mit 38 Tonnen sind in Österreich 900 S an Kraftfahrzeugsteuer pro Jahr zu bezahlen. Die steuerliche Belastung beträgt hingegen in der Schweiz das Sechsfache, in Belgien das 24fache, in Dänemark das 54fache und in der Bundesrepublik Deutschland das 74fache. Ich möchte dazu sagen, daß noch eine weitere Verzerrung durch die Einführung des Mehrwertsteuersystems und der gleichzeitigen Abschaffung der Beförderungssteuer eingetreten ist. Wenn wir die Politik in dieser Richtung weiterführen, brauchen wir in Österreich keine Politik zu machen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Nun werden Sie sagen, das liegt doch an der sozialistischen Regierung. Nein, meine sehr geehrten Damen und Herren, das Hohe Haus hat die Möglichkeit, jene legislativen Maßnahmen zu schaffen, die der Regierung und dem Verkehrsminister die Möglichkeit geben, letzten Endes geordnete Maßnahmen zu setzen.

Wie schaut es in Wirklichkeit aus? Wer finanziert in Österreich den Straßenbau? Sie zahlen für ein Auto, zum Beispiel – um keine Reklame oder doch eine Reklame zu machen – für einen Mittelklassewagen, Peugeot 304, im Jahr 600 S an Steuer. Das sind zwei Drittel dessen, was für einen 38-Tonnen-LKW-Zug bezahlt wird, und 1.500.000 PKW-Benützer subventionieren praktisch in Österreich den Straßenverkehr, und gleichzeitig subventionieren sie die Konkurrenz der Österreichischen Bundesbahnen.

Ich weiß, daß das Wegekostenproblem das heißeste Eisen ist. In den Vereinigten Staaten gibt es eine Reihe von Tests. Aber da hier im Hohen Haus so viel vom Sparen gesprochen worden ist, sollen auch jene die echten Kosten

tragen, die sie letzten Endes verursachen. Sie sehen es auf den Autobahnen, wenn Sie auf der rechten Spur fahren, daß Sie bei Regenwetter praktisch bereits in einem Bach fahren, weil die Straße völlig zunichte gemacht worden ist.

Es ist daher, glaube ich, notwendig, auch eine Verkehrspolitik zu betreiben, die nichts kostet, weil ja das Parlament die Möglichkeit hat, Gesetze zu beschließen.

Unter anderem wäre es in diesem Zusammenhang notwendig, eine Novellierung des Güterbeförderungsgesetzes und des KraftfahrLinien-gesetzes hinsichtlich des substituierenden Schienenersatzverkehrs und des Nachfolgeverkehrs neu zu fassen und zu überdenken. Der Bahn müßte das Recht eingeräumt werden, den Nachfolgeverkehr nach unwirtschaftlich gewordenem Schienenverkehr ohne Formalitäten und ohne Behinderung der Entscheidungsfreiheit auf der Straße mit eigenen Fahrzeugen besorgen zu können.

Zwei Beispiele: Die Österreichischen Bundesbahnen mußten, um die Durchlaßfähigkeit der Arlberg-Rampe zu erhöhen, den Personenverkehr – ich meine hier nur die Personenzüge – herausnehmen. Nun müssen die Österreichischen Bundesbahnen einen sehr langwierigen Weg gehen und ansuchen, daß ihnen der Nachfolgeverkehr auf der Straße gewährt wird. Die Situation wird sich noch mehr verschlimmern, wenn der Arlberg-Tunnel in Betrieb genommen wird.

Genau die gleiche Situation auf der Tauern-Rampe, der meistbefahrenen Strecke im europäischen Raum im Rahmen des Transitverkehrs. Wenn hier der Herr Abgeordnete Schmidt von Umleitungen in der Schweiz und allen möglichen Dingen gesprochen hat, dann muß man ihm zuerst sagen, daß Österreich ein sehr gebirgiges Land ist und daß zuerst die Durchlaßfähigkeit der Transitstrecken erhöht werden muß, um den notwendigen Transitverkehr aufnehmen zu können.

Dazu muß aber auch gesagt werden, daß nicht allein – da teile ich hier vollkommen die Meinung – die betriebswirtschaftlichen Überlegungen maßgebend sind. Wir haben uns immer dagegen gewehrt, die Österreichischen Bundesbahnen nach kaufmännischen Gesichtspunkten zu führen. Ich sage Ihnen auch, warum: Weil ich glaube, daß es keinen einzigen Beamten gibt, weder bei den Österreichischen Bundesbahnen noch in der gesamten Verwaltung, der die Mittel letzten Endes nicht sehr sparsam einsetzt. Ich glaube, so wie es der Herr Abgeordnete Gasperschitz gesagt hat, daß der Dienst, den die Beamten in diesem Zusammenhang abgelegt haben, sehr sorgfältig überlegt worden ist.



**Prechtl**

Ich möchte noch auf eines verweisen. In der Zeit der ÖVP-Alleinregierung hat man zwar sehr viel über eine moderne Verkehrspolitik gesprochen, aber für die Österreichischen Bundesbahnen ist in dieser Zeit fast nichts geschehen. Ich werde auf diese Ziffern dann noch sehr genau eingehen. Es blieb dem sozialistischen Verkehrsminister Lanc und dem von ihm bestellten Vorstand vorbehalten, zukunftsweisende Aussagen für die Gestaltung der Österreichischen Bundesbahnen zu tätigen.

Am 9. Juli 1975 wurde das Unternehmenskonzept mit Leitlinien für das Jahr 1975 bis zum Jahre 1985 vorgelegt. Dieses Konzept soll den gesetzgebenden Körperschaften als Entscheidungshilfe für die weitere Gestaltung der Österreichischen Bundesbahnen dienen. Den Kunden der ÖBB soll es als Informationsmittel dienlich sein, und den Verwaltungsstellen der ÖBB wird es als wichtige Orientierungshilfe für ihre zukünftige Arbeit dienen.

Als Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner begrüße ich die Vorlage dieses Konzeptes, und als Interessenvertretung der arbeitenden Menschen in diesem Betrieb werden wir an der modernen Umgestaltung unseres Betriebes mitarbeiten.

Für die Modernisierung der ÖBB, die Verbesserung des Leistungsangebotes und zur Rationalisierung des Betriebsablaufes werden in den nächsten Jahren große Investitionen nötig sein. Im Unternehmenskonzept wird für die Österreichischen Bundesbahnen eine jährliche Investitionsquote von rund 5 Milliarden Schilling verlangt. Ich glaube jedoch, daß wir für eine echte Modernisierung des Betriebes jährlich um 1 bis 2 Milliarden Schilling mehr benötigen würden.

Die Bedeutung, die diese Bundesregierung dem Ausbau der Österreichischen Bundesbahnen zumißt, drückt sich in den jährlich steigenden Investitionsmitteln aus.

Standen in der Zeit der ÖVP-Alleinregierung im Jahre 1966 1,3 Milliarden Schilling zur Verfügung – im Jahre 1969 sind es knapp über 2 Milliarden Schilling gewesen –, so steigerte sich dieser Betrag unter dem sozialistischen Verkehrsminister im Jahre 1972 auf 3,2 Milliarden Schilling und im Jahre 1974 auf 3,7 Milliarden Schilling.

Im Bundesvoranschlag für das Jahr 1976 scheinen die Österreichischen Bundesbahnen mit Gesamtausgaben von 20,3 Milliarden Schilling und Gesamteinnahmen von 15,1 Milliarden Schilling auf. Im Rahmen dieses Bundesvoranschlages kommt den für die Bruttoinvestitionen vorgesehenen Mitteln besondere Bedeutung zu. Im Grundbudget sind 3287 Millionen Schilling

veranschlagt, der Konjunkturausgleich-Voranschlag enthält weitere 1524 Millionen Schilling für die Investitionen der Österreichischen Bundesbahnen, sodaß nach einer allfälligen Freigabe der Stabilisierungsquote und des Konjunkturbelebungsprogramms insgesamt 4,8 Milliarden Schilling verfügbar sein werden, und dazu wird wahrscheinlich noch ein Eurofimakredit in der Höhe von 300 Millionen Schilling kommen, sodaß also die 5-Milliarden-Grenze als Investitionsquote überschritten wird, und das zeigt in diesem Zusammenhang, daß die sozialistische Bundesregierung diese Gelder richtig anzulegen weiß, und sie weiß auch, daß es notwendig ist, die Österreichischen Bundesbahnen mit dem notwendigen Investitionskapital auszustatten.

Der hohe Nachholbedarf bei der Anlagenerhaltung und der Verbesserung der Betriebssituation erfordert einen enormen finanziellen Aufwand, und da die Aufbringung dieser großen Beträge aus dem normalen Bundesbudget sicherlich nicht zur Gänze möglich erscheint, wären auch andere Finanzierungsmöglichkeiten zu überlegen.

Durch die auf dem Kreditwege zur Verfügung gestellten Mittel könnten die unumgänglichen Investitionen bei den Österreichischen Bundesbahnen forciert werden.

Es muß aber in diesem Zusammenhang auch noch überlegt werden, daß die Aufträge aus jenen Mitteln, die die Österreichischen Bundesbahnen zur Verfügung haben, auch von der österreichischen Industrie verkraftet werden können. Es ist also letzten Endes auch eine Koordination zwischen der Industrie und den Österreichischen Bundesbahnen notwendig.

Ich möchte im Rahmen der Investitionsplanung bei den Österreichischen Bundesbahnen noch einige sehr wesentliche Dinge sagen.

Es handelt sich hier vor allen Dingen um die rasche Fortführung der Elektrifizierung und um den Abschluß der Elektrifizierung. Es ist bemängelt worden, daß für die Elektrifizierung geringere Beträge veranschlagt worden sind. Dies bedeutet nur, daß sich die Elektrifizierung in Österreich nun langsam dem Ende nähert.

Zu unserem Bedauern müssen wir feststellen, daß die Österreichischen Bundesbahnen sowohl in der Monarchie als auch in der Ersten Republik als auch in der Zweiten Republik sehr oft der politische Zankapfel gewesen sind und daß die Elektrifizierung der Österreichischen Bundesbahnen fast 70 Jahre in Anspruch genommen hat. Das ist aber nicht ein Verschulden der sozialistischen Regierung. Vielmehr ist es unserem Verkehrsminister Waldbrunner zu verdanken, daß er mit großem Elan und mit

**Prechtl**

Initiative die Elektrifizierung der Österreichischen Bundesbahnen nicht nur begonnen, sondern auch mit Vehemenz vorangetrieben hat.

Durch die hohe Investitionsrate im Budget wird es möglich sein, im Jahre 1976 24 Elektroloks, 9 Diesellokomotiven, 6 Städtesschnellzüge, 24 Liegewagen, 22 Reisezugwagen und 542 Güterwagen anzukaufen.

Nur um Ihnen eine Ziffer zu sagen: In der Zeit der ÖVP-Regierung wurden 12 Elektrolokomotiven jährlich geliefert; das heißt, wir überschreiten auch diese Ziffer sehr stark.

Die Österreichischen Bundesbahnen sind letzten Endes nicht nur auf den Fahrpark angewiesen. Ich möchte, weil es in der letzten Zeit besonders erwähnt worden ist, zu den Eisenbahnkreuzungen nur noch einige Worte sagen.

Die Österreichischen Bundesbahnen haben im Laufe von 14 Jahren 1788 Eisenbahnkreuzungen aufgelassen. Es wurde dafür ein Betrag von mehr als 1,2 Milliarden Schilling aufgewendet. Gleichzeitig wurden 224 Dienstposten eingespart und 742 Dienstposten nicht mehr besetzt.

Aber im Rahmen der Straßenverkehrsordnung werden neuerlich Probleme auftauchen.

In den Wandelgängen des Parlaments wird man immer angegangen: Die Eisenbahn hat immer große Verspätungen! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wenn die neue Straßenverkehrsordnung jetzt Platz greift, dann müssen die Züge ihre Geschwindigkeit von 100 km auf 80 km senken. Das bedeutet, daß es in diesem Zusammenhang vermutlich zu weiteren Verspätungen kommen wird, oder es werden stärkere Lokomotiven angeschafft, die von Seite der österreichischen Industrie schon als Prototyp in Betrieb sind.

Nun noch einige Worte zu den Österreichischen Bundesbahnen im Zusammenhang mit ihrer Stellung als einer der größten Bauherren der Republik. Ich glaube, es herrschen auch hier oft unter Umständen nicht die richtigen Vorstellungen.

Die Österreichischen Bundesbahnen – hier ist eine Hochrechnung der Österreichischen Bundesbahnen erfolgt – vergeben etwa 98 Prozent der gesamten Investitionsquote an die Privatwirtschaft, und es wurde errechnet, daß die Österreichischen Bundesbahnen rund 30.000 Arbeitsplätze sowohl in der Privatwirtschaft und in der verstaatlichten Industrie als auch im Gewerbe sichern.

Die Tarifpolitik möchte ich nicht mehr erwähnen, sie wurde von meinem Vorredner, Kollegen Troll, bereits ausführlich behandelt,

aber hier geht der Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen schon sehr weit, und wir hoffen, daß die neue Tarifreform der Österreichischen Bundesbahnen nun einen neuen Kundenkreis erschließen wird.

Abschließend noch zwei Bemerkungen zum Personal. Ich möchte hier folgendes sagen: Die Österreichischen Bundesbahnen stehen immer im Mittelpunkt der Kritik, daß wir zuviel Personal haben. Es ist doch so: Wenn jemand einen Führerschein erwirbt oder eine Wohnung bekommt, wird der eine sofort zum „Verkehrsexperten“ und der andere sofort zum „Wohnbauexperten“. Ich möchte Ihnen nur sagen, was bei den Österreichischen Bundesbahnen personalmäßig geschehen ist.

Es werden in den nächsten Jahren 10.000 Bedienstete in den Ruhestand treten. Wir haben rund 6 Millionen Überstunden bei den Österreichischen Bundesbahnen. Wenn Sie nun die Produktivität berechnen und das Jahr 1950 mit 100 annehmen, so hat sich die Produktivität im Jahre 1960 auf 151 Prozent erhöht, im Jahre 1965 auf 158 Prozent, im Jahre 1970 auf 177 Prozent und im Jahre 1974 auf 195 Prozent. Die Produktivität hat sich damit gegenüber dem Jahre 1938 um mehr als das Dreifache erhöht.

Es ist nicht so, wie es allgemein heißt, daß wir als Gewerkschaft der Eisenbahner, wenn dementsprechende Investitionsmittel zur Verfügung gestellt werden, nicht bereit sind, diesen Gedanken aufzugreifen. Wir glauben, daß die Österreichischen Bundesbahnen ein modernes Verkehrsmittel sind, und wir glauben, daß auch die notwendigen Investitionen zu tätigen sind, möchten aber festhalten, daß Rationalisierungsversuche auf dem Rücken des Personals auf unseren entschiedensten Widerstand stoßen werden.

Gerade die Eisenbahner sind es, die im Rahmen der Gehaltspolitik vielfach zitiert worden sind. Es wurde heute schon diese Ziffer genannt: Rund 67 Prozent der Aufwendungen werden allein für das Personal ausgegeben.

Ich möchte aber nur dem Herrn Abgeordneten Schmidt und meinen Vorrednern sagen: Vom Jahr 1960 bis zum heutigen Tag wurde der Personalstand bei den Österreichischen Bundesbahnen um 7000 Bedienstete abgesenkt. Wir haben trotzdem die Arbeitszeitverkürzung von 48 auf 40 Stunden ohne Personalvermehrung verkraftet.

Zur Gehaltspolitik: Wir sollen sicher eine solche Gehaltspolitik verfolgen, die der jetzigen wirtschaftlichen Situation angepaßt ist; eine Modifikation des Gehaltsgesetzes ist unerlässlich. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, ein neues Gehaltsgesetz zu schaffen. Es soll Auf-

**Prechtl**

gabe des Verwaltungsausschusses der vier Gewerkschaften des öffentlichen Dienstes sein, konstruktive Vorschläge zu bringen.

Ich möchte in diesem Zusammenhang erwähnen, daß wir nicht eine Gehaltspolitik verfolgen wollen, wie das Kollege Gasperschitz fünf Minuten vor Torschuß der Personalvertretungswahlen getan hat, sondern wir sind für eine konstruktive Gehaltspolitik zum Wohle aller Eisenbahner.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Gerade zur Weihnachtszeit ist es der Eisenbahner – die anderen verbringen ihre freien Stunden und freien Tage bei ihrer Familie –, der einen sehr schweren Dienst zu verrichten hat. Ich glaube, es ist auch notwendig, daß wir nicht nur den Eisenbahnern, sondern allen öffentlich Bediensteten, die etwa für die Sicherheit in unserem Land sorgen, Dank und Anerkennung aussprechen (*Beifall bei der SPÖ.*)

Wir Eisenbahner freuen uns, daß dieses Budgetkapitel die höchste Investitionsquote seit Bestehen der Zweiten Republik hat. Wir hoffen nur, daß diese Mittel nutzbringend für die österreichische Bevölkerung und für die österreichische Wirtschaft angewandt werden. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident **Minkowitsch**: Zur aufgeworfenen Frage an den Präsidenten stelle ich fest, daß ich mir das Stenographische Protokoll vorlegen lassen und dann das der Geschäftsordnung Entsprechende veranlassen werde.

Als nächster zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Melter. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Melter** (FPÖ): Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Der Abgeordnete Prechtl, der soeben gesprochen hat, begann seine Ausführungen mit einer Unterstellung, indem er nämlich zum Ausdruck bringen wollte, daß der freiheitliche Abgeordnete Dr. Schmidt Berichte veröffentlicht, die noch vertraulich wären.

Der Herr Abgeordnete Prechtl hat offensichtlich übersehen, daß unter der Beilage Nummer 1 zu den Stenographischen Protokollen der jetzigen Gesetzgebungsperiode am 4. November 1975 der Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes über das Verwaltungsjahr 1974 zugeleitet worden ist. Der Abgeordnete Prechtl hat allem Anschein nach noch keine Gelegenheit gehabt, diesen Rechnungshofbericht für seinen Bereich zu lesen.

Sonst hätte ihm auch auffallen müssen, daß auf Seite 238 unter 91.6.1 über einen Bahnhof bei Villach, nämlich Fürnitz, kritische Bemerkungen enthalten sind, daß auf derselben Seite

unter 91.7.1. der Zentralverschiebebahnhof Wien genannt wird und daß auf Seite 240 unter 91.9.1.2. schließlich über die Verhältnisse beim Verschiebebahnhof Salzburg-Gnigl einige Bemerkungen aufscheinen.

Wenn also der Herr Abgeordnete Prechtl die Gelegenheit einer Wortmeldung dazu benützt, hier zu versuchen, entweder die Vertraulichkeit des Rechnungshofberichtes oder den Mißbrauch vertraulicher Nachrichten durch einen Abgeordneten herauszustellen, so muß ihm entgegengehalten werden, er sollte zeitgerecht jene Vorlagen lesen, die auch ihn direkt angehen. Wenn er schon als einer der Hauptsprecher der sozialistischen Fraktion zum Verkehrsbereich auftritt und dafür auch so viel Zeit in Anspruch nimmt, dann sollte er sich vorher informieren, was der Rechnungshof über seinen Aufgabenbereich zu berichten weiß. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Nun noch etwas anderes zu den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Prechtl. Er hat unter anderem den Wunsch vorgebracht, es möge das Hohe Haus, und zwar wahrscheinlich in erster Linie die Oppositionsfraktionen, der Bundesregierung ein Instrument in die Hand geben, um die Wegekosten im Straßenverkehr jenen aufzulasten, die sie verursachen; es soll das Hohe Haus die Grundlagen dafür schaffen.

Ich frage den Herrn Abgeordneten Prechtl: Wozu haben wir eine Regierung, ausgestattet mit einer absoluten Mehrheit, hier in diesem Hohen Hause, die in anderen Bereichen allein das beschließt, was sie will? Warum tut sie es nicht auch in diesem Bereich? Soll immer nur die Opposition für die Regierung oder Ihre eigene Fraktion die Kastanien aus dem Feuer holen? Oder ist es nicht Aufgabe einer Regierung, ein Konzept über den Verkehr zu erarbeiten und zur Beschlußfassung dem Hohen Hause vorzulegen?

Ich glaube, es werden denn doch die Aufgaben etwas verkannt, und es wird der Versuch unternommen, andere zu belasten, wenn man selbst nicht die Fähigkeit hat, sinnvolle Regelungen vorzusehen und durchzuführen.

Dasselbe trifft etwa beim Vorwurf an den Kollegen Dr. Schmidt zu, der darauf hingewiesen hat, daß Österreich vom Transitverkehr durchaus nicht bevorzugt bedient wird. Er hat ausgeführt, daß es in erster Linie notwendig wäre, die Durchzugsstrecken auszubauen, um so die Durchlässigkeit zu verbessern. Das stimmt; das ist einwandfrei richtig.

Aber ich muß den Abgeordneten Prechtl doch fragen, wann etwa ein Freiheitlicher die Möglichkeit gehabt hätte, diese Vorsorgemaßnahmen zu treffen? Wir haben nie den Verkehrsminister gestellt. Aber die Sozialisten haben ihn

**Melter**

26 Jahre lang – seit 1945 – gestellt und haben es nicht vermocht, diese Aufgabe zu lösen. Sie haben es nicht einmal dann vermocht, als sie allein die absolute Mehrheit in diesem Hause hatten. Dazu standen ihnen immerhin fünf Jahre Zeit zur Verfügung.

Nun einiges zur Personalentwicklung der ÖBB. Diesbezüglich ist ja der Abgeordnete Precht als Obmann der Gewerkschaft absolut zuständig. Wir haben schon von seinem Vorgänger, dem Herrn Abgeordneten Ulbrich, gehört – und auch von ihm selbst –, daß es ohne weiteres möglich wäre, Tausende Dienstposten einzusparen.

Der Darstellung der Personalentwicklung, die in den Materialien zum Budget enthalten ist, kann man diese Einsparung durchaus nicht entnehmen. Im Jahre 1974 wurden an Beamten, Angestellten und Arbeitern durchschnittlich 70.422 Dienstposten ausgewiesen. Im Jahre 1975 waren zum Jänner 70.992 vorgesehen und 71.267 im Jahre 1976. Man sieht also eine Steigerung um 275 Dienstposten vor. Von Einsparung also keine Rede, von günstigen Auswirkungen, von Rationalisierungsinvestitionen auch kaum etwas zu bemerken.

Dabei ist ja eindeutig festzustellen, daß gerade das Bundesbahnbudget durch den Personalaufwand sehr stark belastet wird. Sie selbst, Herr Abgeordneter, haben davon gesprochen, daß der Aufwand für Personal mehr als 67 Prozent beträgt.

Auch bei der Steigerung wirkt sich das natürlich entsprechend aus. Ich will es mir ersparen, hier die Detailzahlen zu nennen. Ich möchte nur darauf hinweisen, daß im Wirtschaftsvoranschlag der Österreichischen Bundesbahnen eine ganz beachtliche Steigerung festzustellen ist. Wo? – Beim Reinverlust. Eine Steigerung von exorbitantem Ausmaß.

Im Jahre 1974 wurde der Reinverlust mit 1,763 Milliarden Schilling ausgewiesen. Im Jahre 1975 wurden schon im Voranschlag 2,707 Milliarden Schilling genannt, und er steigt im kommenden Jahr auf das „bescheidene“ Ausmaß von 3,143 Milliarden Schilling, das ist innerhalb von zwei Jahren fast eine Verdoppelung des Reinverlustes.

Man muß sich fragen, wohin eine derart progressive Entwicklung der Abgänge führen kann.

Demgegenüber stehen dann Erklärungen der Bundesregierung, in denen der Bundeskanzler zweimal – und zwar im hektographierten Protokoll auf Seite 50 und 51 – darauf hinweist, daß eine Neuregelung der Finanzierung notwendig ist.

Auf Seite 50 finden wir folgende Formulierung: „Eine Regelung, die die Finanzierung der rentierlichen Investitionen der Bahn über den Kapitalmarkt ermöglicht, ist daher unerlässlich.“

Auf Seite 51: „Das Erschließen neuer Finanzierungsquellen für die großzügige Erfüllung dieser Aufgabe erscheint daher unerlässlich zu sein.“

Nun fragt man sich, wohin die langjährige Planung der sozialistischen Bundesregierung und ihrer Mitarbeiter geführt hat, wenn man in diesem Budget für das Jahr 1976 im Zusammenhang mit dieser Finanzierung über den Kapitalmarkt keine Anhaltspunkte findet. Man hätte 26 Jahre lang unter sozialistischen Verkehrsministern Zeit gehabt, hier entsprechende Vorsorge zu treffen.

Nun etwas zum Bereich der Post. Bisher hat man im Postbereich immer wieder darauf hingewiesen, daß manche dringend notwendigen Ausbauvorhaben, insbesondere im Fernmeldesektor, deshalb nicht getätigt werden konnten, weil das notwendige Personal, insbesondere das Fachpersonal, nicht zur Verfügung gestanden hätte.

Nun zeigt sich, daß bei der Post gegenüber dem laufenden Jahr eine geringfügige Verminderung des Personalstandes vorgesehen ist, obwohl die Dienstleistungen ausgebaut werden, obwohl durch den vermehrten Einsatz von Postomnibussen und durch den Ausbau von Postämtern ein vermehrter Personaleinsatz notwendig wäre und obwohl etwa gerade die Arbeitszeitverkürzung im Zustellungsbereich der Post zu katastrophalen Verhältnissen geführt hat, die unter anderem auch den verlorenen Aufwand von 30 Millionen Schilling zur Folge hatten, als man durch falsche Vorsorge den Versuch unternahm, im Privatbereich die Zeitungszustellung zu regeln.

So muß man aber feststellen, daß im Arbeitsmarktbereich eine ganz erhebliche Veränderung eingetreten ist, die es ermöglichen würde, den Fehlbestand an Personal auszugleichen, das heißt die notwendigen Neueinstellungen durchzuführen. Dem steht jedoch ein Personalstopp gegenüber, ein Personalstopp zu einer Zeit, in der es notwendig wäre, einerseits vielfältig angemeldete Wünsche auf Investitionen zu erfüllen, die nicht vorgenommen werden, und in einer Zeit, in der entsprechendes Personal auch zu haben wäre.

Dabei gibt es auch ganz erhebliche regionale Unterschiede in der Besetzung der Dienstposten. Ich möchte in diesem Zusammenhang nur eine Resolution der Gewerkschaft der Post- und Telegraphenbediensteten, Landesgruppe Vorarlberg, erwähnen. Die Landesgewerkschaft

**Melter**

weist mit Nachdruck darauf hin, daß es nicht einmal möglich wäre, den natürlichen personellen Abgang zu ersetzen, sodaß der Personalunterstand einen Tiefpunkt erreicht habe, der zu katastrophalen Verhältnissen infolge der Mehrbelastungen führt, die die physische Leistungsfähigkeit bereits übersteigen, sodaß der unzumutbare Streß schon zu vermehrten Krankenständen geführt hat – auch ein fühlbarer Kostenfaktor –: Vielfach kann der zustehende Erholungsurlaub nicht mehr in Anspruch genommen werden.

In einem verstaatlichten Bereich die sozialen Leistungen derart einzuschränken, ist für eine sozialistische Regierung sicher kein Ruhmesblatt.

Ich möchte auch darauf hinweisen, daß gerade dort, wo derartige Unterbestände gegenüber dem Sollstand vorhanden sind, ein absoluter Personalaufnahmestopp keinerlei Berechtigung hat. Ich möchte den Herrn Bundesminister ersuchen, in diesem Bereich dafür zu sorgen, daß ein gewisser Ausgleich stattfindet und daß man die Gelegenheit des Arbeitskräfteangebotes auch ausschöpft, um den schon lange bestehenden Personalmangel zu beseitigen.

Ich darf auch darauf aufmerksam machen, daß die Ausbaumaßnahmen, insbesondere im Fernsprekbereich, durchaus unbefriedigend sind, obwohl dort die besten Ertragsaussichten bestehen. Wenn man nicht einmal 10.000 Hauptanschlüsse monatlich fertigstellen kann – es bewegt sich die Zahl der Neuinstallationen bei etwa 100.000 pro Jahr –, so ist das zu wenig. Wenn man sich darauf beruft, daß glücklicherweise die Rezession auch dazu beigetragen hat, daß weniger Anschlußwerber neu hinzukommen, so ist das keine beruhigende Situation, weil man ja doch damit rechnen muß, daß, wenn diese Rezession wieder zurückgeht, der Bedarf an Hauptanschlüssen automatisch wieder steigen wird.

Es kann auch nicht übersehen werden, daß die exorbitante Steigerung der Postgebühren unter Umständen auch noch eine stärkere Verlagerung zum Ferngespräch verursachen wird.

Das ist ein Umstand, der zweifellos zu bedenken ist und der dazu führen muß, daß die Postverwaltung und die Bundesregierung alles in die Wege leiten müssen, um die derzeit mehr als 180.000 offenen Wünsche auf Herstellung eines Anschlusses möglichst bald zu erfüllen.

Es kann in diesem Zusammenhang auch nicht verschwiegen werden, daß die Fernsprechdichte in Österreich durchaus noch keinen befriedigenden Stand erreicht hat, er liegt unter dem westeuropäischen Durchschnitt bei 266 Anschlüssen auf 1000 Einwohner. Wenn man mit

Schweden vergleicht, wo es bereits 580 Anschlüsse pro 1000 Einwohner gibt, so ist das ein sehr deutliches Zeichen dafür, welche Rückstände noch aufzuholen sind, wobei man sich durchaus nicht darauf berufen kann, daß Österreich etwa mehr ländliche Bereiche hätte als Schweden.

Es ist in diesem Zusammenhang auch zu beachten, daß es auf Grund der technischen Umstellungen, etwa durch Richtfunkstrecken und dergleichen mehr, zweifellos einer Überlegung bedarf, inwieweit die krassen Unterschiede bei den Ferngebühren noch gerechtfertigt sind und ob nicht die Voraussetzungen dafür gegeben wären, die Tarife neu zu gestalten, wobei dies keinesfalls zu einer allgemeinen Erhöhung führen dürfte.

Wir müssen auch darauf hinweisen, daß die Betreuung der einzelnen Bevölkerungsgruppen in den Bundesländern sehr unterschiedlich erfolgt. Es gibt Bundesländer, die mit ihren Anschlüssen weit unter dem Durchschnitt liegen, andere, die erheblich darüber liegen.

Im Bereich der Bundesbahn möchte ich nur noch kurz die Sicherheit der Verkehrsverhältnisse beanstanden. Wenn der Abgeordnete Prectl ausgeführt hat, daß man schon erhebliche Gefahrenpunkte beseitigt hat, so ist das zweifellos richtig. Das kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß die schienengleichen Bahnübergänge, die besondere Gefahrenquellen sind, noch sehr zahlreich bestehen und daß das Beseitigungsprogramm beschleunigt durchgeführt werden muß. Schwere Verkehrsunfälle mit sehr vielen Schwerverletzten und auch vielen Toten zwingen dazu. Es ist eine der dringlichsten Aufgaben, insbesondere auch im Zusammenhang damit, daß man durch die Umwidmung eines Teiles der Mineralölsteuer von 700 Millionen Schilling die Möglichkeit verbesserter Finanzierungsverhältnisse hat.

Da in vielen Bereichen die Bemühungen des Verkehrsressorts nicht den Bedürfnissen entsprechen und weil die Finanzierungsgrundlagen des Budgets absolut unzureichend sind, lehnen wir Freiheitlichen dieses Budgetkapitel ab. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Präsident **Minkowitsch**: Als nächster zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Libal. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Libal** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Unter den öffentlichen Verkehrsträgern nimmt die Österreichische Donauschiffahrt einen nicht unbedeutenden Platz ein. Ich gestatte mir daher, zu den Problemen der Schifffahrt einige kurze Ausführungen zu machen.

**Libal**

Die Österreichische Donaudampfschiffahrt hat im Zuge der Kriegs- und Nachkriegsereignisse die schwersten Verluste ihrer Geschichte erlitten. Fast alle modernen Schiffe waren verlorengegangen, die Hälfte der verbliebenen Flotte bestand aus veralteten und unwirtschaftlichen Dampfschiffen. Die Gesellschaft hatte zudem auch ihr gesamtes Vermögen im Südosten Europas verloren. Auch über die im Inland verbliebenen Besitzungen konnte die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft erst nach Abschluß des Staatsvertrages frei verfügen.

Unter diesen Umständen ist es nicht verwunderlich, daß die DDSG seit Ende des zweiten Weltkrieges laufend auf Unterstützungen des Bundes angewiesen war. Im Jahre 1961 wurde durch die DDSG eine Bilanzbereinigung herbeigeführt und bis 1964 das Grundkapital schrittweise von 16 auf 150 Millionen aufgestockt. Ende der sechziger Jahre erreichten die nicht mehr zu deckenden Verluste mehr als 200 Millionen Schilling, so daß eine grundsätzliche Entscheidung über das Schicksal des Unternehmens gefunden werden mußte.

Ein in den Jahren 1971 und 1972 gemeinsam von der Unternehmungsleitung, von Vertretern des Finanzministeriums sowie des Verkehrsministeriums erarbeitetes Unternehmenskonzept hatte die Zielsetzung, einen möglichst hohen Grad an Eigenwirtschaftlichkeit zu erreichen. Die Bundesregierung akzeptierte das Konzept, und darauf basierend wurde am 2. Mai 1973 das Bundesgesetz über Maßnahmen zur Sanierung der Ersten Donau Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Nationalrat eingebracht. Das Hohe Haus hat diese Gesetzesvorlage am 29. Mai 1973 einstimmig beschlossen.

Schwerpunkte der Sanierungsmaßnahmen waren die Abbuchung der bis zum 1. Jänner 1973 bestehenden Bundesforderungen an die DDSG in Höhe von 383 Millionen Schilling, die Übernahme der mit Haftung des Bundes aufgenommenen und bis zum 1. Jänner 1973 noch offenen Kredite von rund 159,3 Millionen Schilling und ein bis 1976 durchzuführendes Investitionsprogramm zur Umstellung der kostenintensiven Schleppschiffbetriebe auf den kostengünstigeren Motorgüterschiff- beziehungsweise Schubschiffbetrieb mit Gesamtaufwendungen von 350 Millionen Schilling auf Preisbasis vom 1. Jänner 1972. Ferner wurde die Weiterführung der Subventionierung für die Erfüllung von Pensionsverpflichtungen an die DDSG-Altpensionisten von 1972 bis 1976 im Ausmaß von 22,5 Millionen Schilling und der Subventionierung der Fahrgastschiffahrt von 1972 bis 1976 im Ausmaß von 47,1 Millionen Schilling vorgesehen.

Daneben sah das Unternehmenskonzept unter

anderem die Einführung eines leistungsorientierten Entlohnungssystems, die Abstoßung der Schiffswerft Korneuburg und Personalreduzierungen nicht nur im Schiffsdienst, sondern auch in der gesamten Verwaltung vor. Das erwähnte Investitionsprogramm ist bereits weitgehend verwirklicht worden.

Als letzte Tranche wurde vor kurzem der Österreichischen Schiffswerften AG Linz der Auftrag über die Lieferung von 12 Pontonschubleichtern im Gesamtwert von 111 Millionen Schilling erteilt. Die Auslieferung des letzten dieser Leichter ist bis 31. Jänner 1977 vorgesehen, sodaß dann der gesamte Investitionsaufwand völlig planmäßig durchgezogen sein wird. Die Gesamtaufwendungen dafür werden sich infolge der in der Zwischenzeit eingetretenen Lohn- und Materialkostensteigerungen bei den Werften auf 462,95 Millionen Schilling belaufen. Der sich gegenüber der ursprünglichen Preisbasis per 1. Jänner 1972 ergebende Mehrbetrag wird vom Bund übernommen werden. Die anderen Vorhaben des Unternehmenskonzeptes wurden von der Geschäftsleitung und den Mitarbeitern gleichfalls bereits weitgehend verwirklicht. Dafür, glaube ich, ist allen Bediensteten der Donau Dampfschiffahrts-Gesellschaft sowie dem neuen Vorstand der Donau Dampfschiffahrts-Gesellschaft Dank und Anerkennung auszusprechen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Der Eigentümer hat über die oben erwähnten Leistungen hinaus der Gesellschaft noch 18,6 Millionen Schilling für den Ankauf eines Teiles der Comos-Flotte und 54,8 Millionen Schilling für den Neubau eines Ausflugschiffes, das am 30. August heurigen Jahres in Dienst gestellt wurde, zur Verfügung gestellt.

Darüber hinaus fand die Zuführung der Investitionsmittel mit entsprechenden Kapitalerhöhungen ihren Niederschlag darin, daß am 22. Oktober 1975 die Hauptversammlung beschlossen hat, das im Jahr 1972 auf 500 Millionen Schilling erhöhte Grundkapital der Gesellschaft um weitere 188 Millionen Schilling auf 688 Millionen Schilling zu erhöhen. Die Republik Österreich verpflichtete sich, auch diesen Erhöhungsbetrag in bar einzubringen.

Im Hinblick auf die gegebene Situation auf dem Tarifsektor – die Tarifpolitik der Südständler macht es der DDSG unmöglich, die Kostensteigerungen im Tarif unterzubringen – hat sich der Eigentümer erstmalig im heurigen Jahr bereit erklärt, den aus dem Südostverkehr resultierenden Abgang von 42,3 Millionen Schilling in Anerkennung der von der Gesellschaft im Interesse der österreichischen Volkswirtschaft erbrachten Leistungen abzugelten.

Im Budget für 1976 sind aus dem gleichen

**Libal**

Titel 55 Millionen Schilling vorgesehen. Die Durchführung der im Unternehmenskonzept niedergelegten Maßnahmen war insbesondere mit bedeutenden Leistungs- und Produktivitätssteigerungen verbunden, die durch die folgenden Daten sichtbar ihren Ausdruck bekommen.

Im Jahr 1972 betrug die beförderte Transportmenge 2.036.732 Tonnen. 1974 ist diese Menge auf 2.504.069 Tonnen angestiegen, und sie betrug im heurigen Jahr 2.650.000 Tonnen. Und das mit geringerem Personalstand, als dies bisher der Fall war.

Hinsichtlich ihrer Größenordnung liegt die DDSG derzeit im unteren Drittel aller Donaudampfschiffahrtsgesellschaften, in der Netto-Tonnen-Kilometerleistung pro Schiffsbediensteten jedoch an der Spitze. Der Abschluß des Investitionsprogrammes wird es der Gesellschaft erlauben, sich noch besser gegen die ausländische Konkurrenz durchzusetzen.

Offen ist eigentlich nur die Frage eines weiteren Ausbaues der Fahrgastschiffahrt. Diesbezügliche Beschlüsse wurden im Unternehmenskonzept nicht gefaßt. Es wäre aber meiner Meinung nach notwendig, auch hier in nächster Zeit durch Neubauten gerade auf dem Kabinenschiffahrtssektor die österreichische Personenschiffahrt konkurrenzfähig zu machen.

Wenn ich kurz die Neubauten aufzeigen darf, die im Rahmen des Unternehmenskonzeptes für die Frachtschiffahrt durchgeführt worden sind, so sind das acht Motorgüterschubschiffe, zwei Motorschubschiffe, elf Schubleichter und die Motorisierung von vier Güterkähnen. Weiters wurden 14 Güterkähne auf Schubleichter umgebaut, und bei vier Motorgüterschiffen wurden die Schubplattformen dazugebaut. Ich glaube, daß damit die Donau Dampfschiffahrtsgesellschaft noch nicht voll konkurrenzfähig gegen die moderne Ostschiffahrt geworden ist, aber damit doch einen beträchtlichen Teil aufgeholt hat, um weiterhin wettbewerbsfähig zu bleiben.

Im Südostverkehr können im Hinblick auf die erwähnte Tarifpolitik dieser Staaten leider keine entscheidenden Verbesserungen auf dem Tarifsektor trotz aller unserer Bemühungen erwartet werden. Umso mehr sind unsere Anstrengungen darauf gerichtet, im Westverkehr – und hier insbesondere im innerösterreichischen Verkehr – kostendeckende Tarife zu erzielen.

Zur Unterstützung dieser Bemühungen wäre eine Strukturbereinigung innerhalb der österreichischen Donauschiffahrt zweckmäßig, um den durch Tarifierhöhungen immer wieder aufkeimenden unwirtschaftlichen Wettbewerb auszuscheiden. Ich glaube, auch das wird in kürzester Zeit durch das Unternehmen, und zwar

durch den Vorstand des Unternehmens, möglich sein.

Meine Damen und Herren, darf ich noch kurz auf ein Problem eingehen, das in der Öffentlichkeit – hier besonders bei den Donauufergemeinden der Wachau – Unruhe ausgelöst hat: der neue Fahrplan 1976 im Personenschiffsverkehr. Hier hat in der vergangenen Woche im Beisein von Bürgermeistern der Ufergemeinden der Wachau eine Aussprache mit dem Generaldirektor der DDSG Luczensky stattgefunden, in der Behauptungen aufgestellt wurden, die nicht unwidersprochen bleiben können.

Es wurde dem Generaldirektor vorgeworfen, er habe den Fahrplan nach politischen Gesichtspunkten erstellt. Tatsache aber ist, daß der Fahrplan 1975, nach dem das Personenschiff um 7 Uhr früh von Passau abgefahren war, immer mit großen Verspätungen in Wien angekommen ist, was zu Protesten der Passagiere geführt hat. Es konnte aber diese Ankunftszeit, die mit 20 Uhr 30 Minuten festgesetzt war, nicht eingehalten werden, weil durch die nautischen und technischen Umstände, bedingt durch die Schleusung der Personenschiffe durch die Kraftwerke, diese Verspätung entstanden ist. Und diese Verspätung hat meistens eine bis zwei Stunden betragen, sodaß das Schiff statt um 20 Uhr 30 Minuten um 21 Uhr, ja 22 Uhr 30 Minuten angekommen ist und die ausländischen Fahrgäste in Wien dann teilweise keine Hotelzimmer mehr gefunden haben.

Die Proteste haben nun dazu geführt, daß der Fahrplan für 1976 so erstellt wurde, daß in Wien die Ankunft mit 19 Uhr 50 Minuten gesichert sein wird, das konnte aber nur so erreicht werden, daß das Schiff in Passau nun um 14 Uhr 30 Minuten abfährt, in Linz um 19 Uhr 30 Minuten ankommt, dort über Nacht stehenbleibt, in Linz wieder um 10 Uhr früh abfährt und dafür dann in Wien pünktlich um 19 Uhr 50 Minuten ankommt. Die Hinweise der Bürgermeister, daß das ein Nachteil für die Wachaugemeinden ist, sind nicht stichhältig, weil der Fahrplan am nächsten Tag vollinhaltlich eingehalten werden kann.

Aber als oberösterreichischer und Linzer Abgeordneter muß ich mich dagegen verwahren, wenn ein Bürgermeister bei dieser Aussprache erklärt hat, daß es eine Zumutung ist, wenn die Fahrgäste, die aus Deutschland kommen, die vorher in Passau übernachtet haben, nun in der schmutzigen und dreckigen Stadt Linz übernachten müssen. Ich glaube, das ist eine Unterstellung, die mit entsprechender Entschiedenheit zurückgewiesen werden muß.

Ich glaube, daß die DDSG bemüht ist, durch diesen Fahrplan auch die Wachau anständig zu

**Libal**

bedienen. Es wird täglich zweimal – statt einmal wie im vergangenen Jahr – ein Ausflugsschiff zwischen Melk und Krems verkehren, und damit wird dem Fremdenverkehr der Wachau Genüge getan.

Die DDSG hat darüber hinaus, außer diesem Unternehmenskonzept die Motorschiffe „Wien“ und „Passau“ für die heurige Saison generalüberholt und das von der Jahrhundertwende stammende Dampfschiff „Schönbrunn“ ebenfalls modernisiert, damit sie mit diesen alten Schiffen den Anforderungen gerecht werden kann. Ich bin der Überzeugung, daß die Erste Donau Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die im Jahre 1977 auf einen Bestand von 150 Jahre zurückblicken kann, mit Unterstützung dieser Bundesregierung der österreichischen Bevölkerung auch in Zukunft erhalten bleiben wird. *(Beifall bei der SPÖ.)*

**Präsident Minkowitsch:** Als nächster zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Hietl. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Hietl** (ÖVP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Nachdem Herr Kollege Gradinger schon sehr umfangreich zum Budgetkapitel Verkehr Stellung genommen hat, darf ich mir gestatten, zu einigen lokalen Problemen Stellung zu nehmen.

Vielleicht darf ich gleich mit jenen beginnen, mit denen Herr Abgeordneter Libal hier geendet hat. Ich bin zwar informiert über das Gespräch, das mit Wachauer Bürgermeistern stattgefunden hat, ich habe allerdings diesen Satz von einer angeblich dreckigen, schmutzigen Stadt Linz, wenn er gefallen sein sollte, nicht gehört und nehme auch an, daß das in dieser Form nicht gesagt wurde. *(Zwischenruf des Abg. Libal.)* Das muß ich Ihnen, Herr Kollege, überlassen.

Feststeht, daß es zweifellos – wir wollen hier keinen Streit zwischen Oberösterreich und Niederösterreich oder sonstwen entfachen – unser aller Bemühen sein müßte, eine Donauschiffahrt zu gestalten, die letzten Endes allen die Möglichkeit gibt, ihre Ziele zu geeigneten Zeiten anzufahren, und zwar im Wege eines Fahrplanes, den man natürlich nicht für jede einzelne Person gestalten kann, aber doch so, daß man den gesamten Landstrich berücksichtigt. Es steht fest, daß die Wachauer Gemeinden – und hier vor allem der Fremdenverkehrsverband Nibelungengau – bereits am 20. November ein diesbezügliches Schreiben an den Herrn Bundesminister für Verkehr gerichtet haben. Ich habe bei den Budgetberatungen im Ausschuß eine diesbezügliche Frage an den Herrn Minister gestellt, die Antwort war: Bisher wurde die Wachau bei Nacht angefahren, jetzt wäre es

bei Tag und diesbezüglich entstünden überhaupt keine Nachteile.

Für mich war die Antwort im ersten Moment befriedigend, ich habe diese Antwort an den Fremdenverkehrsverband weitergegeben. Es wurde auch in Aussicht gestellt, daß diesbezüglich Verhandlungen stattfinden. Diese haben inzwischen auch stattgefunden. Wenn ich hier die Presse zur Hand nehme und die einzelnen Berichte der Beteiligten gegenüberstelle, dann darf ich feststellen, daß zweifellos diese Verhandlung sehr emotionell geführt wurde. Man muß natürlich verstehen, daß die Bürgermeister dieser Wachaugemeinden, die letzten Endes auch Fremdenverkehrsgemeinden sind, um die Existenz ihrer Städte ringen und daher ihre Anliegen entsprechend zu vertreten haben.

Es ist sicherlich nicht zweckmäßig, jetzt gegeneinander loszuziehen, sondern ich wiederhole, daß wir natürlich alle daran interessiert sein müssen, ein mögliches Konzept zu erstellen. Ich habe daher an den Herrn Verkehrsminister als zuständigen Ressortchef die Bitte, ob es nicht doch möglich ist, im Gesamtrahmen durch Verhandlungen mit der DDSG die Möglichkeiten zu schaffen, um ein Verkehrskonzept und letzten Endes einen Fahrplan zu erstellen, der nach Möglichkeit – ich betone noch einmal: nach Möglichkeit, weil ich weiß, daß jeder einzelne Wunsch nicht erfüllbar ist – allen zugute kommt.

Ich komme nun auf den Fahrgastverkehr zu sprechen. Über den Güterverkehr ist heute schon allgemein anerkennend gesprochen worden, ich kann das nur wiederholen. Aber was den Fahrgastverkehr anbelangt, darf ich feststellen – weil es hier heißt: wenn nur eines der Schiffe ausfällt, kann der auch jetzt schon magere Fahrplan voraussichtlich nicht eingehalten werden –: Ich glaube, daß auch hier alle Stellen bemüht sein müssen. Nicht nur wie zum Beispiel beim Schiff „Schönbrunn“ – vom Herrn Kollegen Libal bereits erwähnt – durch Wiederinstandsetzungen und Wiederflottmachen, sondern letzten Endes nach Möglichkeit auch vielleicht durch entsprechende Ergänzung der vorhandenen Mittel – das muß man natürlich auch dazu sagen, weil auch wir verantwortungsbewußt genug sind und nicht Forderungen aufstellen, die im Budget nicht erfüllbar sind.

Es heißt zum Beispiel hier: Ein gutes Beispiel lieferte der Vertreter der Stadt Ybbs. – Das ist wahrscheinlich der Bürgermeister. – Als vor vier Jahren noch vier Schiffe in Ybbs anlegten, betrug die Frequenz an dieser Anlegestelle 14.000 Passagiere pro Jahr; 1975 hielten laut Fahrplan nur mehr zwei Schiffe, und die Zahl der Passagiere sank auf 7500, also fast auf die Hälfte.



**Hietl**

Ich glaube, das allein beweist doch, daß diese Orte in der Wachau die Berechtigung haben, ihre Wünsche vorzutragen. Das sei weder mit Polemik noch mit irgendwelchen Seitenhieben auf andere Schwesternstädte, sondern ganz klipp und klar darauf abgezielt, daß sie letzten Endes nichts anderes tun, als daß sie die Verpflichtungen gegenüber ihren Städten erfüllen. Um das geht es letzten Endes auch.

Interessant war für mich zu hören, bei dieser Diskussion zu erfahren, daß die beiden Schiffswerften Korneuburg und Linz ohne Aufträge sind und daß derzeit eine Delegation in Moskau wegen Aufträgen verhandelt. Sollte sie mit leeren Händen zurückkommen, dann sind 1500 Arbeitsplätze in Frage gestellt.

Ich glaube, daß alle bemüht sein müßten, für die Erhaltung der Arbeitsplätze sehr viel zu tun, auch wenn nicht immer genau darauf Bedacht genommen wird, ob dies rentabel geschieht. Aber gerade beim Schiffsverkehr könnte in bezug auf die Erhaltung der Arbeitsplätze einiges getan werden. Alle Anstengungen unserer Freunde in der Wachau und im Nibelungengau, für den Fremdenverkehr alles Mögliche zu unternehmen und zu investieren, werden letzten Endes durch eine falsche Fahrplananlegung – so darf ich das wohl behaupten – zunichte.

Ich glaube, daß man auch in dieser Sicht unseren Freunden in diesen Gebieten entgegenkommen muß, denn der Fremdenverkehr ist letzten Endes die Haupteinnahmequelle dieser Gebiete, und wenn man ihnen diese Möglichkeit nimmt, dann muß man auch zur Kenntnis nehmen, daß die Existenz der in diesen Gebieten wohnenden Personen in Gefahr ist, die dann wieder zu Pendlern werden müßten, um irgendwo Beschäftigung zu finden. Das kann doch nicht der Weisheit letzter Schluß sein.

Nur ein paar Worte zu den Telephonanschlüssen im ländlichen Raum. Auch darüber wurde heute schon gesprochen, und ich will mich hier nicht mehr verbreiten. Ich möchte nur darauf hinweisen, daß wir bereits zur Zeit der Minderheitsregierung daran gearbeitet haben, ein Konzept vorzulegen, um mehr Telephonanschlüsse im ländlichen Raum zu ermöglichen. Wir haben 1971 einen entsprechenden Antrag eingebracht, nur hat die Seite der Mehrheit hier in diesem Hause dafür bis heute kein Verständnis gehabt.

Ich muß noch einmal feststellen, daß die Anträge für Telephonanschlüsse im ländlichen Raum und vor allem in entfernten Gebieten sehr, sehr zaghaft behandelt werden, daß jahrelanges Warten notwendig ist und noch dazu von dem einzelnen sehr viel Geld dafür aufgewendet

werden muß. Trotzdem muß man lange warten, um überhaupt einen Telephonanschluß zu bekommen. Ich glaube, daß alle sehr wohl wissen – auch wenn man es vielleicht nicht zugeben will –, daß gerade das Telephon im ländlichen Raum und in entfernten Gebieten heute eine Notwendigkeit ist, über die man sich überall Gedanken machen soll. Man soll die Versprechungen in die Tat umsetzen und diesen Menschen einen Telephonanschluß verschaffen.

Nun zu den Österreichischen Bundesbahnen. Hier auch gleich ein Lokalproblem, das mir am Herzen liegt. Denn wenn man Gelegenheit hat, ab und zu einmal mit der Bahn zu fahren – es geht mir offensichtlich so wie dem Sprecher der Sozialisten, dem Herrn Abgeordneten Prechtli; ich weiß nicht, wieviel er, obwohl er beruflich zuständig ist, im Gegensatz zu mir, mit der Bahn unterwegs ist, um darüber genaue Aufschlüsse zu haben –, wenn man sich ab und zu mit den Verkehrsteilnehmern unterhält, die beruflich nicht anders können als mit der Bundesbahn unterwegs zu sein, dann kann man feststellen, daß man gewissen Forderungen so nachkommt, daß man einfach einen Fahrplan erstellt und sagt: Wir sind selbstverständlich dafür, daß man eine Direktstrecke, zum Beispiel Krems–Wien, macht, aber dann Abfahrtszeiten vorschlägt, die einfach undiskutabel sind, weil sie auf den entsprechenden Personenkreis, für die Pendler, nicht abgestimmt sind. Zum Beispiel fährt der jetzt im kommenden Sommerfahrplan verkehrende Direktzug Wien–Krems fünf Minuten vor 16 Uhr, also fünf Minuten vor Arbeitsschluß, ab. Ich frage mich, wem solch eine Verbindung helfen wird. Wir wollen doch letzten Endes – und ich glaube, gerade bei den Bundesbahnen wäre das sehr notwendig – die Fahrplanerstellung auch rentabel machen. Das kann doch um Gottes willen nicht der Fall sein, wenn man anscheinend bewußt Züge zu einer Zeit einsetzt, wo sie von den Pendlern nicht benützt werden können.

Ich darf Ihnen sagen, daß eine Umfrage unter den Pendlern stattgefunden hat und fast durchwegs alle Fahrgäste festgestellt haben, daß dieser Zug für sie nicht erreichbar ist. Eine halbe Stunde später würde ihnen schon die Möglichkeit geben, diesen Zug zu benützen und in einer Stunde an ihrem Heimatort zu sein. Ich glaube, ein bißchen guter Wille würde hier dazu gehören, und es müßte möglich sein, diesen Fahrplanwünschen Rechnung zu tragen.

Bei dieser Gelegenheit auch gleichzeitig die Frage an den Herrn Bundesminister – bitte, Frau Gesundheitsminister, diese Frage an den Herrn Minister weiterzugeben –: Wann wäre die Möglichkeit der Fortsetzung der Elektrifizierung, die, soweit mir bekannt, Wien–Tulln

**Hietl**

geplant ist, letzten Endes auch nach Krems beziehungsweise in die Franz-Josephs-Bahnstrecke?

Einige Jahre wiederhole ich bereits dieses Thema. Jawohl, wird gemacht werden!, heißt es, und wir hören dann nichts davon.

Noch ein Anliegen: betreffend die Sicherheit von schienengleichen Bahnübergängen. Der Herr Bundesminister hat mir auf meine Frage im Budgetausschuß heute eine Antwort zukommen lassen, wo er darauf Bezug nimmt, daß im kommenden Jahr beabsichtigt ist, 87 Eisenbahnkreuzungen aufzulassen beziehungsweise zu automatisieren. Es würde mich sehr interessieren, welche Strecken das betrifft und welche Bahnkreuzungen damit gemeint sind, denn ich glaube, eine globale Antwort allein ist ein bißchen wenig, um als Abgeordneter darüber Auskunft zu haben.

Was ist gedacht auf dem Bundesbahnsektor, wo will man hier echte Sicherungen herstellen?

Ich glaube, das ist notwendig, es geschehen ohnedies Unglücksfälle genug. Letzten Endes sind es die betroffenen Menschen, die damit immer wieder womöglich noch vor den Kadi zitiert werden. Ich denke hier an die letzten Unfälle an der Westbahn. Man kann nicht immer die einzelne Person dafür verantwortlich machen. Für uns ist der zuständige Ressortminister letzten Endes der Verantwortliche, der sich mit dieser Frage zu beschäftigen hat.

Heute wurde in der „Arbeiter-Zeitung“ ein lokales Problem angeschnitten unter dem Titel „Hilfe für die Partner von Bund und Ländern“. Hier wurde mir bekannt, daß bisher für die Badner Bahn die Stadt Wien die Konzession hatte und letzten Endes dafür verantwortlich war. Nun ist diese Konzession ausgelaufen, und die Stadt Wien ist nicht mehr daran interessiert, obwohl es gerade die Bewohner ihrer Stadt sind, die sehr viel diese Bahn frequentieren. Nun kommt man zu dem Vorschlag, die Investitionen aufzuteilen, 40 Prozent Bund, 30 Prozent Wien, 30 Prozent das Land Niederösterreich. Das Land Niederösterreich wird sicherlich bereit sein, das Möglichste zu tun. Aber man sieht eigentlich nicht ganz ein, warum diese Verantwortung hier wieder die Stadt Wien einfach abgibt und Niederösterreich hier wieder einmal in die Bresche springen muß wie schon oft und sehr viel dazu tun muß, um diesen Verkehr aufrechtzuerhalten.

Ich will das hier nicht verbreiten, aber vielleicht ein paar Fragen dazu. In den letzten Wochen und auch hier in diesem Hause wurde sehr viel über Personalpolitik gesprochen.

Mir sind – bedauerlicherweise, muß ich

sagen; ich habe keine Freude, so etwas wiederzugeben – gerade dieser Tage wieder zwei Fälle aus dem Personalsektor der Bundesbahnen zugekommen, wo Name und alles, wenn Sie wollen, genau bekannt sind. Hier betreibt man eine Art Personalpolitik, die zweifellos nicht in dem Sinne ist, daß man zuerst den arbeitenden Menschen sieht und nicht die parteipolitischen Konsequenzen, die daraus zu ziehen sind.

Gerade hier müßte man auf sozialistischer Seite eher vorsichtig sein. Man soll nicht, wenn man im Glashaus sitzt, mit Steinen auf andere werfen, noch dazu, wo gar nichts bewiesen ist, wo wir eindeutig widerlegen können, wie es tatsächlich dort zugeht, wo Sozialisten die Möglichkeit haben, personalpolitische Entscheidungen zu treffen. Meine Damen und Herren! Auch diese Frage sollte hier nicht frei im Raum stehen, sondern man sollte sich auch darüber Gedanken machen.

Abschließend darf ich hier eine Frage aufwerfen, die immer wieder draußen auftaucht. Ich erinnere mich sehr genau, daß ich hier an diesem Pult gestanden bin, als die Schülerfreifahrt in Österreich eingeführt wurde. Zweifellos kann man über die Art und Weise verschiedener Ansicht sein; sie hat zweifellos auch einiges Gutes gebracht. Aber eines dürfen wir dabei nicht vergessen: daß jene, die in Streusiedlungen wohnen, die schlechte Verkehrsverbindungen haben, nach wie vor nicht jenen Vorteil von der Schülerfreifahrt haben, den man ihnen gerne geben wollte.

Ich könnte Ihnen hier einige Beispiele bringen. Erst gestern abend wurde diese Frage bei einer Versammlung wieder akut: Schüler haben keine Möglichkeit, irgendeine Schülerfreifahrt in Anspruch zu nehmen; sie müssen zehn, zwölf Kilometer per Rad oder, wenn es den Eltern möglich ist, per Auto zur Schule beziehungsweise zur Bahn kommen, weil keine andere Möglichkeit da ist oder die Straßenverhältnisse so sind, daß es nicht anders möglich ist.

Es ist kein Anlaß, hier etwas hinauszuposaunen als besonderen Erfolg. Wir erinnern uns ja, daß das vor einer Wahl war, als dieser Beschluß hier gefaßt wurde. Letzten Endes glaubt man an den großen Erfolg. Für jene, denen es am schwersten fällt, rechtzeitig zu ihrem Schulort zu kommen, sind nach wie vor diese Schwierigkeiten da. Das muß man auch in den Raum stellen; denn letzten Endes hätten gerade diese Kinder auch das Recht darauf, so bequem wie alle anderen, die vielleicht von Haus aus bequemere Möglichkeiten haben, zu ihrer Schule zu kommen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident **Minkowitsch**: Als nächster zum Wort gemeldet ist der Herr Ing. Hobl. Ich erteile es.

Abgeordneter Ing. **Hobl** (SPÖ): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der Herr Kollege Gradinger hat sich in seinem Diskussionsbeitrag heute mit Wiener Verkehrsproblemen beschäftigt und die Meinung vertreten, Fragen der Umstellung von Straßenbahn auf Autobus haben dazu beigetragen, daß die Verhältnisse im Massenverkehr in Wien schlechter geworden sind.

Herr Kollege Gradinger! Ich kann mich noch sehr genau daran erinnern, daß der damals der ÖVP zugehörige Stadtrat für die Wiener Verkehrsbetriebe, unterstützt von der Wiener ÖVP, mit der Auffassung an die Öffentlichkeit getreten ist: Modern ist es, Straßenbahnen aufzulassen und sie auf Autobuslinien umzustellen! Ich war damals einer der wenigen – auch in meiner eigenen Partei in Wien –, die beispielsweise Zweifel an der Richtigkeit der Umstellung der Straßenbahnlinie 13 auf Autobusbetrieb gehegt haben. Aber die Österreichische Volkspartei wollte damals in Wien modern sein und hat das durchgesetzt.

Heute gibt es junge Politiker in der Österreichischen Volkspartei (*Abg. Dr. Prader: Es gibt immer junge!*), die nicht zuletzt vor dem 5. Oktober, Herr Minister Prader, ... (*Abg. Helga Wieser: Wir haben genug junge!*) Genug glaube ich nicht, aber ein paar haben Sie auch. (*Ruf bei der ÖVP: Mit dem Altersparagrafen haben wir keine Schwierigkeiten!* – *Weitere Zwischenrufe.*) Auch wir haben damit keine Schwierigkeiten. Diese wenigen jungen ÖVP-Politiker kritisieren nun die seinerzeitige ÖVP-Politik in Wien, Umstellung von Straßenbahn auf Autobusbetrieb, und sagen, das sei falsch.

Ich selber mußte noch als Bezirksvorsteher von Ottakring gegen den damals zuständigen ÖVP-Stadtrat ganz hart auftreten, daß die Straßenbahnlinie 10, die verlängert wurde, nicht auf Autobus umgestellt, sondern als Straßenbahn weitergeführt wurde. (*Zwischenruf des Abg. Glaser.*) Das hätten Sie Ihrem Kollegen Gradinger sagen sollen, Herr Kollege Glaser! Er hat darüber geredet, und darauf beziehe ich mich. Damals mußte man sich hart durchsetzen, heute wird Kritik geübt und gesagt: Sozialistische Kommunalpolitik!

Es wird auch kritisiert, daß es in Wien mehrere schienengebundene Massenverkehrsmittel gibt, und man meint, es wäre besser, man hätte hier nur ein schienengebundenes Massenverkehrsmittel.

Meine sehr geehrten Damen und Herren von der Österreichischen Volkspartei! In vielen

Großstädten Europas gibt es verschiedene schienengebundene Massenverkehrsmittel. Wenn Sie die Modelle des Verkehrsverbundes zu diesen schienengebundenen Massenverkehrsmitteln betrachten – beispielsweise in Hamburg –, so kommt man immer wieder darauf, daß es gar nicht so unvorteilhaft ist, verschiedene schienengebundene Systeme zu haben.

Dann hat der Kollege Gradinger etwas gesagt, was heute die ÖVP-Propaganda beherrscht, aber auch schon vor den Wahlen beherrscht hat: Der Regierung fällt nichts Besseres ein, als die Autofahrer zur Kasse zu bitten, und das geschieht bei den Haftpflichtversicherungsprämien, das geschieht eventuell über den Benzinpreis, und so weiter.

Meine Damen und Herren! Das mag vom Standpunkt einer Opposition vielleicht kurzfristig – und das bezweifle ich – als wirksames politisches Argument gelten. Wenn Sie die Kritiken aus Ihren eigenen Reihen über Ihre Wahlkampfführung zum 5. Oktober dieses Jahres verfolgen und lesen, was gesagt wurde, so kommt immer wieder heraus: Die Österreichische Volkspartei hat einen Fehler gemacht: Sie hat immer nur kritisiert, sie hat sich aber nicht als Alternative angeboten.

Heute kritisieren Sie weiter. Der Herr Kollege Gradinger sagt: Autofahrer werden zur Kasse gebeten!, aber gleichzeitig fordert er: Mehr Straßenbau, besserer Straßenbau, schnellerer Straßenbau!

Aber er bietet keine Alternative an, die auch darin bestehen könnte, daß man sagt: Österreicher, seid ihr jetzt mit dem Straßenbautempo und mit der Finanzierung des Straßenbaus zufrieden; ja oder nein? Und wenn die Österreicher nicht zufrieden sind, dann kann man auch als Opposition, Herr Professor Koren, natürlich anbieten: Schichten wir um, nehmen wir irgendwelche Ausgaben zurück, und widmen wir diese Beträge dem Straßenbau! (*Lebhafte Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Herr Professor Frühwirth, schlagen Sie vor, was man im Hochschulwesen kürzen soll! Schlagen Sie vor, Herr Kollege Deutschmann, was bei der Landwirtschaftsförderung gekürzt werden soll! (*Rufe bei der ÖVP: „Bauring“!*) Der Bauring ist kein Bundesbetrieb, meine Damen und Herren! Was wollen Sie, Herr Kollege Deutschmann und Herr Kollege Kern, von den Förderungsbeträgen für die Landwirtschaft gekürzt haben? Und, Herr Kollege Professor Frühwirth, welche Kürzung bei Wissenschaft und Forschung? Darüber werden Sie noch reden können. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Sie bieten keine Alternativen an, sondern

**Ing. Hobl**

kritisieren in der primitivsten Form, meine sehr geehrten Damen und Herren! (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*)

Wenn Sie nachsähen, wie die spezifisch gebundenen Steuermittel für den Straßenbau entstanden sind, so würden Sie draufkommen, daß man seinerzeit den Straßenbau genauso wie den Eisenbahnbau aus allgemeinen Steuermitteln finanziert hat und daß man dann, als die Motorisierung stärker geworden ist, schon vor dem zweiten Weltkrieg begonnen hat, zweckgebundene Beiträge einzuhoben. Heute sind wir soweit, daß wir die Kraftfahrzeugsteuer, die Mineralölsteuer, die Bundesmineralölsteuer, wesentliche zweckgebundene Mittel für den Straßenbau, haben.

Meine Damen und Herren! Ich glaube, daß, wenn die Bundesregierung den Österreicherinnen und Österreichern ihre Vorschläge über den rascheren Autobahnausbau erstatten wird, die Österreicher, dann, wenn sie wissen, wie projektbezogen diese Mittel verwendet werden, nicht nein sagen werden. Sie werden aber kein Konzept der großen Oppositionspartei vorfinden, das den rascheren Autobahnbau in unserem Lande sicherstellt.

Herr Kollege Gradinger hat dankenswerterweise in seinem Diskussionsbeitrag auch über eine Frage gesprochen, die uns sicherlich bei der Behandlung der Kraftfahrsgesetznovelle im nächsten Jahr in diesem Haus beschäftigen wird: über die Frage des Sicherheitsgurts und die Verpflichtung, ihn zu tragen. Er hat hiefür ein sehr behutsames Vorgehen vorgeschlagen. Er meinte, er möchte der Diskussion nicht vorgreifen; ich will das auch nicht.

Ich möchte aber hier doch etwas – wie man so modern sagt – deponieren, zur Überlegung stellen. Wir vom ARBÖ haben Ihnen allen wie vielen Österreichern unsere Broschüre „Der Sicherheitsgurt: die Chance in der letzten Instanz“ übermittelt. Ich glaube, diese Broschüre kann dazu beitragen, die Argumente pro und kontra hinsichtlich eines Gurtenobligatoriums sehr gewissenhaft zu prüfen und in der Diskussion noch einige Punkte hinzuzufügen.

Wir erlaubten uns, darin auf die von Experten errechneten Zahlen hinzuweisen, die beweisen, daß wir etwa – das ist schon sehr niedrig gegriffen – 50 bis 70 Prozent der Verkehrstoten auf unseren österreichischen Straßen nicht hätten, wenn die verunglückten Personen angegurtet gewesen wären. Das würde bedeuten, daß die jedes Jahr auf Österreichs Straßen 500 bis 700 tödlich Verunglückten leben würden, nicht den Verkehrstod gefunden hätten. Das würde bedeuten, daß 15.000 bis 19.000 Menschen, die bei Verkehrsunfällen schwer verletzt werden,

diese schweren Verletzungen nicht erleiden würden, trügen sie den Sicherheitsgurt.

Wir weisen in dieser Broschüre auch auf die bestehende Verwendungspflicht für Sicherheitsgurten in Europa hin. Ich möchte das hier nicht zitieren; es ist eine sehr ausführliche Tabelle.

Wir haben uns mit der Frage des Gurtenobligatoriums nächstes Jahr auseinanderzusetzen. Ich bitte Sie, meine sehr geehrten Damen und Herren, in diesem Zusammenhang nur zu bedenken: 2500 Tote, mehr als 50.000 Verletzte! Wenn man nur 50 bis 70 Prozent dieser Verunglückten, tödlich und schwer verletzt Verunglückten, dadurch retten könnte, daß man sagt, sie sind verpflichtet, sich im Kraftfahrzeug dann anzugurten, wenn die Vorschrift besteht, für die Sitzplätze in ihrem Kraftfahrzeug Gurten zu haben, wäre das schon ein ganz bedeutender Erfolg im Kampfe gegen den Verkehrstod!

Da wiegen, glaube ich, alle Argumente, die man gegen die Gurtenverwendung, sicherlich auch aus guten Gründen, bringen kann, doch wesentlich geringer. Ich denke zum Beispiel an die Angst davor, daß man in einem Fahrzeug verbrennt, wenn man angegurtet und bewußtlos ist, oder daß man sich bei einem Sturz des Fahrzeuges ins Wasser nicht rechtzeitig befreien kann.

Wenn man alle internationalen Erfahrungen und Untersuchungen, auch jene, die wir in Österreich angestellt haben, heranzieht, so kommt es doch schlußendlich darauf an, daß eine möglichst große Zahl von Menschen vor Unfallfolgen bewahrt bleibt, die sie für ihr Leben lang zum Krüppel oder ihre Frauen zu Witwen und ihre Kinder zu Waisen machen.

Ich bitte mit zu überlegen, ob nicht das Obligatorium, wie wir es im Gesetzentwurf mit einer zivilrechtlichen Haftung vorsehen, der geringere Nachteil ist und diese Bestimmung im Sinn einer Sanktion leichter vollziehbar ist als jede andere. Die Frage der Prozeßführung, der Beweisführung im Zivilprozeß, des Schmerzensgeldes tritt doch zweifellos zurück, wenn man die großen Erfolge, die darin bestehen, daß durch die Verwendung des Gurtes 500 bis 700 Menschen pro Jahr überleben und 15.000 bis 17.000 nicht zu Krüppeln werden, betrachtet.

Ich möchte meinen Beitrag über das Gurtenobligatorium, das wir im Hause noch zu diskutieren haben werden, damit beenden und Sie eindringlichst bitten – ich glaube, da gehen die Meinungen quer durch alle Fraktionen –, das wirklich vom Standpunkt der Lebenserhaltung zu prüfen und prozessuale und das Vermögen betreffende, meiner Meinung nach geringfügige Nachteile, die sich eventuell ergeben können, dagegen abzuwägen.

**Ing. Hobl**

Ich glaube, meine Damen und Herren, und hoffe, daß sich alle Mitglieder dieses Hohen Hauses zu diesem Obligatorium bekennen werden.

Damit komme ich zum Thema Straßenverkehrssicherheit. Die Straßenverkehrssicherheit ist ein so großes und so schwieriges Problem, daß keine einzige Organisation, auch nicht der Staat, die damit zusammenhängenden Probleme bewältigen kann. Wir wissen alle – das ist internationale Erfahrung –, daß es keine Patentrezepte für Verkehrssicherheitsarbeit gibt. Wir müssen bei allen legislativen Arbeiten, die wir in diesem Hause leisten, immer wieder überlegen, ob wir bei gesetzlichen Bestimmungen nicht Formulierungen finden können, die auch berücksichtigen, daß wir Schäden für Gesundheit und Leben der Verkehrsteilnehmer so gering als möglich halten.

Ich glaube, die Stellung des Automobils, des privaten Personenkraftwagens, hat in den letzten Jahren im Bewußtsein der Menschen eine Veränderung erfahren. Da etwa vor 20, 25 Jahren der Erwerb eines Personenkraftwagens in einer Arbeiterfamilie ein ganz großes Erlebnis war, weil es sich um ein Gut handelt, das kurzlebig und das Teuerste ist, was sich jemals ein Mensch anschaffen kann, der von seiner Hände oder Geistes Arbeit lebt und sich nicht aus Vermögenswerten Automobile kaufen kann, hatte dieses Ereignis zweifellos zu einem Sozialstatus, irgendwo zu einer Vergötzung geführt.

Ich erinnere nur daran, wie die Leute das Auto gepflegt haben. Der erste Kratzer war eine Katastrophe, herrührend eventuell vom Schloß einer Schultasche von Kindern, die nach Hause gegangen sind und entlang den parkenden Autos ihre Taschen geschwungen haben. Ich kann mich erinnern: Als ich etwa im Jahre 1955 Freunde in Paris besucht, ihre verbeulten Autos gesehen und gefragt habe: Warum gebt ihr denn das Auto nicht in eine Werkstatt?, haben sie gesagt: Morgen kriegen wir noch eine Beule drauf, übermorgen noch eine; irgendwann werden wir es zur Reparatur geben.

Wir haben in Österreich etwa den Weg „Statussymbol Automobil“ gehabt, dann haben wir vor nicht allzu langer Zeit einen Höhepunkt der Verteufelung des privaten Personenkraftwagens erlebt, und jetzt greift irgendwo eine Ernüchterung Platz. Der private PKW wird zu einem echten Gerbauchsgut, und man versucht, es wirtschaftlich vernünftig zu verwenden.

Hier ergeben sich für die Verkehrssicherheitsarbeit neue Aspekte. Wir glauben, daß wir für diese Arbeit bei den Betroffenen, also bei den Straßenbenützern, heutzutage mehr Gehör finden können als je zuvor.

Wir sollten uns dabei nicht an Wunschbildern orientieren, wie die Verkehrsteilnehmer, wie die Menschen im Straßenverkehr sein sollen, sondern wir sollten uns daran orientieren, wie sich die Menschen wirklich auf den Straßen verhalten. Ich glaube, man sollte mit aller Entschiedenheit den Meinungen entgegenreten, daß die Mehrheit der Automobilfahrer Egoisten, rücksichtslose Menschen sind, daß sie gemeingefährlich agieren und daß sie im Geschwindigkeitsrausch auf unseren Straßen morden. Ich bin der festen Überzeugung, daß die große Mehrheit unserer Kraftfahrer nicht böswillig ist, ich bin aber auch der Meinung, daß sich die große Mehrheit für gute, meist sogar für überdurchschnittlich gute Fahrer hält. Dort, glaube ich, hätte Verkehrssicherheitsarbeit einzusetzen.

Ich halte bei Verkehrssicherheitsarbeit nicht viel von repressiven Methoden, möchte aber nicht in der Weise mißverstanden werden, daß ich damit eine Verkehrsüberwachung ablehne. Ich bin im Gegenteil für viel mehr Verkehrsüberwachung in unserem Land, als wir derzeit haben, durch Menschen, also durch Beamte der Bundesgendarmerie und der Bundespolizei, und durch technische Hilfsmittel. Aber die Überwachung durch unsere Exekutivorgane allein bringt ja noch nicht die repressiven Methoden von Verkehrssicherheitsarbeit mit sich.

Ich spreche mich für die positiven Methoden aus, daß wir also alles in unserer legislativen Arbeit, aber auch in unserer konkreten Sacharbeit tun, um die große Mehrheit der österreichischen Kraftfahrer zu noch besserem Verhalten auf unseren Straßen zu bringen.

Wir werden bei der legislativen Arbeit im nächsten Jahr die Novellen zur Straßenverkehrsordnung und zum Kraftfahrzeuggesetz zu behandeln haben. Wir werden uns im Kraftfahrzeuggesetz mit Fragen auseinanderzusetzen haben, was wir empfehlen und was wir als Gesetzgeber der Republik Österreich hinsichtlich der Achslasten, der Abmessungen der Großlastfahrzeuge meinen. Denn so ein LKW-Zug mit Anhänger ist vom Standpunkt der Bewegungsgesetzlichkeit dieser schweren Fahrzeuge auch ein großes Sicherheitsproblem in unserem Straßennetz.

Wir werden uns für den verstärkten Schutz unserer Kinder, für den Schutz der gebrechlichen Personen im Straßenverkehr zu interessieren und vernünftige Lösungen zu suchen haben.

Oft schaut eine Gesetzesformulierung – von den besten Legisten der Ministerien gemacht – bestechend aus, wenn man sie aber prüft auf ihre Vollziehbarkeit, auf ihre Anwendbarkeit in der Verkehrswirklichkeit, dann kommt man eventuell zu anderen Auffassungen.

Wir werden die Frage der Tempobeschrän-

**Ing. Hobl**

kungen, die für einzelne Fahrzeugkategorien im Kraftfahrzeuggesetz geregelt sind, neu überlegen, neu durchdenken müssen, auch hinsichtlich der Überwachung, und meiner Meinung nach als Nationalrat eine eindeutige Meinungsäußerung an die vollziehenden Behörden abzugeben haben.

Wir werden die Fragen des technischen Standards der Kraftfahrzeuge zu besprechen haben. Die Frage: Sollen Spikes verboten oder nicht verboten werden?, wäre hier meiner Meinung nach zu diskutieren. Zu der Frage der Sturzhelme für die Lenker einspuriger Fahrzeuge werden wir Stellung nehmen müssen. Den Fragen der Lenkerausbildung werden wir große Aufmerksamkeit zu widmen haben hinsichtlich einer sinnvollen Veränderung in Richtung mehr Sicherheit auf unseren Straßen.

Erst gestern haben sich die Experten der Europäischen Gemeinschaften über den einheitlichen Europaführerschein, über einheitliche Lenkerausbildung in den Staaten der Gemeinschaft und über einheitliche Prüfmethode unterhalten und haben Übergangsfristen für einheitliche Lösungen für etwa in fünf Jahre angestrebt. Wir werden uns bei der Beratung über die Kraftfahrzeugesetznovelle auch an den Entwicklungen in Europa zu orientieren haben.

Zur Frage der Mopeds zeigt sich folgendes typisches Bild: Man hat eine gesetzliche Bestimmung, es wird definiert, was ein Moped ist, aber die Wirklichkeit draußen ist ganz anders. Alles wird angemeldet, alles wird als Mopedanmeldung entgegengenommen – von den Behörden, von den Versicherungsgesellschaften –, obwohl die maßgeblichen Kriterien für diese Fahrzeuge nicht eingehalten werden.

Ganz zum Schluß: In dem Bundesbudgetkapitel, das wir heute zu beschließen haben, sind erstmals geringe, für den Anfang eigentlich wünschenswert große Beträge der Verkehrsaufklärungs- und Verkehrserziehungsarbeit gewidmet. Wir hoffen, daß dieses Beispiel, das wir hier im Bundesbudgetkapitel Verkehr setzen, in den Ländern und in den Gemeinden Nachahmung findet. Und wir hoffen und wünschen, daß diese Mittel auf Grund der Ergebnisse der Verkehrsunfallursachenforschung gezielt eingesetzt werden.

Ich erwarte, daß wir das nächste Mal über die sinnvolle Verwendung dieser Mittel im Parlament diskutieren, einen – wie ich hoffe – höheren Betrag beschließen und – wie ich weiters hoffe – erste, wenn auch bescheidene Erfolge dieser neuen Art, Verkehrssicherheitsarbeit zu leisten, hier aufweisen können. – Danke. *(Beifall bei der SPÖ.)*

**Präsident Minkowitsch:** Als nächster zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Kammerhofer. Ich erteile es ihm.

**Abgeordneter Kammerhofer (ÖVP):** Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Bevor ich mich mit dem Budget selbst befasse, möchte ich doch einigen meiner Vorredner antworten.

Kollege Prechtel war der Meinung, daß der Verkehr mehr auf die Schiene verlagert werden müßte, also der Straßenverkehr wesentlich erleichtert und entlastet werden sollte.

Hiezu stellt sich eine große Problematik: Sind die ÖBB überhaupt in der Lage, diesen Verkehr aufzunehmen? Sind die ÖBB in der Lage, für den Transport gefährlicher Güter geeignete Wagons – zum Beispiel Tankwagen – in einem für die Verlagerung dieses Verkehrs ausreichenden Maß zur Verfügung zu stellen? Wird die Kostensituation durch Umladungen oder andere Manipulationen nicht zu sehr verteuert und damit unerträglich? – Alle diese Fragen bedürfen einer Diskussion.

Eine weitere Forderung – ich glaube, es war ebenfalls Kollege Prechtel – war, der LKW-Verkehr gehöre weiterhin von der Straße verwiesen, besonders am Wochenende. *(Präsident Probst übernimmt den Vorsitz.)*

Dazu stellt sich wieder eine wirtschaftliche Frage: Wie stellen Sie sich, Herr Bundesminister, bei den von Ihrer Fraktion immer wieder geforderten Beschränkungen des LKW-Verkehrs – wie die Ausdehnung des Wochenendfahrverbotes, Nachtfahrverbot – die Versorgung der Märkte vor, wo doch bereits auf Grund der bestehenden Zustellbeschränkungen den Hausfrauen an Montagen Güter des täglichen Bedarfs nur mehr beschränkt angeboten werden können und die Bundesbahnen zu solchen Versorgungsfahrten nicht in der Lage sind? Wie stellen Sie sich die Versorgung der Bevölkerung an Samstagen und Sonntagen vor? Wie ist Ihre Meinung zu der Tatsache, daß nicht mehr der Samstag der verkehrsreichste Tag ist, sondern jetzt an Freitagen die meisten Unfälle sind, weil sich auch der Individual- und Privatverkehr durch das große Freizeitangebot auf den Freitag verlagert?

Auch hierüber müßte offen und unter Bedachtnahme auf die wirtschaftlichen Notwendigkeiten beraten werden.

Nun darf ich noch zu den Ausführungen des Kollegen Hobl einige Gedanken äußern, und zwar zur Anlagepflicht bei den Gurten. Ich glaube, kein Mensch in Österreich bezweifelt die positive Auswirkung des Anlegens der Gurten zur Unfallverhinderung.

**Kammerhofer**

Aber eines, meine sehr geehrten Damen und Herren, müßte zu denken geben: Die jetzt von der Regierung angestrebte Lösung wird eine Flut von Prozessen nach sich ziehen. Es wird für den Verunfallten äußerst schwierig sein, den Beweis dafür anzutreten: Hat er Gurten getragen, hat er den Gurt vor Unfallaufnahme geöffnet, ist der Gurt von selbst aufgegangen? Diese und Tausende andere Fragen treten auf. Ich bin der Meinung, daß diese versicherungsrechtliche Lösung nicht die beste ist. Die beste wäre sicherlich das freiwillige Tragen der Gurten und eine verstärkte Information, um den Kraftfahrer darauf aufmerksam zu machen, daß er bei Anlegen des Gurtes nicht nur sein Leben schützt, sondern auch das Leben anderer Straßenbenutzer.

Ich möchte also heute schon darauf hinweisen, daß vor allem die Beweisführung sehr schwierig sein wird bei dieser sogenannten privatrechtlichen Lösung, die im Zusammenhang mit der Liquidierung des Schadens steht, wo der Verunfallte nachweisen muß, daß, wenn er Gurten getragen hätte, der Unfall nicht leichter ausgefallen wäre.

Ein Wort noch zu Kollegen Hobl. Wir sind einer Meinung: Das Auto ist ein Gebrauchsmittel. Die Franzosen haben vielleicht schon eine andere Einstellung zum Auto, es wird dort nicht mehr so verherrlicht wie bei uns. Aber ich glaube, Kollege Hobl, es wäre auch hier notwendig, mit Ihrem Juso Konecny diese Aussage zu koordinieren, denn wir hören immer wieder andere Meinungen und Stellungnahmen zum Auto.

Herr Bundesminister, ich darf jetzt noch auf den vergangenen Freitag zurückkommen, an dem gigantische Preiserhöhungen beschlossen wurden und wozu Ihre Fraktion auch im Ausschuß sehr eigenartige Ansichten vertreten hat.

Im Ausschuß, wenn ich Sie daran erinnern darf, sind Sie nicht bereit gewesen – ich habe das einige Male moniert und versucht, darüber zu verhandeln –, etwa für die Zeitungen günstigere Tarife zu schaffen. Sie haben im Ausschuß erklärt, das wären kalkulierte Grenzkosten, es wäre daher unmöglich, auch nur einen Groschen herauszugeben. Sie sind sogar so weit gegangen zu sagen, durch diese hohen Tarife nicht für Zeitungen, aber für Warensendungen oder für Reklamesendungen sei sogar mit einem gewissen Rückgang der Postsendungen zu rechnen. Sie haben daraus gefolgert, daß es zu gewissen Erleichterungen im Postdienst kommen würde und daß es gar nicht so tragisch wäre, wenn man sogenannte Kunden – unter Anführungszeichen – verlöre oder wenn diese

großen Kunden etwas weniger Reklame betrieben.

Nun, Herr Bundesminister, stellt sich für mich eine Frage: Wer ist der zuständige Ressortminister? Sind es Sie, oder ist es der Herr Bundeskanzler? Im Ausschuß war es nicht möglich zu verhandeln. Sie haben dort immer wieder behauptet, daß die Tarife und die Preiserhöhungen kalkuliert seien. Am vergangenen Dienstag habe ich aber bei einem Gespräch mit dem Herrn Bundeskanzler in Erfahrung gebracht, daß er sich bereit erklärt habe, den Tarif für Zeitungen je Kilo von 7,50 S auf 6 S zu ermäßigen. Daraus ergeben sich in logischer Folge die Fragen, Herr Bundesminister: War Ihre erste Behauptung richtig oder ist jetzt die zweite richtig? Sind noch mehrere Fehler in Ihrer Gebührenerhöhung oder war das der einzige? Führen Sie Ihr Ressort, wie Sie vom Gesetzgeber den Auftrag haben, nach kaufmännischen und wirtschaftlichen Grundsätzen, oder ist das nicht der Fall?

Einmal muß Ihre Entscheidung falsch gewesen sein: Entweder die Entscheidung im Ausschuß, wo Sie nicht bereit waren, auf Verhandlungen oder auf die von mir monierte Senkung dieser Gebühren einzugehen, oder es ist jetzt die Senkung nach dem Ausschuß falsch.

Herr Bundesminister, Sie haben eine breite Mauer hinter sich, Sie haben Ihre Fraktion hinter sich, die immer applaudiert, auch bei Preiserhöhungen. Sie hat applaudiert, als der Herr Bundeskanzler gesagt hat, 9 Milliarden Defizit sind ein Wahnsinn, sie hat applaudiert, als es geheißen hat, 25 Milliarden Defizit sind ein Horror, sie hat noch applaudiert bei 26 Milliarden Schilling Defizit. Und als in der vergangenen Woche der Generalsekretär Marsch bekanntgegeben hat, daß jeder Österreicher mit 9000 S Schulden des Staatshaushaltes belastet ist, wurde genauso applaudiert. (*Abg. Dr. Schranz: Von Ihnen applaudiert niemand!*) Herr Kollege Schranz, ich werde auch darauf zurückkommen.

Hier werden wieder zwei Maßstäbe angesetzt. Auf der einen Seite gibt es paritätische Preisbeiräte, gibt es strenge Kontrollen. Und was war im Ausschuß? Im Ausschuß hat man gigantische Tarifierhöhungen aus kaufmännischen und wirtschaftlichen Überlegungen vorgenommen. Das hat man fünf Jahre vorher nicht gewußt? Erst im fünften Jahr ist man draufgekommen, daß man Preiserhöhungen zwischen 50 und 380 Prozent vornehmen muß! Die Argumentation werde ich in der Folge noch erklären.

Es stellt sich jetzt die Frage, ob die gigantischen Verkehrs- und Transportprobleme, die auf uns zukommen, gelöst werden können.

**Kammerhofer**

Dazu bedarf es des nötigen Geldes, dazu bedarf es der Investitionen, dazu bedarf es aber auch des Willens zu sparen, zu investieren und zu rationalisieren.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Schon 1974 hat Professor Horst Knapp in seinen „Finanznachrichten“ geschrieben: Eines der entscheidenden gegenwärtigen Probleme ist der auf den Bankrott zusteuende Staatshaushalt.

Und zu Ihrem Ressort, Herr Bundesminister – ich zitiere wieder Horst Knapp –: Daß es im nächsten Jahr zu einer Erhöhung des Mehrwertsteuersatzes kommt und Tarifierhöhungen bei Post und Bahn sich kaum vermeiden lassen werden, ist sicher. – 1974, Horst Knapp. Herr Bundesminister, Sie haben es erst 1975 gewußt.

Nun, meine sehr geehrten Damen und Herren, ist es soweit. Die Preisbombe tickt, sie ist scharf gemacht, am 1. Jänner wird sie losgehen. Sie haben vergangene Woche inflationsfördernde Maßnahmen in gigantischer Höhe beschlossen. Und die bisherige Bundesschuld dazu, Herr Bundesminister, erfordert täglich 33 Millionen Schilling Zinsen. Jeder Österreicher ist mit mehr als 20.000 S Bundesschuld belastet, jeder Berufstätige sogar mit 50.000 S. Für die 33 Millionen Schilling täglicher Zinsen könnte man in Ihrem Ressort, Herr Bundesminister, täglich 24 neue Postautobusse anschaffen, das ist ein Fünftel des jährlichen Bedarfes der Post an neuen Autobussen, oder täglich zwei neue Elektroloks. Täglich zwei neue Elektroloks oder 24 neue Postautobusse!

Es erhebt sich jetzt wirklich die Frage, Herr Bundesminister: Werden wir die gigantischen Probleme, die auf uns zukommen, mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln lösen können? Ich bin fest davon überzeugt: Es wird nicht möglich sein.

Die Erhöhung der Mehrwertsteuer wird sich im Index gewaltig auswirken. Ihre beschlossene Erhöhung der Telegramm- und Postgebühren zwischen 50 und 380 Prozent wird eine Preisschubrakete ersten Ranges. Die Erhöhung der Mehrwertsteuer fordert vom österreichischen Volk über 5,5 Milliarden Schilling, die durch Sie, sehr geehrter Herr Bundesminister, bewirkte überfallsartig beschlossene Abgabenerhöhung und die Preissteigerungen fordern 1,8 Milliarden Schilling. Zusammen kosten Steigerungen in dieser Höhe dem österreichischen Volk 7,3 Milliarden Schilling. Und jeder Österreicher wird dazu mit zusätzlichen Mehrkosten von 2400 S zur Kassa gebeten.

Hier fällt mir der Herr Kollege Dr. Gradenegger ein, der sich vergangene Woche bemüht gefühlt hat, der Österreichischen Volkspartei mit seinem Beispiel von Einstein und dem

Dackel und der drahtlosen Telegraphie zu zeigen, wie dumm diese Österreichische Volkspartei sei. (*Zwischenruf des Abg. Dr. Gradenegger. – Gegenruf des Abg. Deutschmann.*) Herr Dr. Gradenegger! Oder wollten Sie damit einen anderen Grund verfolgen?

Aber ich kann Ihnen vielleicht ein Pendant dazu sagen, Herr Dr. Gradenegger! Einer der bekanntesten österreichischen Psychiater hat von seinen schwersten Fällen gesprochen und hat einen Fall erzählt, daß ein Patient G ihm auf dem Gang des Sanatoriums mit einem Zahnbürstel und einem Schnürl dran begegnet ist, und er hat den gefragt: Was haben Sie denn da, Herr G? Da hat der gesagt: Ein Zahnbürstel an einem Schnürl. Der Herr Professor hat sich umgedreht. Wie er weg war, hat der Patient gesagt: Flocki, gelt, den haben wir angsmiert! – Das sind die schwersten Fälle, die es nicht merken. (*Zwischenruf des Abg. Dr. Gradenegger. – Heiterkeit.*)

Herr Dr. Gradenegger! Das zum Stil, vielleicht auch zum Stil des Herrn Bundesministers.

Herr Bundesminister! Ihr Amtsvorgänger hat meiner Ansicht nach das Ressort anders geführt, der Kontakt zu ihm war besser, er war verhandlungsbereiter und er hat des öfteren auch der Opposition Gehör geschenkt sowie auf Mahnungen dieser Opposition gehorcht.

Sie, meine sehr geehrten Damen und Herren, stimmen nur immer wieder beifällig jeder Kostenerhöhung, jeder Steuererhöhung zu und leben in einer Euphorie. (*Abg. Steininger: Fleisch...!*) Kollege Steininger! Hier ist ein echter Vergleich zu dem Ressort des Herrn Bundesministers, denn das Fleisch ist billiger denn je. Sie brauchen nur auf die Arbeiterkammersendungen zu horchen oder auf die Wahlpropaganda des Herrn Bundeskanzlers (*Zwischenruf des Abg. Steininger*) – ich werde es Ihnen dann zeigen, Kollege Steininger –, wo der Herr Bundeskanzler sehr wohlausgewogen zur Bevölkerung gesprochen hat: Es kommt nicht darauf an, was man verdient, sondern darauf, was man sich darum kaufen kann. Und er führte als Beweis an: Eine Sekretärin hat vor zwei Jahren noch eine Stunde und 16 Minuten gearbeitet, um sich 1 kg Fleisch kaufen zu können, heute arbeitet sie nur mehr 1 Stunde und 5 Minuten. – Ist es billiger, oder ist es teurer geworden?

In der Sendung der Arbeiterkammer ist nämlich, Herr Kollege Steininger, ... (*Zwischenruf des Abg. Steininger. – Gegenruf des Abg. A. Schlager.*) Na ich werde jetzt endgültig einmal mit dieser Mär aufräumen! Ich möchte aber keine Fleischpreisdebatte, Herr Kollege Steininger.



**Kammerhofer**

In der Arbeiterkammersendung vor zirka drei Wochen, 6 Uhr früh, hat man gehört: In Österreich kostet 1 kg Rindsschnitzel 85 S, in Deutschland 165 S, in Dänemark sogar 325 S.

Präsident **Probst**: Aber darf ich darauf aufmerksam machen, daß wir beim Kapitel Verkehr sind und nicht beim Fleisch!

Abgeordneter **Kammerhofer** (fortsetzend): Herr Präsident! Ich antworte nur auf die Zwischenrufe. Aber ich werde mir die Zeit nehmen und mir gestatten, darüber einmal eine Debatte abzuführen. (Abg. A. Schlager: Auf dem Steininger seine Zwischenrufe brauchst du nicht eingehen, die sind nichts! - Abg. Steininger: Aber deine sind was! - Heiterkeit und Beifall bei der SPÖ für Abg. Steininger. - Abg. A. Schlager: Ihm fehlt der sittliche Ernst und die geistige Voraussetzung!)

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Durch die Zustimmung zu diesen Preissteigerungen werden Sie weiterhin die Inflation beschleunigen, die Wirtschaft wird zwangsläufig manche Aktionen einstellen müssen.

Im Lebenshaltungskostenindex findet die Steigerung der Postgebühren mit 0,13 Ausdruck, denn im Index sind ja nur Briefe und Postkarten. Die anderen Kosten werden selbstverständlich auf den Endverbraucher überwältzt werden müssen, da einzelne Ihrer „Kunden“ - und wieder Kunden unter Anführungszeichen - durch diese gigantische Preissteigerung im Einzelfall bis zu 26 Millionen im Jahr mehr zahlen müssen.

Sehr geehrter Herr Bundesminister, Sie müßten auch daran zu denken beginnen, daß derart exorbitante Preissteigerungen Ihre Monopolstellung untergraben. Die Firmen werden gezwungen werden, eigene Vertriebssysteme aufzubauen, und Sie gefährden dadurch auch Arbeitsplätze, Arbeitsplätze in der Werbewirtschaft, Arbeitsplätze in den Druckereien und Arbeitsplätze, die immer nur mit graphischem Gewerbe oder mit Werbung zu tun haben. Ob das der Sinn von Preissteigerungen ist, weiß ich nicht.

Und hier, Herr Bundesminister, stellen sich auch die Fragen: Wie betreiben Sie dieses Ressort? Wie verantworten Sie die 30 Millionen Schilling, die Sie werden zahlen müssen, um aus dem Vertrag auszusteigen, den Sie voreilig über die Samstagzeitungszustellung abgeschlossen haben? Wie verantworten Sie die 12 Millionen Schilling, die dem österreichischen Volk erwachsen sind, als Sie vergangenes Jahr Ihren Vorstand unmotiviert in die Wüste geschickt haben? Wie verantworten Sie diese beiden Posten? Sind die im Einklang mit Ihrem Gesetzesauftrag?

Ihr Gesetzesauftrag ist eindeutig und klar: Sie haben Ihr Ressort nach kaufmännischen und wirtschaftlichen Grundsätzen zu führen.

Nun darf ich wieder einige Gedanken aus dem Ausschuß äußern. Herr Bundesminister! Ihre Amtsführung und Ihre sogenannte Kalkulation sind doch so, daß Sie vergangenes Jahr Meinungsumfragen in Auftrag gegeben haben, und zwar haben Sie im Mai 1974 Aufträge über die Einstellung der Bevölkerung zur Nachziehung von Telephonegebühren gegeben. Im Ausschuß habe ich Sie gefragt: Was hat das gekostet, und wie waren die Ergebnisse dieser Meinungsumfragen?

Herr Bundesminister! Sie haben mir darauf geantwortet: Na ja, 50 Prozent der Bevölkerung waren der Meinung, es ist gerechtfertigt, wenn diese Gebühren einmal nachgezogen werden, 25 Prozent waren dagegen, und 25 Prozent der Bevölkerung haben dazu keine Meinung geäußert.

Ich glaube, Herr Bundesminister, das war Ihre Antwort, und ich habe fast das Gefühl, das ist Ihre ganze Kalkulation, das sind Ihre wirtschaftlichen und kaufmännischen Überlegungen.

Weiter habe ich Sie gefragt: Warum haben Sie fünf Jahre mit der Gebührennachziehung zugewartet?

Ich komme aus der Wirtschaft, mir ist es klar, daß die Inflation sehr viel auffrißt, daß sie Investitionen unmöglich macht. Aber, Herr Bundesminister, ich habe Sie auch gefragt: Was war Ihr Beitrag zur Stabilisierung von Seite dieser Regierung? Und Sie waren der Meinung: Weil Sie fünf Jahre die Tarife nicht nachgezogen haben, haben Sie damit einen wesentlichen Stabilisierungsbeitrag geleistet. - Kaufmännische und wirtschaftliche Überlegungen kann ich dem nicht entnehmen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Leider reicht die Zeit nicht, obwohl es verlockend wäre, im Detail noch auf manche Dinge einzugehen. Es erheben sich zu diesen Bereichen noch viele Fragen: Wie wird die DDSG ihre Probleme lösen? Glauben Sie wirklich, mit Einstellung eines Kabinenschiffes ist das Problem gelöst? Das ist ein Tropfen auf den heißen Stein. Im Südostverkehr ist unsere Flagge kaum noch zu sehen.

Wie werden Sie all die anderen Probleme lösen? Wie werden Sie die oberösterreichischen Probleme der Elektrifizierung lösen, wie werden Sie den Problemen des Flugdienstes, etwa der Linie Linz-Zürich oder der Linie Linz-Frankfurt, Frankfurt-Linz, beikommen? Ich fürchte, auch diese Probleme werden von Ihnen unbeachtet bleiben, und ich fürchte, die Wünsche des

**Kammerhofer**

oberösterreichischen Zentralraumes werden sehr lange nicht oder nie in Erfüllung gehen.

Zu Ihrer Amtsführung, Herr Bundesminister, darf ich zusammenfassend noch einmal sagen: Wir aus der Wirtschaft wissen, daß es zu Teuerungen kommen kann, daß Tarifkorrekturen notwendig sind. Wir sind aber der Meinung, daß, wenn es notwendig ist, kaufmännische und wirtschaftliche Überlegungen im Vordergrund zu stehen haben. Es geht nicht an, daß Sie einmal als Grund die Landtagswahlen in Oberösterreich aus dem Jahre 1973 anführen, die eine Tarifrückziehung oder die Begutachtungsfrist unmöglich gemacht haben, und ein anderes Mal – so wie Sie es jetzt gesagt haben –, die Nationalratswahlen und den Ministerwechsel geltend machen.

Herr Bundesminister! Tarifierhöhungen in der Höhe zwischen 50 und 380 Prozent sind unmoralisch und unfair. Ihre Tarifpolitik müßte überschaubar sein. Ich hoffe, daß Sie in Zukunft Ihr Ressort etwas anders führen werden, und zwar so, wie der Gesetzgeber Ihnen den Auftrag gegeben hat: nach kaufmännischen und wirtschaftlichen Überlegungen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident **Probst**: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesminister Lanc.

Bundesminister für Verkehr **Lanc**: Herr Präsident! Hohes Haus! In der heutigen Debatte wurde versucht, den Eindruck zu erwecken, als läge keine Konzeption für die Verkehrspolitik in Österreich vor, sowohl für den Zeitraum der gesamten Zweiten Republik als auch für den Zeitraum, in dem sozialistische Verkehrsminister, gestützt auf eine sozialistische Parlamentsmehrheit, für diese Politik verantwortlich sind. Ich darf hier nur an einige Marksteine in der verkehrspolitischen Entwicklung unter der Verantwortung der seit 1970 im Amt befindlichen sozialistischen Regierung erinnern.

Jahrelang, um nicht zu sagen mehr als ein Jahrzehnt, ist die österreichische Fluglinie, die Austrian Airlines, ungefähr so gut geflogen wie der arme ramponierte Steinadler, den man gestern im Fernsehen abends gesehen hat, der von irgendwelchen anderen Vögeln offenbar zerrupft worden ist und nicht mehr fliegen konnte. Er wurde unter der sozialistischen Regierung gesundgepflegt. Mit erheblichem Investitionsaufwand fliegen die Austrian Airlines seit mehreren Jahren ein positives Ergebnis ein. Die Sanierung wurde nicht nur unter der sozialistischen Bundesregierung begonnen, sondern auch erfolgreich abgeschlossen. *(Abg. Deutschmann: Was ist mit dem Inlandflugverkehr?)*

Ja, Sie hätten natürlich das Konzept, diesem Verkehrsunternehmen wieder all jene defizitären Dienste aufzuerlegen, die es Ihnen dann ermöglichen würden, nachher zu sagen, das Unternehmen, die Regierung waren in der Verkehrspolitik unfähig. Aber das spielen wir eben nicht. *(Abg. Deutschmann: So kann man es auch sagen!)*

Nun zum zweiten Verkehrsunternehmen außerhalb des eigentlichen Bundesbereiches, nämlich zur Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft. Hier lag es sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr im argen. Hier wurde durch ein umfangreiches Investitionsprogramm der Güterschiffspark der DDSG ausgebaut, und mit Ausnahme des Ostverkehrs, wo wir an die seit 1955 von den osteuropäischen Staaten eingefrorenen niederen Tarife gebunden sind, gebart auch heute die DDSG im Güterverkehr aktiv und hat nur Verluste im Personenverkehr hinzunehmen, was heute eine allgemeine Erscheinung im Personenlinienverkehr auf der Wasserstraße ist.

In dem Zusammenhang auch eine Bemerkung zum Herrn Abgeordneten Kammerhofer, der hier in seiner umfangreichen Wunschliste auch die Kabinenschiffe erwähnt hat. Nicht erwähnt wird aber bei seinen Forderungen, daß heute ein solches Kabinenschiff an Anschaffungskosten zwischen 200 und 250 Millionen Schilling kostet und daß es – wenn es einmal im Einsatz ist – konkurrieren muß gegen eine bereits fahrende, nämlich gegen die sowjetische Kabinenschiff- flotte auf der Donau. Wer sich nun ansieht, wo Österreich und auf welchem Teil der Donau Österreich einen Einfluß auf den Gang und die günstige finanzielle Entwicklung einer solchen Kabinenschiffahrt hat und wo es Österreich an diesem Einfluß fehlt, der wird auch, wenn er etwas nachdenkt, die Risiken abschätzen können, die für Österreich bei Aufnahme einer solchen Kabinenschiffahrt entstehen könnten. Und daß es nicht die Aufgabe ist, in erster Linie Risiken zu suchen, sondern in erster Linie dieses Schiffsverkehrsunternehmen der Republik aktiv zu führen, wird wohl jedermann verständlich und einsichtig sein, wenn er dazu willens ist.

Wir haben – was es früher nie gegeben hat und was es auch in den meisten europäischen Staaten nicht gibt – noch unter meinem Amtsvorgänger, dem heutigen Landeshauptmann-Stellvertreter Fröhbauer, eine Durchleuchtung der Post- und Telegraphendirektion vorgenommen, die letztlich im Beginn einer Reorganisierung und in der Vorlage eines Unternehmensplanes gemündet hat. Das war Maßnahme Nummer drei auf dem Verkehrssektor. Ich erwähne hier nur die größten.

Schließlich und endlich darf ich daran

**Bundesminister Lanc**

erinnern, daß es noch vor eineinhalb Jahren in diesem Hause geheißen hat, die Österreichischen Bundesbahnen seien ohnehin gut geführt, warum werde denn der Vorstand von mir nicht wieder bestellt, es läge doch ohnehin ein Unternehmenskonzept vor. Tatsache war und ist – und das wurde heute, das möchte ich durchaus anerkennen, auch von manchen Rednern der Oppositionspartei zugegeben –, daß heute zum erstenmal ein solches Unternehmenskonzept vorliegt, das heißt nicht, daß es eine Verkehrsbiibel für die Eisenbahn ist, aber das heißt doch, daß sich jeder Abgeordnete im Gegensatz zu früher über die Absichten des Betriebes informieren kann.

Hier möchte ich gleich auf eine Frage zu sprechen kommen, die immer wieder gestellt wird, nämlich: Ja, die einzelnen Unternehmen sind in Sanierung begriffen oder saniert worden oder haben Konzepte dafür vorgelegt, aber wo bleibt das allumfassende verbindliche Konzept der Bundesregierung? Hier haben Sie es auf den Seiten 26 und 27 der abgedruckten Form der Regierungserklärung schwarz auf weiß vorliegen. Hier sind ganz klare Aussagen zu den einzelnen Verkehrsbereichen und Schwerpunkten getroffen worden, inklusive der Finanzierungsproblematik, die sich daraus ergibt und die wir gar nie leugnen wollten und auch nicht leugnen werden.

Wir verlangen aber von den Unternehmen keine absolut verbindlichen Pläne auf fünf beziehungsweise zehn Jahre vorzulegen, und zwar deshalb, weil wir wissen, daß es selbst in jenen politischen Systemen, die auf der sogenannten Planwirtschaft beruhen und wo der Staat alle wirtschaftlichen Faktoren glaubt beeinflussen zu können – in Wirklichkeit ist es auch dort nicht möglich; wir wissen dies aus den Erfahrungen dieser Staaten sehr genau –, daß es sinnlos wäre, solche verbindlichen Konzepte für einen längeren Zeitraum genau beziffert und unveränderlich festzulegen. Wir würden nämlich die Unternehmensleitungen, aber auch uns selbst als österreichischer Bundesgesetzgeber in ein Bett zwingen, das unter Umständen sehr eng werden könnte.

Wir haben ferner den Schwerpunkt gesetzt – und das ist schon im Budget 1975 zum Ausdruck gekommen –, zusätzliche Mittel für den Nahverkehr auf der Schiene bereitzustellen. Wir haben vor etwa Jahresfrist die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft gegründet, und zwar unter Beteiligung der Bundesländer Burgenland, Niederösterreich und Wien. Wir haben den uns dort selbst gesteckten Terminplan für die Erledigung der Arbeiten dieser Gesellschaft bisher einzuhalten vermocht.

Wir haben in diesen letzten fünfzehn

Jahren eine umfassende Beförderung unserer Jugend zu den Schulen eingeführt. Das ist sowohl eine verkehrspolitische, aber in erster Linie – und so sehe es auch ich als Verkehrsminister – eine bildungspolitische Leistung, die diese Bundesregierung gesetzt hat, die aber zur Voraussetzung hatte, daß auch die Verkehrsprobleme, die damit zusammenhängen, gelöst worden sind.

Schließlich und endlich haben wir einen fast eineinhalb Jahrzehnte dauernden Streit um die Frage, wie die Entwicklung des Rohrleitungswesens in Österreich künftig vor sich gehen soll, durch Beschlußfassung – wie ich gerne anerkenne, durch einstimmige Beschlußfassung – im Sommer dieses Jahres gelöst. Es gibt seither ein Rohrleitungsgesetz. Damit ist jener Zustand beendet, der vorher bestanden hat und der gewerberechtlich so ausgesehen hat, daß für die Eröffnung einer Pipeline ungefähr dieselben gewerberechtlichen Voraussetzungen notwendig waren wie für die Eröffnung einer Schnellwäscherei.

An diesen wenigen Beispielen glaube ich hinlänglich dargetan zu haben, daß diese Bundesregierung eine Reihe von Maßnahmen in fast allen wesentlichen Verkehrsbereichen gesetzt hat, die einerseits sehr wohl ein Konzept nicht nur erkennen, sondern Wirklichkeit werden lassen, und die andererseits aber auch Probleme gelöst haben, die vorher in vielen Jahren, ja manchmal Jahrzehnten, in dieser Republik nicht gelöst worden sind.

Noch ein Wort zu jenen meiner Amtsvorgänger, die aus meiner Partei gekommen sind und die in den Zeiten der Koalition als Verkehrsminister verantwortlich und tätig gewesen sind. Ich darf vorausschicken, daß es erst der Parlamentsbeschluß vom November 1973 überhaupt möglich gemacht hat, eine umfassende Verkehrspolitik im so benannten Verkehrsministerium zu betreiben, denn erst ab 1. Jänner 1974 gibt es ein umfassendes Verkehrsressort in Österreich.

Ich anerkenne wieder, daß an diesem Beschluß auch die Freiheitliche Partei mitgewirkt hat. Ich darf aber doch feststellen, daß an diesem Beschluß und an dieser Kompetenzlage die große Oppositionspartei glaubte nicht mitwirken zu können. Sie hat gegen dieses Kompetenzgesetz und damit gegen die Grundlage einer konzeptiven Verkehrspolitik in Österreich im November 1973 gestimmt. – Ich gebe gerne zu: nicht allein aus diesen Motiven. Aber das ist eben auch die Folge eines solchen Abstimmungsverhaltens und muß festgehalten werden.

Ob es die Bundesminister Übeleis, Waldbrunner oder Probst gewesen sind: Es ist eine große

**Bundesminister Lanc**

investitionspolitische Tat auf dem Verkehrssektor, und zwar auf dem Teil, für den sie damals zuständig waren, nämlich bei den Österreichischen Bundesbahnen, durch die Elektrifizierung, durch das große Elektrifizierungsprogramm geschehen. Kein Fachmann wagt heute daran zu denken, wie die Ertragsrechnung dieses Unternehmens ausschauen würde, wäre diese Tat damals nicht gesetzt worden.

Es ist den sozialistischen Verkehrsministern in der Koalition nicht leicht gemacht worden – weder vom größeren Koalitionspartner im allgemeinen noch vom jeweiligen ÖVP-Finanzminister im besonderen –, diese Konzeption dann auch jährlich bei den Budgetverhandlungen durchzusetzen. Wegen ein paar Dutzend Investitionsmillionen bei den Österreichischen Bundesbahnen sind damals Koalitionsregierungen frühzeitig auseinandergegangen, mußten vorzeitig Neuwahlen ausgeschrieben werden.

Oder etwa bei der Wiener Schnellbahn. Es wurde dem Bundesminister Waldbrunner beharrlich das nötige Geld verweigert. Ich kann mich gut erinnern – ich war damals nämlich noch in jenem Kreditinstitut tätig, das das Finanzierungskonsortium geführt hat –, daß der für damalige Verhältnisse horrende Betrag von 650 Millionen Schilling als Finanzierung mit Zinszuschuß der Stadt Wien überhaupt die Voraussetzung dafür war, daß die heute in Wien existierende Schnellbahn bereits seit vielen Jahren und sehr erfolgreich und sehr gut frequentiert fahren kann. Wäre es nach den damaligen ÖVP-Finanzministern gegangen, würde diese Schnellbahn heute noch ein Projekt sein, aber nicht fahren.

Nun zu der gegenwärtigen Situation, da man bekanntlich vom gegessenen Brot nicht leben kann. Wir haben mit der Stadt Wien eine Reihe von Gesprächen im Rahmen des Verkehrsverbunds geführt und auch eine Prioritätenliste von Schnellbahnprojekten festgelegt, die unabhängig von der Endausformung des Verkehrsverbunds auf alle Fälle zum Tragen kommen werden; daher ist jede Fehlplanung ausgeschlossen.

Es wird sich um die Herstellung der Station Großfeldsiedlung handeln, hinter der ja praktisch eine Stadt neu gewachsen ist. Es wird sich aber vor allem um den Ausbau eines echt schnellbahnmäßigen Verkehrs zwischen Meidling und Liesing sowie um den Bau der Flughafenbahn handeln, für die ja bereits in den beiden letzten Jahren über 150 Millionen Schilling verbaut worden sind.

In der Frage einer besseren Bedienung des 22. Bezirkes wird es letztlich davon abhängen, ob eine Entscheidung entweder zugunsten der

Weiterführung der U 1 oder zugunsten einer schnellbahnmäßigen Bedienung über die Ostbahntrasse nach Stadlau kommen wird.

Das sind Prioritäten, die im Einvernehmen mit der Verwaltung, die in erster Linie davon betroffen ist, nämlich mit der Stadt Wien, festgelegt worden sind.

Nun zum Straßenverkehr. Es wird immer wieder der Versuch unternommen, der Bundesregierung zu unterstellen, sie würde eine autofeindliche Haltung einnehmen. Ich habe bereits bei meiner ersten Wortmeldung hier im Hohen Haus nach Übernahme des Verkehrsressorts in der Bundesregierung eine diesbezügliche Erklärung abgegeben. Ich wiederhole sie hier heute:

Für uns alle – und gerade für uns – ist das Auto ein Stück Lebensqualität. Allerdings – so fügen wir einschränkend und auch im Interesse unserer Bevölkerung hinzu – wenn es richtig und sinnvoll und zum richtigen Zeitpunkt und am richtigen Ort verwendet wird. – Darum kann es gehen in der Diskussion und um gar nichts anderes.

Der Zuwachs an Kraftfahrzeugen, die auf unseren Straßen verkehren, ist wesentlich größer als der Zuwachs der Straßenfläche, die diesen Fahrzeugen zur Verfügung steht. Das heißt, dieses Problem kann einerseits nur durch verstärkten Straßenbau und andererseits durch eine bessere Verteilung des Verkehrs gelöst werden oder, wenn Sie wollen, durch eine Verlagerung jenes Verkehrs, der nicht unbedingt auf der Straße fahren muß, auf andere Verkehrsmittel, und hier kommt in erster Linie die Schiene, aber auch die Rohrleitung und auch in gewissen Relationen die Schifffahrt in Frage. Beides, glaube ich, wird nur erreicht werden können, wenn man sich dazu entschließt, die dafür nötigen Steuerquellen zu erschließen.

Die Güterverlagerung etwa auf die Bahn ist aber nicht nur eine Frage einer Lenkungs- oder steuerpolitischen Wirkung, sondern sie hängt auch davon ab, ob und inwieweit die Bundesbahnen imstande sind, zusätzlichen Verkehr aufnehmen zu können, und zwar nicht nur dem Volumen nach, sondern man muß auch die Verkehrsleistung pro Zeiteinheit so günstig gestalten, daß sie auch von der Seite her gegenüber den anderen Verkehrsträgern, die das gleiche können, konkurrenzfähig wird. Das heißt, die diesbezügliche Infrastruktur der Bahn zu verbessern, was, wie wir aus den jährlichen Budgetdebatten wissen, auch eine Finanzierungsfrage ist und was eben – ich betone es, ich persönlich war nie gegen die Außenfinanzierung und habe auch nie eine derartige Äußerung weder als Abgeordneter noch als Minister hier in

**Bundesminister Lanc**

diesem Hohen Hause gemacht – nicht nur allein über den Bundeshaushalt möglich sein wird, sondern wozu auch die Komponente der Außenfinanzierung kommen muß, allerdings beschränkt auf jene Investitionen, die auch das Rückzahlen von Zinsen und Kapital ermöglichen.

Würde das nicht geschehen, würde für reine Erhaltungs- und Erneuerungsinvestitionen die Außenfinanzierung herangezogen werden, so müßte sich auf die Dauer dieselbe Entwicklung ergeben, die wir bei den deutschen Betrieben, nämlich bei der deutschen Bundesbahn und bei der deutschen Post sehen, wo seinerzeit CDU-Verkehrsminister auf den Kapitalmarkt gegangen sind, riesige Fremdmittel aufgenommen haben, die heute trotz eines wesentlich höheren Tarifniveaus, als wir es nach den Erhöhungen in Österreich bei Bahn und Post haben, nicht ins Verdienen gebracht werden können.

Aus diesem und gar keinem anderen und schon aus gar keinem ideologischen Grund will ich diese Außenfinanzierung auf den rentierlichen Teil der Bahninvestitionen beschränkt wissen.

Damit komme ich auch auf eine Frage zu sprechen, die der Abgeordnete Dr. Schmidt hier angeschnitten hat, nämlich wie es denn dazu kommen kann, Tarife bei der Post zu erhöhen, wenn nach der Wirtschaftsrechnung dieses Betriebes der Jahresüberschuß ohnehin 2,58 Milliarden Schilling beträgt, allerdings schon unter Einschluß der vor wenigen Tagen beschlossenen höheren Tarife. Man vergißt aber dabei, daß zur gleichen Zeit 4,57 Milliarden Schilling allein für Telephoninvestitionen im Bereiche der Post- und Telegraphenverwaltung auf Grund eines vom Nationalrat beschlossenen Gesetzes, nämlich des Fernmeldeinvestitionsgesetzes ausgegeben werden.

Nun kann man auf dem Standpunkt stehen, das ist falsch. Aber wenn man auf diesem Standpunkt stünde, die Telephoninvestitionen nicht aus der Eigenfinanzierung des Betriebes Post- und Telegraphenverwaltung zu holen, sondern als Alternative böte sich auch hier – vorausgesetzt die gesetzliche Grundlage besteht – der Kapitalmarkt an, dann würde das zur gleichen Entwicklung wie bei der deutschen Bundespost führen, nämlich daß dann die Telephontarife prohibitiv hoch werden, so hoch werden, daß sie praktisch den Zuwachs an Telephonnachfrage total abstoppen. Es kann aber doch nicht der Sinn des Wirtschaftens im öffentlichen Sektor sein, daß man die Preise auf Grund dieser Fremdfinanzierungsform so in die Höhe treibt, daß überhaupt keine Nachfrage mehr entsteht.

Zum Personalmangel, den ich gar nicht bestreite, nur ein Wort. Die Dienstpostenpläne für die Post- und Telegraphenverwaltung sind hier im Hohen Haus beschlossen worden. Solange diese Beschlüsse nicht abgeändert werden, sind sie für mich als Bundesminister, sind sie aber auch für den Generaldirektor und seine Mitarbeiter in der Post- und Telegraphenverwaltung verbindlich.

Wenn uns also hier der Vorwurf des Personalmangels gemacht wird, dann können wir ohneweiters darüber reden, den Dienstpostenplan bei der Post zu erhöhen, dann kann die Post mehr Leute aufnehmen. Aber dazu bedarf es der Bewilligung durch das Parlament. Solange wir diese nicht haben, müssen wir mit jenem Betrag auskommen, der uns zugebilligt worden ist. *(Zwischenruf bei der ÖVP.)* Sie sagen, Herr Abgeordneter, mit der Mehrheit. Es hat ja auch die Minderheit die Möglichkeit, einen diesbezüglichen Initiativantrag einzubringen. Wir werden gerne in die von Ihnen geforderten Gespräche darüber eintreten.

Aber nun aus dieser zweifellos knappen Personalsituation bei der Post den Schluß ziehen zu wollen, daß sich dadurch die Neuherstellung von Anschlüssen für Telephone verlangsamt hat, ist unrichtig. Wir haben gerade jetzt im November die höchste Telephonanschlußquote pro Monat, die es je in Österreich gegeben hat, erreicht, nämlich 15.061 neue Telephonanschlüsse in einem einzigen Monat. Ich sage, das ist auch kein reiner Zufall, sondern wir haben mit einer Reihe von Firmen, die es früher nicht gab, weil früher auch dort die Arbeitsmarktlage anders war, nunmehr Übereinkommen treffen können, vor allem im Westen Österreichs, um hier die nötige Arbeitskapazität durch Fremdauftragsvergabe zu bekommen, die uns die Herstellung von mehr Telephonanschlüssen ermöglicht hat.

Noch zu einem Problem, das hier angeschnitten worden ist und das, wie ich weiß, sehr viele unserer Mitbürger interessiert, vor allem in und um die Bundeshauptstadt, nämlich die Frage des An- und Abflugverfahrens für den Flughafen Wien-Schwechat. Ich darf hier sagen, daß wir in sehr ernsten Beratungen stehen, ein technisch optimales Verfahren dafür zu finden, und daß wir zu diesen Beratungen sowohl die gewählten Vertreter der davon hauptsächlich betroffenen Bevölkerung, als auch die Exponenten einer seinerzeit dort tätig gewesenen Bürgerinitiative zu diesen Gesprächen beiziehen und sie laufend über den Gang der Dinge informieren.

Nun weiß ich, daß immer wieder von der gesamten Bevölkerung der Ruf nach einem Nachtflugverbot erschallt.

1058

Nationalrat XIV. GP - 13. Sitzung - 16. Dezember 1975

**Bundesminister Lanc**

Ich bitte, hier zwei Dinge zu berücksichtigen. Es wäre sehr populär zu sagen, wir haben es ohnehin schon. Denn wenn ich höre, daß Frankfurt ein Nachtflugverbot von 23 Uhr abends bis 4 Uhr früh hat, dann muß ich sagen, das haben wir mit Ausnahme von vier bis fünf Flügen in der Woche in Wien auch. Aber wir wollen ja hier ernsthaft darüber reden und uns hier nicht in einer Kleinigkeit verlieren.

Das absolute Nachtflugverbot für den Flughafen Wien würde bedeuten, daß jede größere Maschine, die in Österreich landen will und nicht rechtzeitig vor der Zeit, in der das Nachtflugverbot beginnen soll, einfliegen kann, ins Ausland fliegen müßte, weil es ja keinen Ausweichflughafen gäbe. Ob das die Philosophie einer österreichischen Flugverkehrspolitik sein kann, wage ich zu bezweifeln.

Aber was vielleicht das Entscheidendere ist, wir haben auch gewisse Verpflichtungen, unserer nationalen Fluggesellschaft einen optimalen Verkehr mit ihren Maschinen auch im Charterflug zu ermöglichen, das heißt, daß sie die Maschinen, die Linie fliegen, in einer zweiten Welle auch für den Charterverkehr verwenden kann. Und das ist manchmal nur zwischen 23 und 24 Uhr beziehungsweise zwischen 5 Uhr und 7 Uhr früh möglich. Die anderen Zeiten sind mit Ausnahme von Notlandungen praktisch verkehrsfrei. Ich glaube, das ist eine Regelung, die weitgehendst dem entgegenkommt, was sich unsere Bevölkerung mit Recht von einer optimalen Flugverkehrspolitik in bezug auf den Flughafen Wien erwartet.

Noch ein Wort zu den Nebenbahnen. Der Herr Abgeordnete Ing. Gradinger hat mit Recht gesagt, daß man dieses Problem nicht über das Knie brechen kann. Genau aus diesem Grunde habe ich mich nicht mit den halbseitigen DIN-A4-Zetteln des seinerzeitigen Bundesbahnvorstandes als Unterlage dafür begnügt, diese Nebenlinien einfach einzustellen oder auf Grund von Beträgen abzugelten, die schon zwei, drei und zum Teil schon vier Jahre alt waren, also nicht einmal für eine Abgeltung eine entsprechende Grundlage gebildet hätten.

Nunmehr sind nicht generell, aber je Nebenbahntype, wenn ich das so sagen kann, Untersuchungen umfassenderer Art erfolgt. Sobald diese Untersuchungen beraten sein werden, werden wir auch die entsprechenden Schritte denen vorschlagen, die davon betroffen sind.

Aber auf alle Fälle darf es nicht dazu kommen, daß jene Menschen, die gerade am meisten auf die Nebenbahnen angewiesen sind – und das sind vielfach die im Norden und Osten unserer Republik –, einfach das Gefühl haben, daß die

Republik sie verläßt. Eines der präsenten Dinge für die Menschen, die dort wohnen, ist die Bahn; auch wenn sie relativ schlecht frequentiert ist, auch wenn sie momentan nicht wirtschaftlich betrieben werden kann.

Das sind Momente, die nicht mehr allein mit dem Rechenstift zu messen sind, sondern da spielen auch andere Überlegungen, auch die raumplanerischen der betreffenden Bundesländer und Gemeinden eine Rolle.

Daher glaube ich, daß sich dieses Problem nicht allein mit dem Rechenstift lösen lassen wird, sondern daß es hier, wenn die ordentlichen Unterlagen vorliegen, einer direkten Aussprache mit den davon Betroffenen beziehungsweise ihrer politischen Repräsentanz bedarf, bevor man hier irgendwelche Vorschläge machen kann.

Ich komme damit zum Schluß zu den Problemen der Finanzierung, die ich bei einzelnen Kapiteln schon als sehr bedeutend, ja als letztlich entscheidend angeschnitten habe.

Ich halte es für unumgänglich notwendig, daß es zwischen den Verkehrsträgern, das ist ein Teil meines und des Konzeptes der Bundesregierung, Chancengleichheit auf dem Verkehrsmarkt geben soll. Es muß diese Chancengleichheit auch von der Seite der Belastungen und damit von der Seite der wesentlichen Kosten hergestellt werden. Sie besteht derzeit nicht.

Verschiedene Debattenredner haben zum Beispiel hier die Kfz-Besteuerung von 38-Tonnen-Lastfahrzeugen erwähnt. Man könnte noch dazu sagen, daß ja der Ausbau unserer Autobahnen mit Kriechspuren auf Steigungstrecken mit schwereren Brückentragwerken gar nicht notwendig wäre, wenn dort nur der Pkw-Verkehr und nicht auch der Straßengüterverkehr fließen würde.

Was trägt aber im Vergleich dazu der Straßengüterverkehr für seinen Weg bei? Darüber existiert schon eine Studie aus der Zeit, da der Verkehrsminister nicht von der SPÖ, sondern von der ÖVP gestellt worden ist.

Die ÖVP hat in der Zeit, in der sie regierte, aus dieser Studie keine Schlußfolgerungen gezogen. Ich darf versprechen, ich werde welche daraus ziehen. (Beifall bei der SPÖ.)

Präsident **Probst**: Zum Wort gelangt der Abgeordnete Dr. König.

Abgeordneter Dkfm. DDr. **König** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Bundesminister! Die Volkspartei hat, seit sie in der Opposition ist, immer wieder entgegen allen Ihren Äußerun-

**Dkfm. DDr. König**

gen, nicht Ihren persönlichen Äußerungen, sondern Äußerungen Ihrer Partei, eine sehr konstruktive Oppositionsrolle bewiesen. Und ich darf Ihre Erfolgsbilanz hier zitieren, um das zu beweisen.

Sie zählten auf die Sanierung der AUA. Ich darf Sie daran erinnern, daß die Sanierung der AUA unter dem Finanzminister Professor Koren eingeleitet wurde. Sie ist mit unserer tatkräftigen Unterstützung unter Ihrem Vorgänger abgeschlossen worden.

Sie zählten die Sanierung der DDSG auf. Auch die Sanierung der DDSG geht auf die Untersuchungen und das Sanierungsprogramm unter Ihren Vorgängern zurück, wurde von diesen eingeleitet und von Ihnen fortgeführt.

Ihnen bleibt in der Erfolgsliste das Pipeline-Gesetz, das Sie mit unserer Unterstützung hier im Haus beschlossen haben, ein Gesetz, das zweifellos nützlich, aber keineswegs existentiell im Bereiche des Verkehrswesens ist.

Damit komme ich zur entscheidenden Frage, die Sie auch an die Spitze Ihrer Ausführungen gestellt haben, nämlich zur Frage nach dem Konzept, das Ihrer Verkehrspolitik zugrunde liegt.

Herr Bundesminister! Sie haben versucht, den Eindruck zu erwecken, als ob die zweieinhalb Seiten, die in der Regierungserklärung über den Verkehr verloren werden, ein Konzept ersetzen könnten.

Ich darf Sie darauf hinweisen, daß der seinerzeit von der ÖVP mit der Führung des Verkehrsressorts betraute Verkehrsminister Dr. Weiß ein umfassendes Verkehrskonzept erarbeiten und in der Regierung als verbindliche Unterlage der Regierung beschließen ließ.

Und ich darf Sie daran erinnern, daß Ihr Vorgänger, der Minister Frühbauer, dazu erklärt hat, daß Minister Weiß damit das Tor zu einer modernen Verkehrspolitik aufgestoßen hat.

Was aber haben Sie anzubieten? Da gibt es ein sozialistisches Verkehrsprogramm, das von Verkehrsverboten spricht. Ich finde nichts dergleichen in der Regierungserklärung, ich finde nichts dergleichen etwa in den Unternehmenskonzepten, die vorgelegt wurden. Dieses Programm ist in vielen Dingen in sich widersprüchlich, und Sie selbst haben erklärt: Ja das ist ein Parteiprogramm, aber das kann natürlich nicht für den Minister verbindlich sein! Das ist bestenfalls eine Orientierungshilfe in einigen Punkten!

Und dann gibt es die Unternehmenskonzepte der Post und der Bahn, Konzepte, die mit viel Mühe ausgearbeitet wurden, die aber – zumin-

dest was den Eisenbahnsektor betrifft – bei weitem nicht die ersten waren. Ich darf auch hier erinnern: es gab ein ausgefeiltes fünfjähriges Investitionsprogramm, das noch den Vorteil hatte, daß es zu Zeiten, als es keinen sozialistischen Verkehrsminister gab, auch in den Investitionssätzen vom Finanzminister eingehalten wurde.

Sie haben es im Gegensatz zu Ihrem Ministerkollegen Dr. Staribacher immer wieder ängstlich vermieden, diese Unternehmenskonzepte von Bahn und Post in die Bundesregierung zu bringen, und Sie haben versucht, das damit zu begründen, daß Sie sagten, diese Unternehmenskonzepte – Fünfjahreskonzepte – müßten doch jährlich revidiert werden.

Selbstverständlich wird jedes Unternehmen, das fünfjährige oder gar zehnjährige Konzepte erstellt – was ich als zu lange betrachte –, diese jährlich revidieren müssen. Aber das schließt doch nicht aus, daß das Konzept als solches grundsätzlicher Bestandteil der Regierungspolitik werden muß.

Minister Staribacher hat einen Energieplan vorgelegt, der auch in vielen Dingen zu kritisieren ist. Er hat aber wenigstens den Mut gehabt, diesen seinen Energieplan in die Bundesregierung zu bringen und beschließen zu lassen; wenigstens den zweiten, nachdem er beim ersten sein eigenes Haus desavouiert hatte.

Sie aber haben das nicht getan. Sie reden sich aus auf zweieinhalb Seiten Regierungserklärung, sprechen vom Erfolg der Unternehmenskonzepte, die für Sie aber keinen verbindlichen Charakter haben, und können die Widersprüche nicht aufklären, die zwischen der eben von Ihnen zitierten Regierungserklärung und den Konzepten bestehen.

Und wenn der Herr Abgeordnete Troll darauf hingewiesen hat, daß gerade das Kapitel Verkehr mit einem Fünftel der Gesamtausgaben des Budgets besondere Bedeutung hat, dann kommt dessen Vollzug, Herr Abgeordneter Troll, für das Gesamtbudget eben eine umso größere Bedeutung zu.

Der Herr Bundesminister hat uns im Ausschuß erklärt: Immer wieder wurde von der Opposition behauptet, das Budget wäre nicht vollziehbar, und es ist dann doch immer wieder vollzogen worden. Ja, aber um welchen Preis, Herr Minister? Um den Preis des Substanzverlustes bei der Bahn und um den Preis eben jener Konkurrenzfähigkeit zur Straße, die Sie und Ihre Kollegen heute lautstark beklagen.

Das heurige Budget hat gerade in Ihrem Ressort eine besondere Bedeutung, und zwar sind es drei Dinge, die diese Bedeutung

**Dkfm. DDr. König**

ausmachen. Zunächst einmal ist es das erste Budget nach Vorliegen des Unternehmenskonzepts der Bundesbahn. Zum zweiten zeigt sich, daß entgegen den Ankündigungen der Bundesbahngeneraldirektion und entgegen den Ankündigungen des Herrn Verkehrsministers das bereinigte Defizit steigt. Zum dritten stellen wir ein erschütterndes Absinken der Sicherheit, vor allem bei den Schienenübergängen, fest, das sich immer wieder in warnenden Pressestimmen niederschlägt und leider Gottes auch immer wieder durch Unfälle schlagend wird.

Herr Bundesminister! Wenn wir uns diese drei Schwerpunkte ansehen, dann darf ich zunächst zum Unternehmenskonzept kommen. Dieses Unternehmenskonzept sieht für die Jahrestangente 1976 5,8 Milliarden Schilling als absolut notwendiges Erfordernis vor. Sie haben das schon im vergangenen Jahr dem Verwaltungsrat mitgeteilt und erklärt, daß davon keine Abstriche gemacht werden können – und Sie haben in diesem Budget, je nachdem, wie Sie es halten wollen, 2,7 Milliarden Schilling an Investitionen oder 3,3, wenn Sie den Nahverkehr miteinbeziehen, den Sie ja außerhalb des Unternehmenskonzeptes veranschlagt haben.

Sie haben im Budget gegenüber 1975 eine Steigerung von 5 Prozent, somit weniger, als die Preiserhöhungen betragen. Sie haben nicht drinnen den von Ihnen angekündigten Ausbau der Verschiebebahnhöfe, ja Sie haben nicht einmal berücksichtigt, daß Sie heute bereits ein Ausmaß an Vorbelastungen haben, das in seiner Höhe etwa dem entspricht, was Sie insgesamt an Investitionen zur Verfügung haben.

Wenn ich hier ein Schreiben eines unverdächtigen Zeugen zitieren darf, dann ist es das Schreiben des Herrn Finanzministers vom 10. 11. 1975 an mich, in dem er die Höhe der offenen Rechnungen bei den Österreichischen Bundesbahnen per 31. Oktober 1975 mit 187,7 Millionen Schilling ausweist. Das heißt, die Insolvenz oder die Liquiditätsenge der Bundesbahnen geht bereits so weit, daß heute eine ganze Reihe von Firmen von Ihnen kein Geld bekommen, daß Sie Rechnungen in der Höhe von 187 Millionen Schilling nicht bezahlen können. Die Leute warten auf ihr Geld, die Leute sollen ihre Mitarbeiter bezahlen. Das geht nicht, weil Sie in Ihrem Verantwortungsbereich offensichtlich nicht entsprechend disponiert haben.

Herr Bundesminister! Sie reden sich dann auf das Konjunkturausgleichsbudget aus und neigen dazu, die Summen des Konjunkturausgleichsbudgets mit dem Grundbudget zusammenzurechnen. Jetzt muß ich Sie denn doch einmal mit der harten Wirklichkeit konfrontieren. In der Budgetrede erklärte der Herr Finanzminister, daß das Defizit im kommenden

Jahr geringer gehalten werden wird als im vergangenen Jahr. Er hat das bezogen auf das Grundbudget, das er dem Hause vorgelegt hat, weil ja das Ausgleichsbudget von der Konjunkturlage abhängig sein soll.

Wie, Herr Bundesminister, vereinbaren Sie nun diese Erklärung des Finanzministers in seiner Budgetrede mit Ihren Feststellungen, die Sie im Ausschuß und auch im Haus wiederholt haben, wonach Sie nicht nur die 3,3 Milliarden Schilling, sondern weitere 1,5 Milliarden Schilling aus dem Konjunkturausgleichsbudget zur Verfügung hätten? Wie, Herr Bundesminister, wenn schon die Regierungserklärung Ihr ganzes Verkehrskonzept darstellt, nämlich die 2½ Seiten, wie erklären Sie dann, daß in dieser Regierungserklärung vom Herrn Bundeskanzler ausdrücklich die Finanzierung der rentierlichen Investitionen auf dem Kapitalmarkt gefordert wird, wo Sie doch – das heißt, Ihre Fraktion, muß ich sagen – einen derartigen Antrag hier im Haus abgelehnt haben, wo Sie ein Investitionsgesetz bei der Bundesbahngesetz-Novelle, das Ihnen gemeinsam von den beiden Oppositionsfractionen hier im Hause vorgeschlagen wurde, abgelehnt und niedergestimmt haben?

Ja, was ist das für ein Konzept, bei dem man vorher dagegenstimmt und nachher dann, nach etlichen Jahren, wenn der Substanzverlust da ist, wenn das Transportsubstrat auf die Straße abgewandert ist, auf einmal schreit: Ja, das muß her! – Das ist doch kein Konzept, das ist bestenfalls eine Panikreaktion, nachdem das Wasser bis zum Halse steht. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Herr Bundesminister! Diese Situation der Bundesbahn als dem größten Wirtschaftsunternehmen, für das Sie verantwortlich sind, ist in seiner budgetären Erstellung jedenfalls nicht viel verlässlicher als das, was wir an Widersprüchlichkeiten in der Regierungserklärung finden. Da weisen Sie auf Seite 262 der Erläuterungen zum Finanzbehelf darauf hin, daß wir auch im Jahre 1976 damit rechnen müssen, Transitverkehr zu verlieren. Betrüblich, denn das bringt uns ja immerhin derzeit über 2 Milliarden Schilling an Devisen.

Gleichzeitig aber budgetieren Sie die Einnahmen aus dem Güterverkehr um 729, fast 730 Millionen, also um eine Dreiviertelmilliarde höher, als sie im Jahr 1975 budgetiert waren, und begründen das damit, daß im Jahre 1976 die Gütertariferhöhung voll wirksam wird. Sie verschweigen aber, daß im Jahr 1975 nicht die budgetierten Ziffern hereinkommen werden, sondern ein Minus von 600 Millionen Schilling, sodaß sich Ihre Erwartungen nicht auf eine Dreiviertelmilliarde, sondern auf 1¼ Milliarden erhöhen, also völlig unrealistische Annahmen sind.



**Dkfm. DDr. König**

So sieht die Situation bei den Österreichischen Bundesbahnen wirklich aus. Wir erleben heute, daß wir 130 Millionen Schilling – auch das führen Sie auf Seite 261 der Erläuterungen selbst an – an Waggonmieten zahlen müssen. Ich darf Ihnen sagen, daß unter dem ÖVP-Minister Dr. Weiß ein sechsjähriges Waggon-Sonderausbauprogramm, von dem noch Ihr Vorgänger Fröhbauer gezehrt hat, für die kontinuierliche Auslastung der Lieferwerke und für die Bereitstellung einer erklecklichen Zahl von Waggons gesorgt hat. Heute zahlen wir 130 Millionen Schilling allein an Personenwaggons, und wir laufen Gefahr, daß viele Waggons, vor allem auf dem Gütersektor, nicht mehr übernommen werden von den ausländischen Bahnen, weil sie hoffnungslos veraltet sind.

Sie beklagen die mangelnde Konkurrenzfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße, und Sie wissen genau, daß sie zum großen Teil nicht im Tariflichen begründet ist, sondern in der mangelnden Schnelligkeit der Schiene, weil der Umschlag zu lange dauert, weil wir im internationalen Vergleich doppelt so langsam sind als die Konkurrenzstaaten.

Was ist geschehen, was ist auf dem Rationalisierungssektor geschehen, was konnte geschehen? Sie selbst geben ja zu, auch in der Regierungserklärung, daß nur die Erneuerungsinvestitionen und der Erhaltungsaufwand aus dem Budget gedeckt werden konnten und auch in Zukunft nur gedeckt werden können, während alle rentierlichen, sprich Rationalisierungsinvestitionen auf den Nimmerleinstag eines möglichen, erhofften Investitionsgesetzes verwiesen werden, eines Gesetzes, dem wir gerne die Zustimmung geben werden, das Sie aber schon früher hätten haben können, hätten Sie den Antrag der Oppositionsparteien hier im Haus nicht einfach niedergestimmt.

Herr Bundesminister! So sieht also das Budget des ersten Jahres jenes Unternehmenskonzeptes aus, das zweifelsohne einen brauchbaren Ansatzpunkt seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen darstellt, das fortbaut und aufbaut, um einer Legende entgegenzuwirken, auf dem Programm des früheren Vorstands, das aber offensichtlich von Ihnen genauso wenig verwirklicht werden kann, wie das mit dem früheren Investitionsprogramm der Fall war. Da müssen Sie schon einmal die Bereitschaft haben, selbst zu erkennen, daß es nicht an den Vorständen der verantwortlichen Unternehmen liegt, sondern daß es an Ihrem Unvermögen liegt, das auch durchzusetzen, was hier als notwendig erkannt und von Ihnen ja auch nicht bestritten wurde.

Wir kommen zum zweiten, zur Frage des Anstiegens des Verlustes, und zwar des berei-

nigten betrieblichen Verlustes der Bundesbahnen. Sehen Sie, Herr Bundesminister, das ist eine Frage, die man nicht einfach vom Tisch wischen kann, denn wir haben hier gemeinsam eine Bundesbahngesetz-Novelle beschlossen in der Erwartung, daß die Abgeltung der betriebsfremden Lasten auch dazu führt, daß nun die Bundesbahn mit den rein betrieblich bedingten Lasten, wie der Gesetzesauftrag lautet – Herr Abgeordneter Precht!, so steht es nämlich im Gesetz –, wirtschaftlich geführt wird.

Wie sehen die Fakten aus? Heute ist es so, daß ein vierköpfiger Haushalt pro Monat 500 S Bundesbahnbeitrag zahlen muß, ohne einen einzigen Kilometer gefahren zu sein, daß das Defizit im heurigen Jahr erneut um über 571 Millionen ansteigen wird und daß gleichzeitig, statt daß rationalisiert werden kann, Herr Bundesminister, der Personalstand erheut gegenüber dem Jahre 1974 um 847 Personen erhöht wird. Das sind die Fakten, das ist der Kurs, den Sie heute steuern in Ihrem Ressort, das ist aber auch jener Kurs, vor dem Sie die Augen verschließen und den Sie der Öffentlichkeit nicht zugeben wollen. Herr Bundesminister, ein solcher Kurs kann nie die Zustimmung der Opposition finden. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Trotz gewaltiger Zuschüsse aus dem Budget – die Bundesbahn kostet dem Steuerzahler für das kommende Jahr 11,4 Milliarden Schilling, wahrscheinlich mehr, weil die optimistischen Tarifeinnahmen nicht halten werden, 11,4 Milliarden, Herr Abgeordneter Libal, wenn Sie wollen, lese ich Ihnen das im Detail vor – steigt das Defizit heuer von 2,7 auf 3,1 Milliarden Schilling.

Was aber tut der verantwortliche Minister in dieser Situation? Herr Bundesminister! Die Repräsentationskosten in Ihrem Ressort steigen gewaltig. Allein bei der Bundesbahn haben sich diese gegenüber dem Jahre 1974 verdreifacht. Das muß man sich einmal vorstellen; als ob man keine anderen Sorgen hätte, als die Repräsentationskosten in die Höhe zu schrauben.

Herr Abgeordneter Precht! Dem Gesetzesauftrag der wirtschaftlichen Führung wird da schlecht entsprochen, aber auch Ihrem guten Glauben, daß ohnehin bestmöglichst und wirtschaftlichst vorgegangen wird. Es ist geradezu eine Groteske, wenn der Herr Bundeskanzler in der „Kronen-Zeitung“ vom 18. November groß einen Spesenstopp für die Minister ankündigt, wenn gleichzeitig die Repräsentationsspesen in einem derartigen Ausmaß erhöht werden.

Was tut der Herr Bundesminister weiter in dieser prekären Situation? Er nimmt erstmals 3 Millionen Schilling für Regierungspropaganda auf. Es ist schon billiger, mit 3 Millionen

**Dkfm. DDr. König**

Propagandamitteln das zu vertuschen, was man echt nicht beheben kann, weil man damit beim Finanzminister nicht durchkommt. Es ist leichter, vom Finanzminister 3 Millionen zu erhalten für Propaganda, um eine Nebelwand aufzubauen, nur ist dieses Geld nicht sinnvoll angelegt. Sinnvoller wäre dieses Geld angelegt, wenn man damit die unbeglichenen Rechnungen bezahlen würde.

Ich erinnere mich noch: Der Herr Bundeskanzler hat sich als neubestellter Regierungschef hier, hinter mir auf der Regierungsbank, in Positur geworfen und gesagt: Die ÖVP-Regierung hat Steuermittel für Regierungspropaganda verwendet, wir werden das alles an wissenschaftliche Institutionen überweisen lassen. Nun, meine Damen und Herren, die wissenschaftlichen Institutionen haben seither nichts mehr bekommen. Die Propagandamittel steigen nicht nur, sie werden sogar in Ressorts, die allen Grund hätten, diese Mittel vor allem für dringliche offene Rechnungen zu verwenden, neu eingeführt.

Herr Abgeordneter Prechtel hat auch gemeint – und der Herr Bundesminister hat sich den Überlegungen angeschlossen –, daß die Straße die Schiene in einer Art konkurrenzieren würde, daß die Schiene eigentlich geradezu schutzlos der Straße ausgeliefert wäre; also eine erdrückende Konkurrenz.

Wie sieht denn die Konkurrenz aus? Wer sind denn so die größten Konkurrenten?

Da lese ich in der „Internationalen Transportrevue“ vom November 1975: „Auch der von der ÖBB geplante Ankauf von 360 LKW ... Dies würde ... zu einer weiteren enorm steigenden Defizitkurve des Gesamtbetriebes ÖBB führen.“ Aber man konkurrenziert offensichtlich bedenkenlos die eigene Schiene, es zahlt ja der Steuerzahler.

Herr Bundesminister, ich habe hier einen konkreten Fall: Die Bundesbahn konkurrenziert auf der Strecke Steyrmühl–Frohnleiten, Frohnleiten–Gunskirchen, also auf einer Strecke, die durchaus auch mit der Bahn zu bedienen wäre, mit LKW nicht nur die gewerbliche Wirtschaft – das ginge noch hin, das ist freie Konkurrenz, solange es im Rahmen der Tarife bleibt –, sondern auch, Herr Bundesminister, die eigene Schiene, jenes Unternehmen, dessen Transportsubstrat Sie heben sollten.

Jetzt muß ich Ihnen den Unterschied zwischen Ihrer eigenen Konkurrenz und der der gewerblichen Wirtschaft sagen. Die gewerbliche Wirtschaft kann nämlich die Schiene nur konkurrenzieren, wenn sie ihre Kosten hereinbringt, denn die muß davon leben. Aber ich sage Ihnen – rechnen Sie nach oder verlangen Sie die

Berechnungen Ihrer Herren –: Sie zahlen bei der Konkurrenzierung Ihrer eigenen Unternehmung Bundesbahn Erkleckliches darauf. Und das, Herr Bundesminister, ist geradezu unerträglich. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Ich muß den Abgeordneten Prechtel noch zitieren, die Äußerung, die er gemacht hat. Sie werden, so sagte er, erst bereit sein, auch etwas beizutragen, wenn endlich einmal die Kritiker in den internationalen Organisationen Ordnung geschaffen haben. Bitte, wer sitzt in den internationalen Organisationen? Ich glaube, ein prominenter Funktionär ist der Herr Präsident Prechtel, ein prominenter Vertreter unserer Bundesbahnen ist der Herr Generaldirektor Pycha, ein prominenter Vertreter der Verkehrskonferenz – ich glaube, auch ein Präsident – ist der Herr Bundesminister. Ich bitte die Herren, Ordnung zu machen, aber doch nicht hier ins Parlament zu kommen und zu sagen, wir werden erst dann unseren Beitrag leisten – hier im Lande, wo wir zuständig sind –, wenn andere in den internationalen Organisationen Ordnung machen – wo Sie sind, wo Sie auftreten, wo Sie als Präsidenten agieren. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Herr Bundesminister, Sie haben auch über die Nebenbahnen gesprochen. Ich teile Ihre Meinung, daß das Problem der Nebenbahnen nicht nur ein privatwirtschaftliches Problem ist, wie es die Bundesbahnen laut Gesetzesauftrag zu sehen haben, das soll betont werden. Wir haben eigens in der Bundesbahngesetz-Novelle festgehalten, daß die Bundesregierung auf Antrag des Verkehrsministers für Abgeltungen dort zu sorgen hat, wo die Aufrechterhaltung dieser Linien aus regionalpolitischen, aus arbeitsmarktpolitischen, aus strategischen und aus Grenzlandgründen erforderlich ist.

Aber, Herr Bundesminister, die Gutachten liegen ja vor. Die Bundesbahn hat nach langem jetzt diese Gutachten erhalten, und Sie haben im Ausschuß folgendes gesagt: Sie können uns dazu erst etwas sagen – und Sie haben es jetzt wiederholt im Plenum –, bis diese Gutachten ausgewertet wurden.

Herr Bundesminister, ich darf Sie verweisen auf die Erläuterungen zum Voranschlag. Wissen Sie, was dort steht auf Seite 236 – verantwortlich zeichnet ein gewisser Bundesminister Lanc –?: „Ferner sind Posten für die Verrechnung von Abgeltungen für Zurückstellungen von beantragten Tarifierhöhungen und für die Weiterführung unwirtschaftlicher Schienenverkehre vorgesehen.“ Bravo, würde man sagen, ein vorsorglicher Verkehrsminister.

Wenn man allerdings im Teilheft auf Seite 14, Post 1/65107 nachschaut, findet man zweimal 1000 S.

**Dkfm. DDr. König**

Herr Bundesminister, das nenne ich mir eine Vorsorge! Da werden sich die Grenzlandortschaften aber freuen, da werden sie sich in Sicherheit wiegen können, daß die Schienenverkehre erhalten bleiben.

Herr Bundesminister, ist das nun ein Fehler, der passiert ist, ist das eine Frotzelei, ist das der Versuch, die Opposition oder die Öffentlichkeit dumm sterben zu lassen, weil sie's vielleicht nicht merken werden? Ich kann doch nicht annehmen, daß man ernsthafterweise an die Prüfung eines so vitalen Problems herangeht, wenn man dann derartige Kommentare in das Budget hineinnimmt, in das Budget, das ja nach herrschender Auffassung die in Zahlen gegossene Regierungserklärung ist.

Ebenso, Herr Bundesminister, verhält es sich mit dem Nahverkehr. Sie haben gesagt, Sie haben den Verkehrsverbund geschaffen. Sie sind sozusagen termingerecht im Zeitplan fertig. Sie machen alles termingerecht. Im Ausschluß klang es anders. Im Ausschluß sagten Sie uns sinngemäß: Daher sind gemeinsame Finanzierungsüberlegungen zwischen Ländern, Gemeinden und Bund notwendig, sonst ist der Zusammenbruch des Verkehrs in den Ballungszentren unvermeidlich. – Das heißt, das Wasser steht uns bis zum Hals.

Sie haben uns auch Ziffern genannt: 16 Milliarden Schilling als Investitionen, vom Betriebsabgang noch gar nicht zu reden. Und jetzt frage ich, Herr Bundesminister: Was ist geschehen? Was ist tatsächlich geschehen, außer daß eine Gesellschaft gegründet wurde, die ein paar Studien gemacht hat? Sie haben zwar gesagt, wir sind im Zeitplan, aber Sie haben nicht ausgeführt, womit Sie im Zeitplan sind. Bitte, was wird diese Gesellschaft nun tun, außer daß sie eine Studie erstellt hat? Was haben Sie konkret mit den Bundesländern verhandelt? Was haben Sie mit der Gemeinde Wien erreicht?

Ich darf Ihnen hier aus dem Wiener Landtag – vielleicht wissen Sie es noch nicht, es ist erst jetzt, in der vergangenen Budgetdebatte, dieser Antrag gestellt worden – einen Antrag meiner Fraktion inhaltlich zur Kenntnis bringen. Meine Fraktion hat beantragt, man möge umgehend eine Enquete einberufen, die sich zur besseren Bewältigung des innerstädtischen Massenverkehrs – wir bekennen uns dazu – mit dem Ausbau der Vorortelinie und der Verbindungsbahn unter Einbindung in das S-Bahn-Netz sowie mit Möglichkeiten der Überbauung von Bahn- und Bahnhofsanlagen der ÖBB befassen und – bitte, Herr Bundesminister! – an der die zuständigen Dienststellen des Bundes, der Bundesbahnen, des Magistrats, der Verkehrsbetriebe sowie Mitglieder der Gemeinderatsausschüsse et cetera teilnehmen sollten.

Sehen Sie, Herr Bundesminister, Sie haben in der ÖVP-Fraktion im Landtag Bundesgenossen. Ich hoffe nur nicht, daß Ihre eigene Fraktion den Antrag abgelehnt hat, denn das wäre doch bedauerlich, wenn Sie uns hier das in Aussicht stellen und Ihre eigene Fraktion im Landtag das vielleicht abgelehnt hätte, Herr Bundesminister. An uns wird es also hier nicht fehlen.

Der Herr Abgeordnete Prechtel hat darauf verwiesen, daß man bei der S-Bahn, der Schnellbahn, als man sie damals gefordert hat, auch die Frequenz nicht so hoch bewertet hat, wie sich nunmehr herausgestellt hat. Das waren halt schöne Zeiten, als man vom ÖVP-Finanzminister lustig fordern konnte. Heute gilt das offensichtlich nicht mehr. Heute, wo Sie die S-Bahn beim Kollegen Androsch durchbringen müßten, heute schiebt man das auf die lange Bank. Heute sagt man, ja, hier ist ja keine Sicherheit gegeben, daß auch die Frequenz da sein wird.

Das ist ja das Argument, Herr Abgeordneter Prechtel, das offensichtlich damals zu Unrecht gebraucht wurde. Damals wußte man es noch nicht. Heute wissen wir schon, daß die Schnellbahn ein begehrtes Verkehrsmittel ist. Heute könnte man sie bauen, wenn der Herr Verkehrsminister sich bei der Wiener Landtagsfraktion seiner Partei und beim Finanzminister durchsetzen würde.

Ich darf Ihnen noch etwas hier sagen, und ich muß es wiederholen aus dem Ausschuß, damit es nicht verlorenght und damit wir nicht später einmal eines Versäumnisses geziehen werden.

Herr Bundesminister! Der Schnellbahnausbau nach Schwechat wurde mit dem von Ihrer Fraktion gegen die Stimmen der Opposition beschlossenen zweiten Budgetüberschreitungs-gesetz verzögert. Ich mache Sie darauf aufmerksam, daß damit folgendes passieren wird: Wir werden 1978 am Flughafen einen neuen Bahnhof haben, nur keine Schnellbahn, die dorthin führt, sondern einen wunderschönen Bahnhof, von dem niemand wegfahren und an dem niemand ankommen kann. (*Heiterkeit.*) Schilda hätte seine Freude, denn die Schildbürger sind hier am Werk.

Herr Bundesminister, es kommt noch besser. Durch die Verzögerungen, denen Sie in der Regierung zugestimmt haben und die im Parlament mit Ihrer Mehrheit beschlossen wurden, wird 1982 zwar die Autobahn nach Schwechat fertig sein, und wir werden Parkplätze brauchen, nicht jedoch die Schnellbahn. Jedermann wird auf der Autobahn fahren, und wir werden dann erleben, daß bis zu dem Zeitpunkt, wo die Schnellbahn endlich den leerstehenden Bahnhof an das Netz anschließt,

**Dkfm. DDr. König**

die Leute längst auf der Autobahn zu fahren gewöhnt sind und das Ganze nicht einmal eine volkswirtschaftliche Rentabilität haben wird.

Herr Bundesminister, ich muß auch eines hier feststellen, und ich stelle das ganz ohne Emotion, aber mit umsomehr Nachdruck fest: Wir haben uns immer wieder dazu verstanden, mit Ihnen als zuständigem Ressortminister und mit Ihren Repräsentanten aus dem Bereich des Verkehrs zu verhandeln. Und überall dort, wo Sie verhandlungsbereit waren, ist auch das Ergebnis ein positives gewesen. Aber, Herr Bundesminister, wir stellen in zunehmendem Maße fest, daß hier eine gewisse Intoleranz herrscht. Vielleicht ist das Unsicherheit, die sich hier ausdrückt, die sich hier manifestiert. Wir würden es aber bedauern, wenn sich diese Haltung fortsetzen würde. Am Freitag bei der Postgebührenerhöhung mußten wir feststellen, daß man mit uns nicht verhandelt hat, daß unsere Argumente bezüglich der Zeitungsgebühren in den Wind geblasen wurden. Der Herr Bundeskanzler mußte dann ein Machtwort sprechen, und die Vorlage mußte hier im Haus repariert werden.

Nun zwei andere Beispiele. Herr Bundesminister, in Matzleinsdorf draußen gibt es eine Kleingartenanlage, die die ÖBB einem Verein, dessen Obmann der Abgeordnete Prechtl ist, zur Verfügung gestellt hat. Dort sind wunderschöne Schrebergärten errichtet, 420 an der Zahl. Es ist das geradezu ein Paradies, nicht nur für die Kleingärtner, für alle, die dort spazieren gehen, und für die zwei Spitäler, die sich dort befinden. Nun, wir entnehmen den Zeitungen, daß 5000 Unterschriften gegen die Schleifung dieser Kleingärten gesammelt wurden, die Schleifung auf Antrag einer Wohnungsgenossenschaft, deren Obmann – stimmt es, Herr Abgeordneter Prechtl? – auch der Herr Abgeordnete Prechtl ist und die dort bauen will.

Nun, Herr Abgeordneter Prechtl und Herr Bundesminister! Legal ist alles in Ordnung. Legal ist die Bundesbahn Eigentümer dieses Grundes, legal kann die Bundesbahn Bagger anfordern und die Siedler vertreiben, die Schrebergärten schleifen. Das ist die rein formelle Seite. Übrig bleibt das Unbehagen, daß in einer Zeit, in welcher der Bürgermeister der Stadt Wien ein Baumschutzgesetz geschaffen hat, in der man weiß, daß grüne Lungen das Herz einer Stadt sind, die Verantwortlichen der sozialistischen Regierung bedenkenlos eine solche Anlage, die Tausenden Wienern Erholungsmöglichkeit bietet, ersetzen wollen durch Betonbauten, die sie auch anderswo hinbauen können.

Herr Bundesminister! Ich muß Ihnen noch

einen Antrag meiner Fraktion aus dem Wiener Landtag zur Kenntnis bringen, damit Sie sehen, daß Sie auch hier Bundesgenossen haben, damit Sie nicht meinen, das wäre nur in den Wind gesprochen und Sie hätten dann im Wiener Landtag nicht auch die Schützenhilfe der ÖVP.

Die Wiener ÖVP hat den Antrag gestellt, daß die zuständigen Organe der Stadt Wien mit den Bundesbahnen zu dem Zweck Verbindung aufnehmen sollen, die Schleifung der ÖBB-Kleingartenanlage Matzleinsdorf sowie die Verbauung dieses Areals abzuwehren. Von den zuständigen Magistratsdienststellen ist eine Abänderung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes auszuarbeiten und dem Gemeinderat zur Beschlußfassung vorzulegen, die im wesentlichen eine Rückwidmung auf Grünland-Kleingartengebiet zum Inhalt hat.

Herr Bundesminister, und wenn Sie sich noch näher informieren wollen, dann gehen Sie zum Herrn Bundeskanzler. Ich habe hier einen Brief, den der Verein – es steht darunter „Obmann“, es ist nur das Faksimile nicht zu lesen; ich weiß nicht, welcher Obmann es ist – an den Herrn Bundeskanzler gerichtet hat, wo er inständig bittet, daß man doch den 420 Kleingärtnern und den 3000 Menschen, die dort Erholung finden, diese Anlage erhalten soll. „Wir benötigen“ – heißt es hier – „Ihre Unterstützung und Fürsprache zur Erhaltung unserer Gartenanlagen samt Tausenden blühender Obstbäume.“

Herr Bundesminister, hier könnten Sie – Sie sind ja auch ein Wiener Abgeordneter – einmal unter Beweis stellen, daß Sie wenigstens in dem Bereich, wo es nichts kostet – denn der Herr Bundeskanzler kündigt ja laufend an, Maßnahmen, die populär sind und nichts kosten –, eine Maßnahme setzen, um den 5000 Leuten die Erholungsmöglichkeit zu erhalten. Das kostet Sie nichts, als daß Sie woanders bauen. Denn wenn es wahr ist, daß die Gemeinde Wien Ersatzland bereitstellen könnte, was wir sehr, sehr bezweifeln, dann, bitte, bauen wir doch gleich dort die Wohnhäuser der Genossenschaft hin, die werden dort auch Platz finden, und lassen wir die Erholungslandschaft dort, wo die Bäume stehen und wo Tausende Menschen viele, viele Stunden ihrer Arbeitszeit hineinsteckt haben. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Ich muß aber noch einen anderen Fall bringen. Es tut mir leid, noch ein paar Minuten in Anspruch nehmen zu müssen.

Herr Bundesminister! Sie müssen auch in anderem nach dem Rechten sehen. Ich meine eine Maßnahme, die ebenfalls nichts kostet, aber sehr notwendig wäre.

Da haben wir aus dem Raum Innsbruck – ich darf auch den Abgeordneten Prechtl ansprechen

**Dkfm. DDr. König**

– die Mitteilung bekommen, daß dort anlässlich des Gewerkschaftstages sehr eigenartige Methoden des Demokratieverständnisses Platz gegriffen haben. Es steht nämlich in den Statuten der Gewerkschaft der Eisenbahner – das ist ein demokratischer Verein –, daß auch die Ortsgruppen, wie das in demokratischen Vereinen üblich ist, nach der Mitgliederstärke und der Fraktionszusammensetzung ihre Delegierten zu entsenden hätten. So steht es in den Statuten. Die Kollegen von der sozialistischen Fraktion aus Innsbruck scheinen aber von dieser Art Demokratie nichts zu halten, denn zum Gewerkschaftstag ... (*Abg. Dr. Reinhart: Namen!*) Herr Abgeordneter Reinhart! Ich werde Ihnen das wörtlich zitieren, und fragen Sie dann nach!

Die Gewerkschaft Innsbruck der Eisenbahner hat eine sozialistische Mehrheit. (*Abg. Dr. Reinhart: Namen!*) Die Gewerkschaftsfunktionäre – Sie werden doch Ihre eigenen Kapos dort kennen (*Beifall bei der ÖVP*) – haben 24 Delegierte zu entsenden aus der Ortsgruppe Innsbruck. Nach dem Stärkeverhältnis stehen der christlichen Fraktion vier zu, das ergibt sich eindeutig aus dem Stimmenverhältnis. (*Zwischenruf des Abg. Dr. Reinhart.*)

Herr Abgeordneter Reinhart! Wenn Sie berichtigen wollen, kommen Sie heraus, um zu berichtigen. Trauen Sie sich das zu berichtigen, trauen Sie sich das zu berichtigen!

Es wurde aber ein Beschluß mit Ihrer Mehrheit, mit sozialistischer Mehrheit, nach dem Motto: Wir sind die Stärkeren und wir bestimmen, daß trotz dieses Stärkeverhältnisses nur zwei entsandt werden!, gefaßt.

Meine Damen und Herren! Da hört sich das Demokratieverständnis auf! (*Abg. Suppan: Das ist das „gesunde Rechtsempfinden“!*)

Ich habe hier noch den verstorbenen Abgeordneten Ulbrich in Erinnerung, der immer von den „kleinen Brüdern“ gesprochen hat, gegenüber denen man Toleranz walten lassen müsse.

Meine Herren! Das ist nicht nur nicht Toleranz, das ist einfach Unterdrückung! Das ist die Unterdrückung der Minderheit. Eine solche Behandlung können wir uns nicht gefallen lassen. Deshalb bringen wir sie hier zur Sprache und ersuchen ganz nachdrücklich darum, daß die verantwortlichen Funktionäre aus Innsbruck beziehungsweise in der Gewerkschaft hier nach dem Rechten sehen, damit sich ein solcher Fall nicht wiederholt. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Herr Abgeordneter Reinhart! Weil Sie mich schon provoziert haben, muß ich Ihnen noch einen Innsbrucker Fall nennen; ich hätte ihn nicht gebracht, aber Sie haben mich jetzt

provoziert. Ich darf Sie bitten, doch einmal in Innsbruck nachzufragen, was mit jenem Fraktionskollegen von Ihnen geschehen ist, der nachweislich das Wahlgeheimnis dadurch zu umgehen versuchte, daß er (*Abg. Dr. Reinhart: Wer?*) – er ist namentlich bekannt; er kann sich hier nicht wehren, ich nenne ihn nicht, er ist namentlich bekannt, sein Name steht in allen Zeitungen, Herr Abgeordneter Reinhart –, dieser Abgeordnete, Landtagsabgeordnete, Gemeinderat, Nummern unter den Briefmarken auf den Wahlkuverts angebracht hat. (*Abg. Libal: Das hat doch Ulbrich schon aufgeklärt!*) Nein, das ist nicht aufgeklärt worden, sondern es wurde zunächst erklärt, daß Konsequenzen gezogen würden. (*Abg. Dr. Koren: Bestätigt hat er es, nicht aufgeklärt!*)

Meine Damen und Herren! Konsequenzen wurden in Ihrer Partei nur bei Parteikontrolloren wie dem Dr. Baumgartner gezogen, die sich „erdreistet“ haben, ihre Kontrollfunktion auszuüben. Konsequenzen wurden bei einem Herrn Lehrer Gams gezogen, der sich „erdreistet“ hat, eine Anzeige im Bauring-Skandal zu machen. Konsequenzen werden aber nicht dort gezogen, wo es um eklatante Übergriffe eigener Leute geht. Diese Konsequenzen wären Ihnen sehr dringend anzuraten. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Herr Bundesminister! Ich ... (*Zwischenruf des Abg. Dr. Reinhart.*) Bitte, Herr Abgeordneter Reinhart!

Präsident **Probst**: Das Wort erteile ich und niemand anderer! (*Abg. Dr. Reinhart: Gelbes Kuvert!*)

Abgeordneter Dkfm. DDr. **König** (*fortsetzend*): Ich weiß nicht, ob es gelbe Kuverts waren, auf denen sich die Nummern befunden haben, aber zweifellos waren es gezinkte Kuverts! Herr Abgeordneter Reinhart! Nehmen Sie das zur Kenntnis! (*Beifall bei der ÖVP.*)

Herr Bundesminister! Was wir erwarten, ist, daß Sie in verstärktem Maße von jenen Möglichkeiten Gebrauch machen, die das Gesetz vorgegeben hat. Das ist der Verwaltungsrat, der bisher in vorbildlicher Weise über die Fraktionen hinweg zusammengearbeitet, Sie stets nach bestem Wissen und Gewissen beraten hat und den auch die Opposition hier im Hause bei seinen Beschlüssen immer unterstützte.

Was wir von Ihnen erwarten, ist, daß Sie die Opposition zeitgerecht und vollständig informieren.

Was wir von Ihnen erwarten, ist, daß Sie sich auch mit den Überlegungen der Opposition ernsthaft auseinandersetzen.

Mit einer Politik des Fortwurstelns mögen Sie

**Dkfm. DDr. König**

vielleicht noch kurze Zeit den Anschein erwecken, das Budget sei ohnehin vollziehbar. Erfüllen können Sie es nicht.

Was aber noch viel schlimmer ist: Sie schaffen heute jene Fehler, jene Weichenstellungen, die diesen Zug der Österreichischen Bundesbahnen einmal zum Entgleisen bringen können.

Die Opposition wird als eine verantwortungsbewußte und kritische Opposition Ihnen überall dort auch helfend zur Seite stehen, wo es um die Anliegen dieses wichtigen Wirtschaftskörpers geht. Wir werden uns allerdings nicht mit papierenen Erklärungen in der Regierungserklärung des Herrn Bundeskanzlers zufriedengeben, sondern werden das christliche Wort für uns in Anspruch nehmen, das da lautet:

„An ihren Taten, nicht an ihren Worten sollt ihr sie messen!“ *(Beifall bei der ÖVP.)*

**Präsident Probst:** Der nächste Redner ist Herr Abgeordneter Alberer.

Abgeordneter **Alberer** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Vorredner haben erklärt, die Österreichischen Bundesbahnen hätten kein Konzept. Ich möchte darauf hinweisen, liebe Freunde, daß die Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1945 schließlich und endlich sozusagen die Stunde Null über sich ergehen lassen mußten.

Wenn wir oft mit den Schweizerischen Bundesbahnen oder mit den schwedischen Eisenbahnen verglichen werden, dann müssen wir sagen: Relativ haben wir von 1945 bis 1975 wesentlich mehr aufgebaut, wesentlich mehr geleistet als diese unsere Eisenbahnerfreunde. Denn diese haben damals, 1945, praktisch ein heiles Bahnnetz gehabt, während wir überhaupt nicht fahren konnten, weder Gebäude noch Gleisanlagen noch den notwendigen Fahrpark hatten.

Meine Damen und Herren! So sehr ich den Minister Weiß schätze, aber ich glaube, wenn wir auf sein Konzept, das 1967 gekommen ist, gewartet hätten, dann wären wir heute bestimmt nicht so weit, wie wir sind. Denn auch die vorhergehenden Minister – ich verweise auf die Minister Dipl.-Ing. Waldbrunner und Probst – hatten auch schon ihre Zehnjahresprogramme, die praktisch konsequent durchgezogen wurden. *(Abg. Dr. Gruber: Wir haben nie einen besseren Minister als den Weiß gehabt!)*

Wenn hier erklärt wird, die Österreichischen Bundesbahnen würden die Reisenden zwingen, auf die Autobusse beziehungsweise auf die Eisenbahn umzusteigen, so können wir nur sagen: Wir bemühen uns, so viele Reisende als möglich auf die Bahn zu bringen, wir weisen

darauf hin, daß man mit der Bahn besser, billiger und sicherer fährt. Wir bemühen uns, den Reisekomfort soweit wie möglich zu verbessern.

Ich glaube, kein Mensch wird daran zweifeln, daß die Sicherheit bei den Österreichischen Bundesbahnen viel, viel höher ist als auf der Straße. Wenn man zum Beispiel wie jetzt vor den Feiertagen steht, fragt man sich: Wie viele Tote wird es auf der Straße zu Weihnachten wieder geben? Wie viele Tote gibt es alljährlich auf der Straße zu Ostern und zu Pfingsten? Wenn jedoch bei der Bundesbahn einmal ein Unglück passiert, dann wird darüber geschrieben und jahrelang gesprochen, und so etwas wird immer wieder als schlechtes Beispiel hingestellt. Die Toten des Straßenverkehrs sind sofort vergessen!

Es ist auch auf das Problem der Nebenbahnen hingewiesen worden. Meine Damen und Herren! Im Kärntner Raum haben wir zwei Nebenbahnen auflassen müssen, und zwar in der Zeit der ÖVP-Alleinregierung. Ich möchte erklären, daß heute diesen Nebenbahnen keiner mehr nachweint, aber das nur deshalb, weil die Österreichischen Bundesbahnen dort nach wie vor zum Schienentarif die Menschen und genauso das Frachtgut befördern. Wenn natürlich jetzt die Preise der Autobusse der Privaten, der Post und der Bahn in Kraft treten würden, sähe es für die dortige arbeitende Bevölkerung wesentlich schlechter aus.

Ein Abgeordneter hat die Schwierigkeiten der Fahrplangestaltung behandelt. Man erklärte, es werde auf die Notwendigkeiten zuwenig Rücksicht genommen. Ich möchte darauf hinweisen, daß es alljährlich sogenannte Fahrplankonferenzen gibt. Zu diesen Fahrplankonferenzen werden die Bevölkerungsschichten durch ihre Kammern und so weiter eingeladen. Es kommen alle Interessensvertreter dorthin, um über die Wünsche der einzelnen Länder, der einzelnen Bezirke und so weiter zu verhandeln. Es ist natürlich so, daß es sich vielfach nicht so gestalten läßt – man wünscht oft, ein Zug würde um eine Viertelstunde später fahren, weil vielfach Anschlüsse und so weiter damit zusammenhängen –, wie es für einzelne von Vorteil wäre oder es sich die Österreichische Bundesbahn und ihre Vertreter vorstellen.

Ein leidiges Problem, werte Abgeordnete, ist immer wieder die Frage der schienengleichen Bahnübergänge, die speziell uns Autofahrern so viele Sorgen machen. Es hat bereits Prechtl darauf hingewiesen, wieviel in den letzten Jahren diesbezüglich getan wurde. Ich möchte nur noch mit einer Zahl aufwarten und darauf hinweisen, daß es zum Beispiel im Jahre 1937 11.831 Eisenbahnkreuzungen gegeben hat und daß damals nur 35 Unfälle passiert sind. 1960 haben wir wesentlich weniger solcher Kreuzun-

**Alberer**

gen gehabt, aber es hat 235, also um 200 Zusammenstöße mehr als 1937 zwischen Zügen und Autos auf den schienengleichen Bahnübergängen gegeben.

Der Verkehr ist einfach nicht aufzuhalten, und je mehr Autos die Übergänge passieren, um so öfter ist die Möglichkeit gegeben, daß hier irgend etwas passieren könnte.

Es ist auch über den Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen und über die Schülertransporte gesprochen worden. Wir wissen, werte Abgeordnete, meine Damen und Herren, daß es gerade bei den Schülertransporten so ist, daß manchmal wirklich nicht jeder einzelne Schüler einen Sitzplatz bekommen kann. Die Österreichische Bundesbahn und die Österreichische Post versuchen aber immer wieder, mehr Fahrzeuge zu bekommen, um diesem Übelstand abzuweichen. Man darf aber nicht vergessen, daß viele der Schüler, die sich früher eine Wochenkarte auf der Bahn gekauft haben, nun, weil es nichts kostet, grundsätzlich zum Autobus überwechseln, weil es dort gemütlicher ist, weil es dort lustiger ist oder weil der Autobus bei der Wohnung vorbeifährt. Das ist auch eine sehr schwere Belastung für den Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen.

Ich möchte aber zum Vergleich darauf hinweisen, daß sehr viele Schülerunfälle deshalb passieren, weil Schülertransporte durch Private durchgeführt werden, deren Fahrzeuge nicht so in Ordnung sind wie die Fahrzeuge der Österreichischen Bundesbahnen. Manchmal sitzen dort Lenker am Volant, die noch sehr wenig Erfahrung haben.

Herr Doktor König hat darauf hingewiesen, was alles der Herr Minister nicht getan hätte, wo überall Versäumnisse vorkommen würden und so weiter. Dazu muß ich sagen, daß der Minister für das Budget der Österreichischen Bundesbahnen zuständig ist. Darüber hinaus, für all das, was auf der Bundesbahn geschieht, ist der Vorstand zuständig. Ich muß sagen, eine große Tat, die dieser Minister gesetzt hat, war diejenige, daß er den alten Vorstand ablösen ließ und einen neuen einsetzte.

Zum Personalstand möchte ich darauf hinweisen, daß wir, um nur um eine Arbeitsstunde pro Woche zu verkürzen, ungefähr 2500 Bedienstete brauchen. Sie können sich vorstellen, wieviel Personal notwendig wäre, nur um die Verkürzung von 42 auf 40 Stunden 100prozentig durchführen zu können. Die Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen, meine Damen und Herren, müssen nach wie vor sehr, sehr viele Überstunden leisten. In diesem Jahre werden es ungefähr 6 Millionen Überstunden sein.

Ich zitiere hier den Abgeordneten Mayr, aber nicht den Kurt Maier, sondern den Mayr der Österreichischen Volkspartei, der am 6. Dezember 1967 bezüglich der hohen Plusstundenleistungen der Eisenbahner sagte: „Wenn das wirklich der Fall wäre, dann könnten nicht so viele Eisenbahner in ihrer Freizeit so viele Eigentumswohnungen und Eigenheime schaffen.“ Schauen Sie, so denken Abgeordnete der Österreichischen Volkspartei über Leute, die wirklich sonn- und feiertags, bei schlechtem und bei schönem Wetter schwersten Dienst leisten müssen.

Der Abgeordnete König hat darauf hingewiesen, daß die Österreichischen Bundesbahnen durch den Ankauf und durch die Einstellung von LKW sich selbst auf der Schiene praktisch Konkurrenz machen. Herr Abgeordneter, es ist doch wohl so, daß diese LKW dafür angekauft werden, um damit von den Firmen die Güter abzuholen und sie zur Österreichischen Bundesbahn hinzubringen, wo sie dann verfrachtet werden beziehungsweise umgekehrt, es werden Güter, die auf Bahnhöfen ankommen, mit den ÖBB-eigenen LKW zu den Firmen gebracht. Wir müssen sagen, dieser Haus-Hausverkehr oder dieser Knotenpunktverkehr bewährt sich ausgesprochen gut.

Es ist auch auf die Notwendigkeit eines Verkehrsverbundes hingewiesen worden. Ich möchte darauf hinweisen, daß wir Eisenbahner und auch unser Ministerium das schon lange, lange erkannten. Diesen Verkehrsverbund gibt es ja praktisch zwischen den Wiener Stadtwerken und der Wiener Schnellbahn schon seit mehr als zehn Jahren. Darüber hinaus wird versucht, nun ein Arrangement mit den Stadtwerken zu treffen, damit man auch von den ÖBB-Autobussen auf die Autobusse der Wiener Stadtwerke umsteigen kann und umgekehrt.

Meine Damen und Herren! Nun zur Frage, ob diese 400 Gärten in Matzleinsdorf aufgelassen werden sollen oder nicht, und zu dem Hinweis, es wären dafür 5000 Unterschriften abgegeben worden. Kein Mensch zweifelt an der Anzahl der Unterschriften. Aber ich darf darauf hinweisen, daß es insgesamt nur 400 Gärten sind, und für diese 400 Gärten sind nun 5000 Unterschriften wahrscheinlich von Leuten abgegeben worden, die Gefälligkeitsunterschriften abgegeben haben, von Leuten, die gar nicht dort wohnen, von Leuten, die mit der Bundesbahn und mit ihren Problemen überhaupt nicht konfrontiert werden.

Meine Damen und Herren! Wo sollte die Österreichische Bundesbahn dann sonst bauen? Wo sollte die Österreichische Bundesbahn ein günstiges Grundstück hernehmen. Sie wissen ganz genau, daß sich die Grundkosten sehr auf

**Alberer**

die Baukosten auswirken. Die Österreichische Bundesbahn beziehungsweise die Genossenschaft will dort ein Lehrlingsheim erstellen, ein Lehrlingsheim, das wir in Wien so notwendig für unsere Buben brauchen. Wir werden darüber hinaus dort ein Übernachtungsheim für junge Menschen errichten, die auswärts wohnen, aber hier in Wien Dienst machen, und die dort ebenfalls schlafen und wohnen können.

Darüber hinaus soll dort auch ein Wohnblock für Eisenbahner entstehen, für Menschen, meine Damen und Herren, die rund um die Uhr, unter Umständen 24 Stunden ununterbrochen irgendwo im Dienst stehen, und wenn sie dann nach Hause kommen, dann sollen sie nicht irgendwo im Zentrum, in einer belebten Straße wohnen und dort nicht schlafen können, sondern sie sollen dort einen wirklich ruhigen Platz haben. Einen Platz, wo sie sich ausruhen können, wo sie sich mit ihren Familien auch tatsächlich wieder erholen können.

Aus diesem Grunde, meine Damen und Herren, hat die Österreichische Bundesbahn und nicht die Genossenschaft diese 400 Gärten aufgekündigt, weil wir diese Gärten einfach brauchen, weil diese Grundstücke, diese kostbaren Grundstücke eben für Wertvolleres als eben einen Schrebergarten hergenommen werden sollen.

Zur Frage bezüglich der Delegierung der Kollegen der Christlichen Fraktion aus dem Raume Innsbruck. Nun, dazu wäre wohl zu sagen, daß die Kollegen der Christlichen Fraktion ja selbstverständlich ausgehen von ihrem Wahlerfolg oder Nichtwahlerfolg bei den Personalvertretungswahlen. Wir dürfen aber nicht vergessen, daß ein großer Teil unserer Gewerkschaftsmitglieder, die von der Ortsgruppe delegiert werden, auch Pensionisten sind und daß diese Pensionisten dasselbe Delegierungsrecht haben. Aus diesem Grunde kann die Christliche Fraktion nicht darauf hinweisen, sie hätte Anspruch auf vier Vertreter gehabt, weil kein Mensch sagen kann, wie viele Kollegen der Pensionisten ihnen bei einer Wahl die Stimme gegeben hätten.

Nun zur Frage des Personalausschußmitgliedes in Innsbruck, das seinerzeit angeblich Nummern auf Wahlkuverts geschrieben hat. Diese Wahlkuverts, meine Damen und Herren, waren ja nur für die Vorwahl bestimmt und nicht für die offizielle Wahl. Leider Gottes hat dieser Bedienstete die Kuverts mit nach Hause genommen, und seine Kinder haben Nummern daraufgeschrieben. Das wurde anschließend zur Kenntnis genommen, und mit den Stimmen der Christlichen Fraktion – ich weise extra darauf hin – wurde dann beschlossen, daß dieser Mann nicht gemäßregelt werden sollte. Es war ein

einstimmiger Beschluß des Personalausschusses beziehungsweise der Ortsgruppe in Innsbruck. *(Abg. Dr. Gru ber: Von einer Maßregelung ist ja keine Rede gewesen!)*

Selbstverständlich darf so etwas nicht gemacht werden. Der Mann wäre seines Postens enthoben worden, hätte die Christliche Fraktion – Sie war damals wirklich christlich – das nicht eingesehen und gesagt, der Mann war nicht schuld, sondern es waren die Kinder schuld, und aus diesem Grunde sollte nichts gemacht werden.

Meine Damen und Herren! Hohes Haus! Ich glaube, hier sagen zu können, daß die Österreichischen Bundesbahnen von dieser Regierung das bekommen haben und das bekommen, was sie wirklich brauchen. Ich weiß, meine Damen und Herren, jede einzelne Gruppe könnte noch mehr Mittel brauchen, für jeden einzelnen Posten bräuchten wir notwendigerweise noch mehr Geld, um all das, was wir uns vorstellen, auch schneller und flüssiger verwirklichen zu können. Unser Ziel war es immer, an Investitionsmitteln im Jahr ungefähr 5 Milliarden Schilling zu bekommen. 1975 sind wir erstmals an diese Zahl – an 4,9 Milliarden Schilling – herangekommen. Wir Eisenbahner registrieren dies deshalb besonders, weil wir, was finanzielle Mittel anbelangt, nie besonders verwöhnt gewesen sind. Die Finanzminister der Österreichischen Volkspartei von 1945 bis 1970 haben uns praktisch immer sehr, sehr schmal gehalten. Ich hätte aus meinem Konzept noch eine ganze Menge zu sagen, aber auf Grund der fortgeschrittenen Zeit möchte ich darauf verzichten. Ich möchte nur abschließend darauf hinweisen, daß die Sozialisten und vor allen Dingen die Eisenbahner mit dem Eisenbahnkonzept und dieser Regierung absolut einverstanden sind und daß wir davon überzeugt sind, daß wir auch für unsere Bediensteten das bekommen werden, was ihnen zusteht. Wir werden – es ist eine Forderung der Eisenbahnergewerkschaft – unsere Besoldungsordnung auch in diesem Jahre verbessern können. Es hat auch bei der Wahl im Oktober 1975 kein Eisenbahnpensionist daran geglaubt, daß für seine Pensionszahlung kein Geld mehr vorhanden sein wird, denn schließlich und endlich sind das Menschen, die ganz genau wissen, daß es in der Zeit der christlich-sozialen Regierung in den dreißiger Jahren nur dreimal im Monat Geld bei der Bundesbahn gegeben hat. Daß es dazu nicht mehr kommt, dafür, glaube ich, sind die Sozialisten und ist unser Minister ein Garant. Aus diesem Grunde, glaube ich, können die Vertreter der SPÖ und auch wir Eisenbahner diesem Budget unsere Zustimmung absolut geben. *(Beifall bei der SPÖ.)*



Präsident **Probst**: Zu einer tatsächlichen Berichtigung hat sich der Herr Abgeordnete Hietl zu Wort gemeldet. Fünf Minuten Redezeit.

Abgeordneter **Hietl** (ÖVP): Meine Damen und Herren! Der Herr Abgeordnete Libal hat hier erklärt, daß anlässlich der Konferenz der Wachauer Bürgermeister mit der DDSG ein Bürgermeister der Wachaugemeinden erklärt hätte, in der dreckigsten und schmutzigsten Stadt Linz müssen die Passagiere übernachten. Ich habe mich soeben beim Obmann dieser Gemeinschaft erkundigt; er hat das strikte zurückgewiesen. Diese Äußerung ist von keinem der Bürgermeister gefallen, ich weise daher diese Äußerung des Herrn Abgeordneten Libal zurück. *(Beifall bei der ÖVP.)*

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

Abgeordneter **Frodl** (ÖVP): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! In unserem Postfach haben wir heute die Beantwortung der im Verkehrsausschuß von unserem Minister nicht beantworteten Anfragen bekommen, und ich muß ehrlich gestehen – auch als oppositioneller Abgeordneter –, daß wir uns darüber freuen, daß einem langgehegten Wunsch der steirischen Abgeordneten, daß nun auch auf der Strecke Wien–Graz die Eisenbahn im Taktverkehr fahren wird, Rechnung getragen wird. Wir freuen uns darüber, weil wir wünschen, daß die Eisenbahn attraktiv ist und nicht, daß sie immer nur mit Schwierigkeiten zu tun hat.

Zum Budgetkapitel Verkehr möchte ich zu folgenden Themen kurz im Telegrammstil Stellung nehmen: zu den Nebenbahnen, zum Ausbau des Telephons am Lande, zu den überfüllten Schulautobussen, zum Flughafen Graz-Thalerhof, aber ganz speziell zum Grenzübergang Spielfeld-Straß.

Zu den Nebenbahnen ist heute schon sehr viel gesagt worden, ich möchte das nicht lange wiederholen, sondern nur eines feststellen: Es ist irgendwie eine Tragik, daß nun schon nach jahrelangen Überprüfungen, ob diese Bahnen bestehen bleiben sollen, man nicht endlich mit einem Ergebnis der Überprüfung herauskommt. Das Ergebnis ist immer noch nicht zustande gekommen und letzten Endes müssen alle Gebiete, wo sich eine Nebenbahn befindet, noch immer mit einem Fragezeichen warten: werden wir aufgelöst, werden wir bestehen bleiben? Das bringt eine Unsicherheit, Herr Verkehrsminister! Im vorigen Jahr war es ganz das gleiche, die Bahnen wurden getestet, und es konnte bis zum heutigen Tag kein Ergebnis zutage gebracht werden.

Im südsteirischen Grenzland haben wir auch so eine Eisenbahn, und die wird halt entscheiden, ob das Grenzland noch schwächer besetzt sein wird oder ob es letzten Endes doch Möglichkeiten gibt, dort einen wirtschaftlichen Aufschwung zu entwickeln. Aber da muß konkret einmal gesagt werden: Ja, diese Eisenbahn bleibt bestehen!

Dann werden sicherlich Betriebe es sich überlegen, ob sie sich nicht in den Gebieten, wo es noch viele Arbeitskräfte gibt, ansiedeln. Wenn das alles in Frage steht, wird sich jeder Unternehmer hüten, sich dort anzusiedeln, weil er sich sagt: heute ist dort eine Eisenbahn, morgen haben wir vielleicht keinen Treibstoff mehr, und die Eisenbahn kommt auch weg, dann stehe ich mit meinem Betrieb im Niemandsland. Es ist eine wirtschaftliche Blockade, Herr Bundesminister.

Ich möchte Sie im Namen aller jener, die mit einem solchen Problem zu tun haben, sehr bitten, die Karten auf den Tisch zu legen und zu sagen: ja, sie kommt weg oder sie bleibt, damit sich die Wirtschaft und auch die Menschen in diesem Gebiet darauf einstellen können, worauf sie sich einstellen müssen.

Ich möchte zu den in Frage gestellten Strecken nur eines sagen: Es wird nicht das A und O sein, ob diese Bahn jetzt aktiv oder nicht aktiv ist. Gar keine Eisenbahn ist aktiv, nicht einmal hier im Zentrum, wo diese so frequentiert sind, sonst wäre der große Abgang nicht da. Somit werden die wenigen Nebeneisenbahnen nicht das entscheidende Defizit letzthin bringen.

Ich möchte aber nur eines aufzeigen: Wir haben Strecken, die schon aufgelassen sind. Die Strecken dieser Bahnen sind beschämend für das ganze Gebiet. Sie werden nicht mehr gepflegt, das Gras wird nicht mehr gemäht, es wachsen dort schon Stauden darauf.

Herr Bundesminister! Sie waren in der Steiermark; die Sulmtal-Strecke meine ich konkret; es wachsen schon Stauden darauf. Die Bauern mähen alle ihre Flächen und halten sie sauber. Der Bund kommt seiner Verpflichtung nicht nach, diese Strecke zu pflegen. Sie gehört zur Graz–Köflacher-Bahn, aber letzten Endes könnte diese dazu veranlaßt werden, diese reinzuhalten, weil wir vom Fremdenverkehr leben. *(Der Präsident übernimmt wieder den Vorsitz.)*

Im Grenzland ganz speziell – wir schreien immer nach Grenzlandförderung, der Bund hat für die Steiermark noch nichts getan – lassen Sie bitte wenigstens diese Nebenbahn, dann sind wir vielleicht schon ein Stückelr weitergekommen, daß wir in dieser Sache nicht ganz abgesäumt werden.

1070

Nationalrat XIV. GP - 13. Sitzung - 16. Dezember 1975

**Frodl**

Nun zum Ausbau des Telephons im ländlichen Raum, darüber ist auch schon genug geredet worden. Ich möchte ebenfalls sagen, daß das neue System des Ausbaues im ländlichen Raum, daß nämlich nur Gemeinschaften zum Zuge kommen, vielleicht dazu beiträgt, daß man mehr anschließen kann und dann vielleicht bessere Zahlen aufzuweisen hat. Das Verhältnis ist noch immer 1 zu 14, das heißt also, daß ein Anschluß auf dem Lande getätigt wird und 14 in der Stadt. Da muß ich schon sagen, das ist für uns, die wir am Lande leben, ein sehr mageres Verhältnis.

Aus diesem Grund möchte ich bitten, Herr Bundesminister, sich auch darüber Gedanken zu machen. Daß der Ausbau notwendig ist, bekundet auch das Land, denn bei uns in der Steiermark zahlt das Land jenen, die bauen, dazu, weil die Kosten sehr hoch sind.

Ich möchte aufzeigen, daß man speziell im Grenzland, wo ein großer Abwanderungsprozeß vor sich geht, ein bißchen mehr tun soll, daß man dort mehr ausbaut, damit die Abwanderung nicht in diesem Ausmaß vor sich geht. Die Menschen dort sollen sich geborgen fühlen und sagen können: Ich habe jetzt einen anständigen Weg, das Telefon, das Leben im Grenzland ist nun doch besser. Ich würde sehr bitten und wünschen, daß das Grenzland beim Ausbau des Telephons bevorzugt wird.

Ganz kurz zu den Schulbussen. Die Schülerfreifahrt bejahen wir, sie hat ihre Berechtigung. Nur die praktische Durchführung gibt Anlaß zur Kritik. Sie, die Sie das verfolgen, wissen ganz genau, daß natürlich nicht alles so läuft, wie man sich das vorgestellt hat. Jedes Schulkind beansprucht die Schülerfreifahrt, und da müßte man überlegen:

Wir stellen fest, daß die Linienfahrzeuge Kinder schon eine Stunde, eineinviertel Stunden und sogar schon eineinhalb Stunden vor dem Unterricht in Schulsnähe absetzen, weil jene, die fahren, andere Geschäfte haben, etwas verdienen wollen und die Kinder eben so früh absetzen. Ob das aber im Sinne des Gesetzgebers ist? Es kommt auf die Durchführung an. Daß die Kinder dort hingestellt werden, ihrem Schicksal überlassen werden – das muß überlegt werden. Ich glaube, das wird auch revidiert werden müssen.

Am Schulschluß ist es das gleiche. Die Schule ist aus, die Kinder warten bis zu eineinhalb Stunden. Sie wären in einer halben Stunde zu Fuß daheim, warten aber, bis sie der Schulbus abholt.

Diese Fahrzeuge sind durchwegs überlastet und überfüllt. Das ist heute hier schon aufge-

zeigt worden. Sie müßten auch extra überprüft werden.

Ich möchte hier aber auch die Frage stellen, ob die Fahrer, die diese Fahrten durchführen, immer geeignet sind. Da sind doch 12, 13 oder 14 hoffnungsvolle junge Menschen im Bus, und diese werden einem Fahrer übergeben, der einen ganz gewöhnlichen PKW-Führerschein hat. Ob das richtig ist? Ich überlasse es Ihnen, Herr Minister, darüber zu urteilen.

Ich möchte eines sagen: Wer kann es verantworten, und wer wird herangezogen, wenn da und dort ein Unglücksfall passiert? Erst heute habe ich wieder in der Zeitung von einem solchen Unfall gelesen. Immer wieder gibt es solche, und immer wieder gibt es auch Anlaß zu einer Kritik.

Nun zum Flughafen Graz-Thalerhof. Graz ist die zweitgrößte Stadt Österreichs. Alle, die aus der Steiermark sind oder dort waren, kennen diesen Flughafen. Ein herrlich großer Flughafen, aber keine Frequenz. Nach dem Norden und nach dem Westen einige Flüge, nach dem Süden und Südosten gar keine.

Wie sieht es in Wirklichkeit aus? Von der Steiermark fahren die PKW-Fahrer mit ihren PKW bis Agram, besteigen dort das jugoslawische Flugzeug und machen dann ihren Urlaubsflug an die Adria oder wohin immer sie letztlich wollen. Darüber müßte man auch nachdenken. Ich bin der Meinung, daß unsere Fluggesellschaft, die AUA, sich da einiges entgehen läßt.

Zum Schluß zum Grenzübergang Spielfeld beziehungsweise zum Verkehr auf der B 67: Die Katastrophe wird dort immer größer. Zu den Feiertagen und zu den Urlaubszeiten ist der Verkehr ab Wildon – es sind ungefähr 20 km bis zur Staatsgrenze – völlig blockiert und das Gebiet geteilt. Wirtschaftsfahren können dort nicht mehr getätigt werden, man kommt einfach über die Straße nicht mehr hinweg.

Der Ausbau der Pyhrn Autobahn, den wir alle so sehr wünschen, geht halt recht langsam vor sich. Es wird noch lange dauern, bis dieses Problem der Fertigstellung der Pyhrn Autobahn gelöst sein wird.

Ich bin auch der Meinung: Daß es dort so zaghaft zugeht, ist darin begründet, daß drei Ministerien verantwortlich sind: der Bautenminister, der Innenminister und auch der Verkehrsminister. Und viele Köche verderben meistens den Brei.

Es war im Jahre 1974 so, daß es dort in dem kurzen Grenzstück – in dem blockierten Stück, von dem ich eben sprach – 127 Unfälle mit sieben Todesfällen gegeben hat. Im Jahre 1975 –

**Frodl**

nur bis zum 1. Dezember – waren es schon 97 Unfälle mit 18 Toten.

Um sich zu orientieren, wie groß der Andrang dort ist, habe ich hier eine Zahl: und zwar passierten 2.406.160 Kraftfahrzeuge in Spielfeld-Straß die Grenze; davon sind 123.021 LKW. Es ist heute schon genug über LKW geredet worden. Ich möchte nicht wiederholen. Ich kann nur eines sagen: diese blockieren den ganzen Verkehr, der sich dort in unserer südlichen Steiermark abspielt. 8.000.949 Personen sind dort auf diesem Straßenstück über die Grenze gefahren beziehungsweise gekommen.

Im Jahre 1975 schaut es nicht anders aus, 2.352.000 Fahrzeuge! Ohne Dezember! Jetzt vor Weihnachten kommt der große Urlauberverkehr. Dort aber ist Feierabend, wenn einer noch über diese Straße will. Dort muß sich ein Ortskundiger auf irgendeiner Seite fortsuchen, sonst hat er keine Chance, weiterzukommen.

Und wieder ist es der Lastwagenverkehr, der uns ganz besonders blockiert: 172.154 Fahrzeuge waren es bis jetzt schon! Das ist eine Zahl, die sehr gewaltig ist. 7.957.000 Personen haben dort die Grenze passiert. Auch das ist eine Zahl, über die man nachdenken müßte. Entweder den Pyhrn-Autobahn-Bau wesentlich beschleunigen oder Abstellplätze oder größere Parkplätze schaffen, denn so kann es wirklich nicht mehr weitergehen.

Die Bayern haben – das habe ich heute in der Zeitung gelesen – eine Verordnung betreffend ganz strenge Überprüfung der LKW herausgegeben, welche die Grenze passieren.

Ich würde empfehlen, Herr Bundesminister, daß Sie sich dem anschließen, weil wir wissen, daß sehr viele, fast die meisten Unfälle durch diese überschweren LKW passieren, die von der Türkei oder von Persien kommen und letzten Endes bei uns allerlei anrichten.

Sie, Herr Verkehrsminister, und der Herr Innenminister müßten den Bautenminister dazu bewegen, daß es auf diesem Sektor – ich meine hier den Ausbau der Straßen in der südlichen Steiermark – wesentlich schneller vor sich geht.

Im gesamten ist für die aufgezeigten Mängel unsere Bundesregierung verantwortlich. Sie zeigt, daß sie mit diesen Problemen nicht fertig wird, daß sie diese nicht bewältigen kann. Daher trifft das dauernde Gerede: Wir sind moderner geworden, wir wirtschaften besser!, auf keinen Fall zu. *(Beifall bei der ÖVP.)*

**Präsident:** Zu einer tatsächlichen Berichtigung hat sich der Herr Abgeordnete Prectl gemeldet.

Abgeordneter **Prectl** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Auf die Ausführungen des Herrn Abgeordneten König in bezug auf unseren Gewerkschaftstag möchte ich hier die Feststellung treffen, daß dann, wenn der Gewerkschaftstag stattfindet, nicht nur unsere Aktiven am Gewerkschaftstag wahlberechtigt sind, sondern auch mehr als 40.000 Pensionisten. Aus dem Innsbrucker Raum, der sich aus zwei Ortsgruppen zusammensetzt, waren nicht zwei Delegierte anwesend, sondern drei. Und der Beschluß wurde in der Ortsgruppe einstimmig gefaßt. *(Beifall bei der SPÖ.)*

**Präsident:** Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Dr. Gradenegger.

Abgeordneter Dr. **Gradenegger** (SPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich möchte ein paar Ausführungen zum Kapitel 78 des Budgets, Post- und Telegraphenanstalt, machen und dabei nicht auf jene Äußerungen meiner Vorredner eingehen, die da lauten: Unmotivierte Erhöhungen, rücksichtsloses Vorgehen, Karten auf den Tisch legen!, sondern ich will auf eine Äußerung eingehen, die von meinen Vorrednern und von der ÖVP gemacht wurde.

Da macht man im Zusammenhang mit der Samstagzustellung den Vorwurf, man habe 30 Millionen Schilling für nichts und wieder nichts ausgegeben. Das wollen wir nicht im Raum stehen lassen. Wir wollen hier sagen, wie die Situation wirklich ist. Das will ich mit Daten und mit Zahlen widerlegen.

Am 16. November 1971 hat die Postgewerkschaft einen Vorstandsbeschluß über die Einstellung des Samstagdienstes und der Samstagzustellung gefaßt.

Am 8. Mai 1974: erste Verhandlungsrunde Zeitungsherausgeber – Postverwaltung – Postgewerkschaft.

Oktober 1974: Verhandlung über die Möglichkeit einer etappenweisen Umstellung des Samstagdienstes auf privater Basis nach dem Muster der Schweiz.

18. Dezember 1974: die Postgewerkschaft teilte mit, daß die Landesorganisationen Beschlüsse gefaßt haben, daß mit 4. Jänner 1975 keine Samstagzeitungszustellung mehr erfolgen werde. Schließlich einigte man sich darauf, daß sich der Zeitungsherausgeberverband bereit erklärt, mit der Postverwaltung zusammen eine gemeinsame Lösung zu suchen.

4. Jänner 1975: Ungeachtet dessen wurde die Samstagzeitungszustellung bei einigen Postämtern verweigert.

**Dr. Gradenegger**

8. Jänner 1975: Vorstand der Gewerkschaft beschließt, die Zeitungszustellung an Samstagen mit 5. April 1975 einzustellen.

15. Jänner 1975: Neue Verhandlungen. Eine Arbeitsgruppe soll ein Modell für die Ersatzzustellung durch von der Post unabhängige Kontrahenten erarbeiten, und an den Mehrkosten soll sich der Zeitungsherausgeberverband beteiligen.

Feber 1975: Der Postgewerkschaftsvorstand wiederholt sein Ultimatum: Einstellung der Zeitungszustellung 5. Juli.

Ein Zustellmodell wird im Feber 1975 erarbeitet.

Sodann mit Unterstützung der Tageszeitungen eine Ausschreibung der Samstagzustellung auf privater Basis.

Eine rechtliche Handhabe war zu diesem Zeitpunkt zur Erzwingung der Samstagzustellung nicht vorhanden. Nach Vorliegen der gesamten Verträge sah man, daß die Samstagzustellung einen Betrag von 250 Millionen Schilling ausmachen würde.

30. Juni 1975: Verhandlungsrunde Zeitungsherausgeberverband und Post. 20 Millionen Schilling will der Herausgeberverband für die Zeitungszustellung bezahlen.

Das Personal für die Privatzustellung bestand zu rund 50 Prozent aus Postbediensteten, und so erschien eine Lösung auf freiwilliger Basis damals möglich.

Am darauffolgenden Samstag, dem 5. Juli 1975, wurden sodann tatsächlich 50 Prozent der Samstagzeitungen zugestellt, und komischerweise zum überwiegenden Teil durch das Postpersonal.

Dann aber, bitte – und das ist das Um und Auf –, faßte der Gewerkschaftsvorstand der Post einen Einstellungsbeschluß, den Beschluß vom 8. Jänner 1975 aufzuheben.

Der Gewerkschaftsvorstand führte folgende Begründung an:

Der hohe Prozentsatz von Post- und Fernmeldebediensteten habe sich im Gegensatz zum Beschluß des Gewerkschaftsvorstandes am Samstag, dem 5. Juli 1975, zur Zustellung bereit erklärt, und damit – so meint der Postgewerkschaftsvorstand – ist die überwiegende Dienstbereitschaft der Kollegenschaft als eine Entbindung vom seinerzeitigen Beschluß aufzufassen.

Das Resümee also: Ohne Versuch der Samstagzustellung auf privater Basis hätte es nie eine Regelung zugunsten der Zeitungen gegeben, und eine Regelung war dieser Regierung auch zugunsten der Zeitungen sehr wichtig, weil wir

die Zeitungen als ein wichtiges Medium und Instrument der Demokratie betrachten.

Es ist also hier zu einem Arbeitskampf, zu einem Streik, zu gewerkschaftlichen Kampfmaßnahmen gekommen, wie man sie in einer Republik und in einer demokratischen Republik des Westens eben erwarten kann. Diese Kampfmaßnahmen kosten Geld. In Italien, wenn gestreikt wird, in Frankreich, in England kostet dies Geld, und dies kostet auch in Österreich Geld. Das war die Situation.

Heute zahlen wir nicht wie für die private Zustellung 250 Millionen Schilling im Jahr, sondern rund 70 Millionen, wie wir sie in unserem Budget präliminiert haben. Das ist ein großer Erfolg. Das zur Richtigstellung dieser Behauptung.

Der Herr Abgeordnete Dr. Schmidt hat eine Frage bezüglich der Repräsentationsspesen auf dem Postsektor gestellt. Ich darf dazu sagen, daß die Repräsentationsspesen in diesem Jahr gegenüber dem Vorjahr um 68.000 S erhöht wurden. Das ist für eine Arbeitstagung der Europäischen Postkonferenz bestimmt. Es werden zwei Arbeitsgruppen mit 15 Personen daran teilnehmen, und das kostet eben diesen Betrag, der mehr präliminiert wurde.

Zu den Tarifierhöhungen, die man kritisiert hat, darf ich hier einige Auszüge vom 19. Dezember 1968 schildern, und zwar hat hier noch der Herr Bundesminister Dipl.-Ing. Weiß eine Gebührenerhöhung vertreten, und er vertrat sie anders, als es heute die Abgeordneten der Opposition tun. Dr. Weiß sagte damals:

„Gestatten Sie mir ferner eine kurze Bemerkung zur Frage der Tarifierhöhungen. Es sind hier Klagen über den hohen Prozentsatz, den diese Tarifierhöhungen ausmachen, geführt worden. Ich möchte zuerst einmal feststellen, daß in allen unseren westlichen Nachbarstaaten, in Deutschland ebenfalls mit 1. Jänner 1969, in der Schweiz sogar schon ab 1. November dieses Jahres, Tarifierhöhungen vorgenommen werden, um steigende Defizite abzudecken... Ich mache darauf aufmerksam, daß der Professorenbericht vorgeschlagen hat, zur Abgeltung der steigenden Personalkosten dynamische Tarife einzuführen.“

So sprach man damals im Jahre 1968. Ich habe hier auch noch eine Aussage des Bundeskanzlers Dr. Klaus.

Heute haben sich die Verhältnisse zu unseren Gunsten Gott sei Dank verändert.

Die Post ist also ein besonders arbeitsintensiver Dienstleistungsbetrieb. Viele Menschen in unserem Lande stellen sich unter der Post den Briefträger, personifiziert also den Briefträger,

**Dr. Gradenegger**

vor, und der Schalterbeamte symbolisiert für sie die Post. Die Post ist also ein Betrieb, in dem der Mensch im Vordergrund steht, und der Mensch ist eben nicht durch Maschinen zu ersetzen.

Deshalb ist der Personalstand im Postbetrieb auch relativ groß: 41.950 Beamte und 14.321 Vertragsbedienstete haben wir für 1976 im Personalstand; gibt 56.271 Postangestellte, um 28 weniger, als es im Vorjahr gegeben hat, bedingt durch Rationalisierung.

Die Kosten für die Bediensteten machen 6,8 Milliarden Schilling im heurigen Jahr und 7,5 Milliarden Schilling im kommenden Jahr aus.

Betreut wird Österreich durch die Post mit 2291 Postämtern und 376 Posthilfsstellen.

Von den Gesamteinnahmen – und hier möchte ich auf ein weiteres Thema der Opposition eingehen – entfallen auf Fernsprechgebühren 8,7 Milliarden Schilling; 4,6 Milliarden werden allein auf Grund des Fernmelde-Investitionsgesetzes zweckgebunden für Investitionen ausgegeben. Dazu kommen Mittel aus der Stabilisierungsquote von 140,9 Millionen Schilling und 29,5 Millionen aus der Konjunkturbelebungsquote neben zwei weiteren Ansätzen, die auch noch große Steigerungen aufweisen.

Und nun zu den Abgeordneten Hietl und Frodl, die das Mißverhältnis der Telephonanschlüsse zwischen den Stadt- und den Landbereichen schildern und finden, daß 100.000 oder 130.000 Telephonanschlüsse zuwenig seien. Man kann Telephonanschlüsse nur von den zentralen Wähllämtern hinaus zu den kleinen Wähllämtern bauen und dann im ländlichen Raum die Verästelungen vornehmen.

Wenn man das System eingeführt hat, die zentralen Fernsprechämter und die Wähllämter errichtet sind, dann wird man eben mit der gleichen Summe Geldes nicht mehr jene Anzahl von Fernsprechanschlüssen schaffen können, die man will, denn die Anschlüsse im ländlichen Raum sind nun einmal durch die Entfernung und durch die Streulage teurer.

Wir sollten bei der landschaftlichen Situation Österreichs nicht in einen Fetischismus verfallen, viele Telephonanschlüsse herzustellen. Es ist nämlich ein großer Unterschied, ob in einer Stadt 50 Telephonanschlüsse errichtet werden oder ob weit auf dem Land mit fünf und sechs Kilometern Entfernung von einem Gehöft zum anderen 50 Telephonanschlüsse gebaut werden.

Die Post sorgt, so gut sie kann, für die telephonische Versorgung; denn immer mehr Menschen erwarten die Herstellung eines Fernsprechanschlusses durch die Post.

Der Abgeordnete Neumann forderte am 26.

November eine einheitliche Telephonanschlußgebühr. Er wird ja nach mir zum Sprechen kommen. Das klingt sehr gut, aber es ist technisch kaum durchführbar, wenn für einzelne Telephonanschlüsse 50.000, 100.000 oder 200.000 Schilling an Anschlußgebühren bezahlt werden müssen, weil diese Telephonanschlüsse so weit vom nächsten Leitungsanschluß weg liegen.

Man muß sich also, glaube ich, fragen, ob die Menschen in den Städten und in den Ballungszentren für jene Leute, die in Extremlagen sind, eben jene Gebühren bezahlen wollen.

Die Telephonwarteliste: 1973 bewarben sich 209.379 Menschen in Österreich um einen Telephonanschluß, 1974 192.350. Unter Minister Lanc ist es gelungen, diese Zahl zu senken. Derzeit bewerben sich mit Oktober 178.144 Menschen um einen Telephonanschluß. Ich darf erwähnen, daß natürlich in den vorangegangenen Jahren 100.000 bis 130.000 Neuanschlüsse errichtet wurden.

Es wird auch von einigen Zeitungen lobend erwähnt, wie der Ausbau vor sich geht. Ein unverdächtigster Zeuge ist die „Volkszeitung Klagenfurt“ der ÖVP vom 6. Dezember 1975. Sie schreibt über die Herstellung des 75.000. Fernsprechanschlusses in Kärnten: „Dieser Markstein in der fernmeldemäßigen Erschließung des Bundeslandes Kärnten gibt zu einer kurzen Rückblende auf die Entwicklung des Telephonwesens in Kärnten Anlaß“, und meint dann: „Bis 1965 konnte aber immerhin bereits ein Teilnehmerstand von 29.255 erreicht werden, was mehr als einer Verdoppelung des Teilnehmerstandes innerhalb von zehn Jahren entsprach.“ Sie hält vom Herrn Minister Lanc sehr viel, indem sie zum Schluß schreibt: „Die Post nimmt an – und die vorhandenen Anmeldungen für die Fernsprechanschlüsse lassen diesen Schluß zu –, daß dieser Trend in der Teilnehmerentwicklung in unserem Bundesland weiterhin anhalten wird und daß daher die Einschaltung des 100.000sten Fernsprechteilnehmers, sofern der Post die erforderlichen finanziellen Mittel und auch das dafür notwendige Personal zur Verfügung stehen werden, bereits in etwa drei Jahren erwartet werden kann.“

Anders sieht es in Deutschland aus, und die „Süddeutsche Zeitung“ schreibt da so über die Post in Deutschland: „Es sei damit zu rechnen, daß der in den letzten Jahren kontinuierlich gesunkene Eigenkapitalanteil am Gesamtkapital von 15,1 Prozent Ende 1974 auf 22,9 Prozent Ende 1976 anwachsen wird.“ Die Post wird also weiterhin „den Kapitalmarkt erheblich beanspruchen. . . Ihr Kreditbedarf erreicht 1975 rund 5,4 Milliarden D-Mark und 1976 4,1 Milliarden

**Dr. Gradenegger**

D-Mark. Dieser verglichen mit den Vorjahren geringere Kreditbedarf ist ... darauf zurückzuführen, daß die Fernmeldeinvestitionen gekürzt worden sind ..."

Das ist in der Bundesrepublik. Es besteht hier in bezug auf das Postwesen durch diese Automatisierungen ein Schuldenberg von 280 Milliarden österreichische Schilling. Die Zinsbelastung allein in der Bundesrepublik für diese Maßnahme beträgt 35 Milliarden Schilling. Und der „Spiegel“ schrieb darüber so richtig: „Der Bundesdeutsche hat die Lust am eigenen Fernsprecher verloren.“ Die Deutsche Bundespost arbeitet derzeit mit Fremdkapital von 77,1 Prozent; im Vorjahr waren es noch 84,9 Prozent Fremdkapital, das man zum Einsatz brachte.

Die Kurzwahlverbindungen werden im kommenden Jahr auch ausgebaut werden, und zwar zwischen den Ortsnetzen Wien–Stockerau, Steyr–Wien, Linz–Steyr, Linz–Gmunden, Bad Ischl–Linz, Bad Gastein–Salzburg, Bruck an der Mur–Graz, Innsbruck–Hall in Tirol, St. Johann–Kitzbühel, Bregenz–Dornbirn, Dornbirn–Bregenz, Feldkirch–Bregenz, und überall, wo es die Verkehrsrelation zuläßt und wo die erforderliche Mindestsprechmenge vorhanden ist, wird das auch weiterhin gemacht werden.

Ab 1976 sieht das Fernmeldeinvestitionsgesetz einen Einsatz von 52,5 Prozent der Einnahmen aus Fernmeldegebühren für Investitionen vor. Die gleichmäßige Auslastung der Kapazitäten gibt die Möglichkeit, die österreichische Fernmeldeindustrie kontinuierlich zu beschäftigen und langfristig die Arbeitsplätze zu sichern.

Im Postautodienst, einer anderen Sparte, werden eine Anzahl von Autos angekauft, und zwar sollen unwirtschaftliche und alte Fahrzeuge ausgeschieden werden. Zur weiteren Realisierung des Postautobeschaffungsprogramms sind 25 Prozent der Postautodienstleistungen zweckgebunden. Im kommenden Jahr werden also für 173 Millionen Schilling 132 neue Postomnibusse angeschafft, und zwar werden alle bei österreichischen Firmen in Auftrag gegeben. Darüber hinaus werden um 25 Millionen Schilling 69 Fahrzeuge für den Zustelldienst und 132 weitere für den Fernmeldedienst angekauft.

Im Hochbau ist die Fertigstellung von 55 Bauten vorgesehen, und 31 Bauten sollen neu begonnen werden. Das ergibt eine gute Auslastung der Bauwirtschaft in den verschiedensten Bundesländern.

Ebenso hat die Post die Berufsausbildung für ihren eigenen Betrieb vorgesehen durch die Ausbildung von Fernmeldemonteurlehrlingen.

Ich darf noch darauf hinweisen, daß auch die Olympischen Spiele durch Einnahmen aus dem Postdienst zum Teil unterstützt werden, und zwar durch Überweisung von Zuschlagserlösen für die Herausgabe von Sondermarken. 11,4 Millionen Schilling sollen also auf Grund der Herausgabe einer Sondermarke an das Komitee der Olympischen Winterspiele 1976 überwiesen werden.

Mit dem Bundesvoranschlag 1976 werden bereits wesentliche Teile des neu erstellten Unternehmensplanes, der von 1975 bis 1979 gilt, vollzogen.

Das Jahr 1975 stand für die österreichische Postverwaltung neuerlich im Zeichen eines weiteren Anstiegens des Verkehrsaufkommens. Das konnte nur dank der Einsatzfreudigkeit des Personals erledigt und bewältigt werden.

Wir werden dem Kapitel 78, Post- und Telegraphenanstalt, daher unsere Zustimmung geben. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter **Neumann** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Sehr verehrte Damen und Herren! Mein Vorredner, der Herr Abgeordnete Gradenegger, hat wiederum ein Loblied auf die Leistungen dieser Regierung und im besonderen auf die Leistungen des Verkehrsressorts gesungen. Er hat gemeint, daß heute diese ganze Verkehrsdebatte irgendwie unter dem Eindruck dieser gewaltigen Leistungen stehe. Das war der Tenor seiner Rede.

Im Gegensatz dazu möchte ich feststellen, daß diese heutige Verkehrsdebatte keineswegs unter dem Eindruck der gewaltigen Leistungen des Verkehrsressorts und dieser Regierung, sondern noch immer unter dem Eindruck der gewaltigen Erhöhungen der Post- und Fernmeldegebühren vom vorigen Freitag steht. Gemeinsam mit der Erhöhung der Mehrwertsteuer von 16 auf 18 Prozent wurde an diesem vorigen Freitag die österreichische Bevölkerung neuerlich mit einem Betrag von 12,5 Milliarden Schilling belastet. Es wurde an diesem Freitag allgemein von einem „Schwarzen Freitag“ im roten Kabinett Kreisky gesprochen, und hieran hat das Verkehrsministerium mit seinen gewaltigen Gebührenerhöhungen einen gebührenden Anteil.

Aber nicht nur am Freitag war das so, sondern man hat überhaupt den Eindruck, daß seit dem 5. Oktober in dieser Regierung nichts anderes mehr geschieht, als Gebühren, als Tarife, als Preise, als Defizite zu erhöhen. Diese Regierung meint anscheinend, daß sie am 5. Oktober hiefür grünes beziehungsweise rotes

**Neumann**

Licht bekommen hat. Alles geschieht mit dem Argument – und auch mein Herr Vorredner hat das wiederum erklärt –: Wir müssen die Investitionen erhöhen, wir müssen die Arbeitsplätze sichern.

Hohes Haus! Verehrte Damen und Herren! Wir sind diesem Argument gegenüber: mehr Defizite, dann mehr Investitionen, dann mehr Sicherung der Arbeitsplätze, schon mehr als skeptisch geworden, denn mit diesem Argument wurde bereits das bedenklich große Defizit des Staatshaushaltes 1976 im gesamten verteidigt, und dabei wissen wir, daß der Investitionsanteil in diesem Budget 1976 mit 14 Prozent des Gesamtbudgets noch nie, noch in keinem Budget vorher, so gering gewesen ist, wie er eben in diesem Budget 1976 ist.

Es wird daher auch, ausgehend von diesem Budget, in diesem Jahre 1976 nicht gesicherte Arbeitsplätze durch mehr Investitionen geben, wie das die Regierungsfraktion – und auch wieder mein Vorredner – behauptet hat, sondern es wird die Arbeitslosenziffer – das hat Häuser vor kurzem im Fernsehen zugegeben – im Jahre 1976 einen weiteren rapiden Anstieg nehmen.

Hohes Haus! Sehr verehrte Damen und Herren! Wie gesagt, wir sind sehr skeptisch geworden diesem Argument gegenüber: mehr Investitionen – daher Gebührenerhöhungen. Ich möchte mich daher in meinem Budgetbeitrag im Verkehrsbereich mit diesem Argument beschäftigen. Ich möchte durchleuchten, ob es richtig ist, daß durch Gebührenerhöhungen tatsächlich mehr Investitionen im Bereich des Verkehrsressorts vorgenommen werden, und ich möchte beim Postsektor beginnen.

Am vorigen Freitag wurden die Postgebühren zwischen 50 und 300 Prozent erhöht. Der Preis für die meistverwendete Briefmarke wurde also von 2 S auf 3 S erhöht, um nur ein Beispiel herauszugreifen. Laut Unternehmensplan – das hat eigentlich noch niemand in diesem Hause gesagt – wird es dabei nicht bleiben, sondern mit 1. Jänner 1978 ist eine weitere saftige Erhöhung der Postgebühren von 3 S auf 4,50 S vorgesehen, also um 50 Prozent. Die Postverwaltung erwartet sich durch diese saftige Postgebührenerhöhung mit 1. Jänner 1978 weitere Einnahmen von 4.158.000.000 S.

Hohes Haus! Mit diesem gleichen Betrag wird natürlich die Bevölkerung belastet werden, und wir sehen also, was uns nach diesen fünf Jahren sozialistischer Alleinregierung in der Zukunft noch alles an Gebührenerhöhungen ins Haus stehen wird.

Wie stark sich diese Belastungen auf einzelne Branchen, auf einzelne Berufsstände auswirken – darüber wurde überhaupt nicht gesprochen –,

dafür nur ein Beispiel aus der österreichischen Landwirtschaft: Der österreichische Bauer bekommt für einen Liter Milch gegenwärtig im Durchschnitt 2,80 S. Nach dem 1. Jänner, wenn also die Briefmarke 3 S kostet, wird der Bauer für einen Liter Milch nach fünfjähriger sozialistischer Regierungszeit nicht einmal mehr eine Briefmarke bekommen. Diese Entwicklung wird sich noch dadurch verschärfen, daß mit 1. Jänner 1978 eine weitere empfindliche Erhöhung der Postgebühren vorgenommen werden soll. Aber zurück zu den Investitionen.

Schauen wir uns auf dem Gebiete der Post einmal an, ob sich tatsächlich diese Gebührenerhöhungen günstig für verbesserte Investitionen, für ein verbessertes Service auswirken, wie das von der Regierungsseite immer begründet wird.

Dabei ist festzustellen, daß die Einnahmen in den letzten Jahren ohne Gebührenerhöhungen sehr beachtlich gestiegen sind, und zwar zwischen 1970 und 1975 um mehr als 2 Milliarden oder um mehr als 40 Prozent.

Ich möchte sofort feststellen, daß dadurch keineswegs vermehrte Investitionen oder eine Verbesserung des Service eingetreten ist. Im Gegenteil, es wurde weniger investiert, und das Service wurde verschlechtert. Sehen wir uns die Postämter in der Republik Österreich an, denken wir an die unzulänglichen Verhältnisse bei der Postzustellung im ländlichen Raum oder denken wir daran, daß durch die Einstellung der Samstag-Postzustellung die Postverwaltung überhaupt den größten Rückschlag, den größten Rückschritt in der Geschichte der Zweiten Republik im vorigen Jahr erleben mußte.

Aus diesem Grund sind wir bei Gebührenerhöhungen mit dem Argument, es werden die Investitionen, das Service verbessert, mehr als skeptisch.

Das gleiche wie auf dem Postsektor trifft in den anderen Bereichen des Verkehrsressorts zu, bei der Bundesbahn beispielsweise. Bei der Bundesbahn wurden seit dem Jahre 1970 die Tarife für den Nahverkehr um mehr als 100 Prozent erhöht. Es kamen Hunderte Millionen aus dem Familienlastenausgleich als zusätzliche Einnahmen für die Bundesbahn dazu. Wie viele Hunderte Millionen, das hat uns der Herr Verkehrsminister trotz unserer Anfrage im Budgetausschuß allerdings nicht gesagt. Und trotzdem hat sich das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen in den letzten vier Jahren etwa verdreifacht und auf 12 Milliarden Schilling erhöht.

Aber trotz dieser Mehreinnahmen, trotz dieser zusätzlichen Einnahmen aus dem Familienlastenausgleich und trotz des hohen Defizits der Bundesbahnen wird im Budget 1976 nicht etwa

**Neumann**

mehr für Investitionen, für die Modernisierung der Bundesbahn, sondern weniger getan. So wissen wir, daß für die Elektrifizierung der Bundesbahn im Budget um 300 Millionen Schilling weniger aufscheinen als 1975. Ein Stiefkind der gegenwärtigen Regierung ist also die Elektrifizierung der Bundesbahn.

Der Herr Verkehrsminister hat heute diesbezüglich die großen Verdienste seiner Amtsvorgänger in der Koalitionszeit – Waldbrunner und wie sie alle hießen – im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Bundesbahn hervorgehoben. Diese Verdienste sind unbestritten. Aber sie sind deswegen zustande gekommen, weil es damals halt noch einen ÖVP-Bundeskanzler, einen ÖVP-Finanzminister und eine gute ÖVP-Wirtschaftspolitik im Gegensatz zu heute gegeben hat. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Für den Ausbau des Nahschnellverkehrs, der heute zu den großen verkehrspolitischen Anliegen zählt – das hat der Herr Verkehrsminister auch heute erklärt –, geschieht bedauerlicherweise ebenfalls sehr, sehr wenig. Er hat einige Projekte genannt, allerdings kein einziges aus der Steiermark. Es sind von uns hier große Wünsche angemeldet; Graz–Bruck, Graz–Gleisdorf, Graz–Köflach, Graz–Leibnitz beispielsweise. Im Budgetausschuß hat er dazu gemeint: Für den Ausbau des Nahschnellverkehrs im Bahnsektor muß ein Konsens für die Erschließung neuer Einnahmequellen gefunden werden. Es steht uns also hier anscheinend eine neuerliche Belastung ins Haus, vielleicht nicht nur ein Autobahnpickerl, sondern auch ein Pickerl für die Österreichische Bundesbahn.

Und als drittes: Wie skeptisch man dem Argument gegenüber sein muß, es wird mit Gebührenerhöhungen mehr investiert, geht – das möchte ich als drittes und letztes Beispiel anführen – aus der Situation auf dem Fernmeldesektor hervor.

Im Sommer 1974 wurden bekanntlich die Fernspreckgebühren zwischen 50 und 150 Prozent erhöht mit dem Argument, es müssen mehr Fernspreckanschlüsse durchgeführt werden. Es ist aber das Gegenteil eingetreten: 1973 wurden mit den alten Fernspreckgebühren in Österreich noch 112.148 Neuanschlüsse getätigt, 1976 werden es laut Budgetrede des Herrn Finanzministers und laut den Erläuternden Bemerkungen, Seite 259, nur mehr 100.000 sein, also um 12.000 Fernspreckanschlüsse weniger trotz starker Gebührenerhöhungen, trotz hoher Mehreinnahmen. Das ist wirklich eine Mißachtung eines großen Anliegens der österreichischen Bevölkerung, vor allem der des ländlichen Raumes in unserer Republik.

Auch der Herr Verkehrsminister ist bei seinen

Aussagen über den Zuwachs der Fernspreck-Neuanschlüsse schon sehr bescheiden geworden. Er hat nur den Monat November erwähnt und gemeint, in diesem Monat wurden 15.000 neue Fernspreckanschlüsse durchgeführt. Er hat aber sofort angeführt, das war ein Verdienst vor allem der Tatsache, daß man Privatfirmen herangezogen hat. Aber diesen Privatfirmen ist die Republik das Geld bis zur Stunde noch schuldig geblieben. Bekanntlich sind es fast 200 Millionen Schilling, die man den Firmen seitens des Verkehrsministeriums schuldet.

Wir sind also sehr skeptisch geworden, denn es zeigt sich: Mehreinnahmen ist nicht gleich Mehrinvestition. Obwohl die Einnahmen gerade am Fernmeldesektor so sprunghaft gestiegen sind, sind für Investitionen, für den Ausbau des Fernspreckwesens im Budget 1976 um 250 Millionen weniger vorgesehen als 1975.

Und dabei soll die Gebührenpolitik bei den Fernmeldegebühren genauso wie bei den Postgebühren auch in der Zukunft ihre Fortsetzung finden. Laut Unternehmensplan sollen jedes Jahr – 1977, 1978, 1979 – die Fernmeldegebühren erhöht werden, um dann, wie die bisherige Entwicklung zeigt, noch weniger Neuanschlüsse tätigen zu können als in der Vergangenheit.

Das – und damit bin ich überhaupt beim harten Kern –, das und nicht mehr Investitionen, nicht die Verbesserung des Service scheint ja überhaupt das Ziel der Verkehrspolitik des Herrn Verkehrsministers auf diesem Sektor zu sein. Es bleibt uns nämlich eine Erklärung des Herrn Verkehrsministers vor dem Budgetausschuß unvergessen, wo er sagte: „Wir müssen die Gebühren für das Telefon erhöhen, damit weniger eines wollen.“

Tatsächlich: Im Jahre 1974 ist ihm das voll gelungen. 26.000 Österreicher haben im Jahre 1974 das Telefon bereits abgemeldet, weil es zu teuer geworden ist. Es ist also, was wir befürchteten und was der Herr Verkehrsminister wollte, voll eingetreten: Nicht mehr alle Österreicher können sich solche teuren Telefone leisten. Nach fünf Jahren Sozialismus ist es eben so weit gekommen, daß für viele Österreicher durch das teure Benzin das Autofahren zu einem Luxus geworden ist und daß sich auch viele das teure Telephonieren einfach nicht mehr leisten können. Für eine solche Entwicklung sind wir nicht zu haben.

Ich möchte daher zusammenfassend nur feststellen: Weil es im Verkehrsressort so viele Widersprüche gibt, weil die Gebührenerhöhung die Bevölkerung enorm belastet und keineswegs zu mehr, sondern zu weniger Investitionen und zu einer Verschlechterung des Service führt,



**Neumann**

weil also auch im Jahre 1976 die Warteliste nicht abgebaut wird und weil sich viele Österreicher ein Telefon nicht mehr leisten können und weil auch im Jahre 1976 – mein Vorredner, der Abgeordnete Gradenegger, hat das auch wieder unterstrichen – Österreich das einzige Land Europas sein wird, in dem es keine einheitliche Telefonanschlußgebühr gibt, weil damit also der ländliche Raum, die Landwirtschaft, die überbetriebliche Zusammenarbeit auch 1976 auch auf dem Gebiet des Fernmeldewesens ein Stiefkind dieser Regierung bleibt, aus all diesen Gründen, Hohes Haus, sehr verehrte Damen und Herren, haben wir die Gebührenerhöhung am vorigen Freitag abgelehnt, und aus all diesen Gründen werden Sie auch unsere Zustimmung für das Kapitel „Verkehr“ des Budgets 1976 nicht bekommen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Abgeordneter Dkfm. DDr. **König** (ÖVP): Hohes Haus! Der Herr Abgeordnete Precht! hat hier eine tatsächliche Berichtigung vorgebracht, die falsch ist, aber ich nehme zu seinen Gunsten an, daß er falsch informiert wurde.

Herr Abgeordneter Precht! In Innsbruck gibt es insgesamt 5000 Wahlberechtigte unter Einbeziehung der Pensionisten. Es wählen bekanntlich in der Gewerkschaft der Eisenbahner nur die Aktiven, das sind 3011.

566 Stimmen entfallen auf die FCG, das sind mehr als ein Sechstel. Von den 24 Delegierten stehen somit nach dem § 13 des Statuts der Eisenbahnergewerkschaft vier der FCG zu. *(Zwischenrufe.)* Die Pensionisten wählen nicht, sie werden anteilig auf die Fraktionen aufgeteilt. So wird das in der Gewerkschaft der Eisenbahner seit eh und je gehandhabt.

Nun, Herr Abgeordneter Precht! Es sind nicht drei, sondern vier Vertreter der FCG aus Innsbruck auf dem Gewerkschaftstag gewesen, aber nur zwei aus der Ortsgruppe. Einer, der Kollege Wille, aus der Zentralleitung delegiert, und der Kollege Senn als Personalvertreter von der Zentrale. Vier aber stehen nach dem Statut aus der Ortsgruppe der FCG zu.

Dazu aber aus dem ganzen Direktionsbereich – und das macht die Sache noch ärger –, aus den fünfzehn Ortsgruppen des Direktionsbereiches weiter ein Delegierter aus Bludenz – keiner wurde entsandt –, einer aus Hall – keiner wurde entsandt –, einer aus Landeck – keiner wurde entsandt –.

Herr Abgeordneter! Das ist der Grund, weshalb wir hier von mangelndem Demokratieverständnis und von einer Unterdrückung der Minderheit sprechen.

Ich möchte Ihnen noch etwas aus dem Schreiben, das ich bekommen habe, vorlesen. Hier heißt es:

Grundsätzlich sei eines gesagt: Demokratie in unserer Gewerkschaft funktioniert halbwegs in der höchsten Ebene, nämlich in der Zentralleitung – und das ist ein Kompliment an Sie, Herr Abgeordneter Precht! –, aber kaum oder gar nicht in den unteren Ebenen.

Sie sind herzlich gebeten, Herr Abgeordneter Precht!, dafür zu sorgen, daß dieses Demokratieverständnis auch in den unteren Ebenen in Ihrer Gewerkschaft, für die Sie als Präsident verantwortlich sind, Einzug hält. *(Beifall bei der ÖVP.)*

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

Wünscht der Herr Spezialberichterstatter ein Schlußwort? – Ist nicht der Fall.

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über die Beratungsgruppe X des Bundesvoranschlags 1976.

Diese umfaßt die Kapitel 65, 78 und 79 samt den dazugehörenden Teilen des Konjunkturausgleich-Voranschlags in 2 der Beilagen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. – Das ist mit Mehrheit angenommen.

**Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (2 und Zu 2 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1976 samt Anlagen (50 der Beilagen)**

**Spezialdebatte**

**Beratungsgruppe XIII**

**Kapitel 64: Bauten und Technik (einschließlich Konjunkturausgleich-Voranschlag)**

**Präsident:** Wir gelangen nunmehr zur Verhandlung über die Beratungsgruppe XIII. Diese umfaßt das Kapitel 64 des Bundesvoranschlags.

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

Spezialberichterstatter **Steininger:** Herr Präsident! Hohes Haus! Ich bringe den Spezialbericht zu Beratungsgruppe XIII, Kapitel 64: Bauten und Technik.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat das in der Beratungsgruppe XIII enthaltene Kapitel 64

**Steininger**

„Bauten und Technik“ des Bundesvoranschlags für das Jahr 1976 in seiner Sitzung am 27. November 1975 in Verhandlung gezogen.

Bei Kapitel 64 „Bauten und Technik“ sind für das Jahr 1976 im

Grundbudget Ausgaben in der Gesamthöhe von 13.167,498.000 S vorgesehen, davon entfallen auf die ordentliche Gebarung 10.994,146.000 S und auf die außerordentliche Gebarung 2.173,352.000 S.

Der Personalaufwand des Ressorts beträgt 1.009,800.000 S.

Der Sachaufwand beläuft sich auf 12.157,698.000 S.

Die Einnahmen wurden mit insgesamt 1.541,876.000 S vorgeschätzt, sie sind somit um 444,022.000 S gegenüber dem Vorjahr höher veranschlagt.

Außer diesen Krediten im Grundbudget sind für den Fall, daß die wirtschaftliche Entwicklung des Jahres 1976 eine Lockerung der restriktiven Stabilisierungsmaßnahmen zuläßt, in der Stabilisierungsquote des Konjunkturausgleich-Voranschlags für das Kapitel 64 zusätzlich Kredite in Höhe von insgesamt 1.300,000.000 S vorgesehen. Für den Fall einer notwendigen Konjunkturbelebung enthält die Konjunkturbelebungsquote des Konjunkturausgleich-Voranschlags für das Kapitel 64 noch weitere Kredite in der Gesamthöhe von 2.042,540.000 S.

Der Veranschlagung des Personalaufwandes, welcher rund 7,7 Prozent des Ressort-Grundbudgets in Anspruch nimmt, sind im Jahre 1976 insgesamt 6777 Dienstposten zugrunde gelegt, das sind um 17 Dienstposten weniger als im Vorjahr.

Die Steigerung des Personalaufwandes ist daher ausschließlich auf die ab 1. Juli 1975 in Kraft getretene Teuerungsabgeltung und auf die laufenden Beförderungen und Vorrückungen zurückzuführen.

Zu den Ausgabenansätzen des Sachaufwandes ist folgendes zu bemerken:

Die Anlagenkredite des Grundbudgets sind gegenüber dem Vorjahr um rund 204 Millionen Schilling oder 2,6 Prozent niedriger veranschlagt.

Der Konjunkturausgleich-Voranschlag 1976 enthält darüber hinaus in der Stabilisierungsquote Anlagenkredite in Höhe von 889,000.000 S, wovon für den weiteren Ausbau der Südautobahn 248,000.000 S und für den Bundeshochbau 641,000.000 S vorgesehen sind. Die Konjunkturbelebungsquote sieht Anlagenkredite in Höhe von 1.373,837.000 S vor, von

denen für die Bundesstraßen B 541,966.000 S, für die Autobahnen 497,000.000 S und für den Bundeshochbau sowie für Anlagenkäufe 334,871.000 S bestimmt sind.

Die Förderungskredite des Grundbudgets sind gegenüber dem Vorjahr um rund 466 Millionen Schilling oder 47,6 Prozent höher veranschlagt. Die Erhöhung ergibt sich ausschließlich bei der Bundesstraßenverwaltung für Zahlungen an die Brenner-, die Tauern- und die Gleinalm-Autobahn AG.

Im Konjunkturausgleich-Voranschlag ist außerdem in der Stabilisierungsquote ein Förderungskredit in Höhe von 200,000.000 S und in der Konjunkturbelebungsquote ein weiterer Kredit von 320,388.000 S für den Wasserwirtschaftsfonds enthalten.

Für „Aufwendungen“ sind im Konjunkturausgleich-Voranschlag Kredite in Höhe von 211,000.000 S in der Stabilisierungsquote und 346,315.000 S in der Konjunkturbelebungsquote vorgesehen, wovon auf die Erhaltung der Bundesstraßen und Autobahnen 244,600.000 S und auf die Erhaltung der Bundesgebäude 101,715.000 S entfallen.

Die Einnahmen des Bautenressorts sind für das Jahr 1976 um rund 444 Millionen Schilling höher veranschlagt als für 1975, das ist eine Steigerung um rund 40,4 Prozent. Die Erhöhungen ergeben sich bei den Überweisungen aus dem Katastrophenfonds mit 7 Millionen Schilling, bei den zweckgebundenen Einnahmen für die Wohnbauforschung mit 4 Millionen Schilling und für die Bundesstraßenverwaltung mit 33 Millionen Schilling, bei den Mietzinseinnahmen der Bundesgebäudeverwaltung mit 8 Millionen Schilling, beim Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen mit 12 Millionen Schilling und bei den Mauteinnahmen der Brenner- und der Tauern-Autobahn AG mit 390 Millionen Schilling. Bei den übrigen Einnahmeansätzen des Ressorts ergibt sich durch die geringer zu erwartenden Einnahmen bei der Bundesversuchs- und Forschungsanstalt Arsenal sowie beim Bundesstrombauamt eine Mindereinnahme von rund 10 Millionen Schilling.

An der Debatte, die sich an die Ausführungen des Spezialberichterstatters anschloß, beteiligten sich die Abgeordneten Regensburger, Lehr, Dr. Albert Schmidt, Ing. Letmaier, Ing. Willinger, Dr. Bauer, Nittel, Dr. Gruber, Suppan, Josef Schlager, Hagspiel, Schemer, Ing. Url, Dr. Leibenfrost, Kittl und Vetter.

Bundesminister Moser beantwortete eingehend die an ihn gerichteten Fragen.

Bei der Abstimmung am 28. November 1975 hat der Finanz- und Budgetausschuß die

**Steininger**

finanzgesetzlichen Ansätze der Beratungsgruppe XIII unverändert angenommen.

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

Dem Kapitel 64: Bauten und Technik samt dem dazugehörenden Teil des Konjunkturausgleich-Voranschlags des Bundesvoranschlags für das Jahr 1976 (2 der Beilagen) wird die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt.

Ich bitte, in die Debatte einzugehen.

**Präsident:** Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Dr. Schmidt. Ich bitte.

Abgeordneter Dr. **Schmidt** (FPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! In der Debatte zur ersten Lesung dieses Gesamtbudgets für 1976 hat auch der Herr Kollege Babanitz gesprochen – ich glaube, er ist leider heute nicht hier (*Widerspruch bei der SPÖ*) – und hat unter anderem auch die Rolle beleuchtet, die der Bund als Auftraggeber der Bauwirtschaft in den letzten Jahren gespielt hat. Babanitz hat diese Tätigkeit positiv gewürdigt. Es ist ihm dabei sicher in mancher Hinsicht beizupflichten.

Nur in einem Punkt kann man ihm nicht beipflichten, nämlich dann, wenn er behauptet, der Bund habe seit 1973 mehr Mittel für den Straßenbau, für den Hochbau und für ähnliche Bauvorhaben aufgewendet. Wenn wir nämlich die einzelnen Budgetzahlen des Kapitels Bauten und Technik die Jahre hindurch – von 1973 bis heuer, das heißt, bis zum Budget für 1976 – Revue passieren lassen, so tritt klar zutage, daß diese Babanitzsche Behauptung einfach nicht stimmt.

Allein für das Jahr 1975 wurde für das Ressort Bauten und Technik um 632,6 Millionen Schilling weniger an Ausgaben veranschlagt als für 1974. Und die Gesamtausgaben des vorliegenden Bautenbudgets mit 13,17 Milliarden Schilling liegen um 64 Millionen Schilling unter dem Ausgabenrahmen für 1975.

Man sollte also vorsichtiger sein mit derartigen Behauptungen, denn andere können nämlich auch rechnen.

Wir wissen schon, daß das Bautenbudget zumindest seit 1975 zu den Stiefkindern des Finanzministers gehört. Das Bautenbudget ist eines jener Teilgebiete des öffentlichen Haushalts, das die Defizitwirtschaft des Finanzministers am empfindlichsten zu spüren bekommt. Man braucht sich ja nur die Dotierung des Straßenbaus anzusehen.

Der Straßenbau war im Budget für das Jahr

1974 budgetmäßig ausgestattet mit 9,3 Milliarden Schilling. Jetzt, für 1976, sind es 8,6 Milliarden Schilling. Zwei Jahre später also eine absolute Minderung, die in Wirklichkeit größer ist als die 700 Millionen Schilling Differenz, weil ja die Inflationsrate und die Baukostensteigerung hierin noch gar nicht Berücksichtigung findet.

Das Straßenbaubudget für 1976 ist überdies gekennzeichnet durch die Schwerpunktverlagerung vom Bundesstraßenbau B und S zum Autobahnbau. Bei genauer Betrachtung dieser Schwerpunktverlagerung, meine Damen und Herren, muß man allerdings feststellen, daß diese vom Bundesstraßenbau B und S auf den Autobahnbau umgewidmeten Budgetmittel, diese zusätzlichen Budgetmittel für den Autobahnbau, vor allem nicht in den eigentlichen Ausbau der Autobahn, sondern in die Grundstückserwerbungen und in die sonstigen gebäudemäßigen Budgets, wie es so schön heißt, fallen.

Während im Jahre 1975 für den Erwerb von Liegenschaften für Straßenzwecke der Autobahnen 21,8 Millionen Schilling vorgesehen waren, sind es diesmal 330 Millionen Schilling. Während für die Errichtung sonstiger Gebäude im Zusammenhang mit dem Autobahnbau 50 Millionen Schilling für 1975 ausgeschüttet werden sollten, sind heuer für den gleichen Zweck 152 Millionen Schilling, also mehr als das Dreifache, vorgesehen.

Für den eigentlichen Ausbau der Autobahnen, der ja schließlich die Motivierung für die Schwerpunktverlagerung gewesen ist, steckt da nicht mehr viel drinnen.

Bei den Bundesstraßen B und S gibt es eine ähnliche Entwicklung. Zwar gibt es hier keine zusätzlichen Mittel, weil ja Mittel durch die Schwerpunktverlagerung weggenommen worden sind, aber auch mit den zur Verfügung stehenden Mitteln werden vor allem die Grundstückserwerbungen und die Gebäudeerrichtung forciert. Für Grundstückserwerbungen wird beim Bundesstraßenbau B und S fast das Vierfache ausgegeben als im Jahre 1975 – statt 70 Millionen Schilling jetzt 270 Millionen – und bei den Gebäuden fast das Achtfache, statt 20 Millionen Schilling jetzt 154,3 Millionen Schilling.

Für die reinen Ausbaumaßnahmen ist ebenfalls hier sehr wenig drinnen.

Der Ausbau der Autobahnen, das wissen wir, sieht hier nicht sehr rosig aus, meine Damen und Herren: Trotz Schwerpunktverlagerung lediglich ein Plus von 196 Millionen Schilling. Das entspricht einer Steigerung von 8,6 Prozent im Vergleich zu 1975. Wenn man das mit der

**Dr. Schmidt**

Gesamtsteigerung des Budgets vergleicht, ist das weit rückständig.

Meine Damen und Herren! Ob man das eine Konjunkturanfurbelung der Bauwirtschaft nennen kann und wie sich das mit den Zusagen des Herrn Bundeskanzlers vor der Wahl verträgt, als er in der Auto-Touringklub-Zeitung im Rahmen eines Zeitungsinterviews gesagt hat, daß es sicher nötig sei, in den nächsten Jahren auf dem Straßenbausektor verstärkte Anstrengungen zu unternehmen, das – so kann man sagen – weiß man nicht, zumindest kann man es diesem Voranschlag nicht entnehmen.

Dem Voranschlag ist aber zu entnehmen, daß die Einnahmen aus der Bundesmineralölsteuer für das Jahr 1976 ein geringeres Aufkommen erbringen werden als im Jahr 1975. Der wohl endgültige Verzicht auf 700 Millionen Schilling an zweckgebundener Bundesmineralölsteuer für den Straßenbau wirkt sich nun, Herr Minister, auf Ihr Straßenbaubudget sehr schädlich aus. Dennoch scheinen gewisse Kreise in Ihrer Partei, Herr Minister, sich damit noch immer nicht zu begnügen, sondern sie wollen Ihnen und Ihrem Straßenbaubudget noch mehr von dieser Bundesmineralölsteuer entziehen.

Herr Kollege Prechtel, der heute vormittag hier gesprochen hat, seines Zeichens Präsident der Internationalen Transportarbeitergewerkschaft, hat anscheinend schon die Pläne in der Tasche, wie es gelingen kann, nunmehr nach der Landwirtschaft und nach den Bundesbahnen auch die Stadtverwaltungen an dieser Bundesmineralölsteuer zu beteiligen. Er meinte nämlich kürzlich, es könnten diese Bundesmittel auch zur Schaffung von Parkraum in den Städten herangezogen werden, zur Finanzierung von Parkgaragen, aber vor allem für Parkplätze am Stadtrand, für den Schwerlastkraftwagenverkehr, für die Lastkraftwagen, die man so aus dem dicht besiedelten Gebiet verbannen könnte.

Hohes Haus! Es ist eigenartig, diese Wochen und Monate bezeichnenderweise nach den Wahlen bringen eine Fülle von verwirrenden und einander widersprechenden Vorschlägen und Ideen, und alle haben offenbar das gleiche Ziel: den motorisierten Straßenbenützer noch mehr zu belasten, als er ohnehin schon belastet ist. Dabei, möchte ich sagen, wird sich kein vernünftiger Mensch, der mit dem Kraftfahrzeug die Straßen benützt, der Tatsache verschließen, ein entsprechendes Entgelt für die Benützung öffentlichen Gutes in Form von Abgaben und Steuern zu entrichten, wenn er die Überzeugung hat und die Gewißheit hätte, daß wirklich etwas Sinnvolles mit diesen Abgaben geschieht.

Aber ich bitte doch zu bedenken, daß der

Kraftfahrer, vor allem der PKW-Fahrer, ohnehin bereits eine ganze Reihe von Abgaben für den Ausbau des Straßennetzes leistet, von denen er allerdings zumeist keine Gewähr hat, ob diese Beträge wirklich dafür verwendet werden. Denn außer der Bundesmineralölsteuer – deren Zweckbindung für den Straßenbau zwar vorhanden und im Gesetz geregelt, aber bereits durchlöchert ist, wie wir wissen – weiß er ja nicht, was zum Beispiel mit seiner KFZ-Steuer geschieht, er weiß auch nicht, was mit der anderen, mit der sonstigen Mineralölsteuer geschieht. Es ist sicherlich anzunehmen, daß diese von den Ländern und Gemeinden für den Straßenbau verwendet wird, weil die Gemeinden und Länder ja mehr Mittel aufwenden müßten, als es dem Ertrag dieser Steuern entspricht.

Vor allem darf der motorisierte Straßenbenützer erwarten, daß sich die Verantwortlichen in diesem Staate erst einmal selber klar werden, was sie überhaupt wollen. Diesen Eindruck – und ich muß es wiederholen – vermag man bei Gott nicht zu erhalten, wenn man sieht, daß auf der einen Seite die für den Straßenbau zweckgebundenen Mittel zum Teil bereits diesem entzogen sind, zum Teil bereits weitreichende Pläne diesbezüglich gewälzt werden, während auf der anderen Seite man in der Regierungserklärung verkündet, man müsse sich mit dem Gedanken vertraut machen, daß der Ausbau des Bundesstraßennetzes nicht ohne Sicherstellung neuer finanzieller Mittel erfolgen kann.

Was soll man dazu sagen, meine Damen und Herren! Zuerst Abzweigung von Straßenbaumitteln, dann an deren Stelle, weil das Aufkommen nun gering geworden ist, neue Steuern. Der Herr Bautenminister, befragt, wie er sich die Sicherstellung neuer finanzieller Mittel vorstellen könne, spricht – unter anderem auch – von der Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer. Dort würde vielleicht die Straßenbau-Milliarde für den Ausbau des Bundesstraßennetzes zu finden sein.

Der Herr Bautenminister weiß sicherlich selbst sehr gut, daß die Kraftfahrzeugsteuer eine Abgabe ist, die nach dem Finanzausgleich zu 96 Prozent den Bundesländern zufließt, daß diese 1,7 Milliarden, daß das geschätzte jährliche Aufkommen zu 96 Prozent den Ländern gehört und die Länder dieses Ziel erst nach harten Finanzausgleichsverhandlungen erreicht haben. Auch bei einer Erhöhung dieser Steuer ist da für den Bundesstraßenbau nichts drinnen, es sei denn, man entschließt sich zu einer Änderung des Finanzausgleiches, was nicht ganz leicht sein wird. Selbst wenn man aber einen Bundeszuschlag – wie es manches Mal ja üblich ist, wie es auch bei der Mineralölsteuer üblich

**Dr. Schmidt**

war – in der gleichen Höhe beschließen würde, würde das zweifellos das Aufkommen dieser Kraftfahrzeugsteuer beeinflussen, was die Länder sicherlich nicht tatenlos geschehen lassen würden, dem sie nicht zusehen würden.

Dabei möchte ich schon zugeben, daß man über die Art und Weise der Kraftfahrzeugsteuer, ihre Einhebung und Erhebung, neue Überlegungen anstellen könnte. Denn daß die Einhebung mit dem monatlichen Markenpicken nicht sehr glücklich ist, ist bekannt. Anscheinend hat man noch keine bessere Methode erfunden. Daß die Bemessungsgrundlage, der Hubraum der Kraftfahrzeuge, auch nicht den tatsächlichen wirtschaftlichen Verhältnissen entspricht, das, glaube ich, kann man auch sagen. Es gibt schon sehr viele Überlegungen, die besagen, man sollte vom Hubraum eines Kraftfahrzeuges weggehen und zur Nutzlast übergehen, weil ja immerhin die Nutzlast, die Achsdrücke das entscheidende sind, was für unsere Straßen so beeinträchtigend wirkt. Man könnte also sagen, für das Gewicht des Fahrzeuges, das den Straßenbelag beeinträchtigt, müßte ein Entgelt bezahlt werden und nicht für die Größe des Hubraumes.

Ich glaube, da könnte man schon Überlegungen anstellen, aber für den Bundesstraßenbau ist bei dem derzeitigen Finanzausgleich, bei der derzeitigen Aufteilung der Kraftfahrzeugsteuer nichts drinnen. Ebenfalls nichts drinnen ist bei der Erhöhung der Mineralölsteuer, nicht der Bundesmineralölsteuer, sondern der Mineralölsteuer, die jährlich 1,7 Milliarden bringt, aber zu 96 Prozent an die Länder und Gemeinden geht.

Nun soll die Bundesmineralölsteuer, wie wir gestern im Fernsehen hörten, in Kürze um 50 Groschen pro Liter Benzin erhöht werden, was zweifellos für den Finanzminister ein gutes Geschäft darstellt, weil er die Mehrwertsteuer auch von dieser Bundesmineralölsteuer erhebt.

Der Kollege Prechtel will die Bundesmineralölsteuer für den Schwerverkehr, der Herr Bundeskanzler wieder will den Schwerverkehr von der Straße auf die Schiene drängen. Das sind so Ungereimtheiten, und ich glaube, da stimmt irgendwie die Koordination in der Regierungspartei nicht.

Ich glaube, bevor man irgendwelche neue Finanzierungsquellen erschließt, sollte man doch eine gewisse Koordinierung der verschiedenen Überlegungen durchführen. Ich glaube auch, daß es Zeit wäre, Berechnungen darüber anzustellen, ob die von den einzelnen Kategorien des motorisierten Straßenverkehrs aufbrachten Mittel, also die Wegekosten, auch im Einklang mit den von ihnen verursachten Kosten stehen. Ich glaube, solche Berechnungen wür-

den – so meine ich – vielleicht sogar ergeben, daß man den Individualverkehr, den motorisierten Verkehr nicht über einen Kamm scheren kann, sondern daß der PKW-Verkehr finanziell bereits über Gebühr im Verhältnis zum Schwerverkehr belastet erscheint. Ich glaube, das wäre in die Überlegungen mit einzubeziehen.

Der Kollege Babanitz hat sich – ich habe es im stenographischen Protokoll nachgelesen – bei seiner Rede zur ersten Lesung des Budgets auch für die Autobahnmaut erwärmt. (*Abg. Babanitz: Für die Aufbringung zusätzlicher Mittel!*) Na ja, für die Autobahnmaut. Sie haben erzählt, daß Sie bei Ihrer Reise von der Schweiz über Italien nach Neusiedl am See, wo Sie wohnen, so flott gefahren sind, daß Sie da eine Autobahnmaut entrichten mußten und haben daran geknüpft – ich finde gar nichts daran, Sie haben diese Meinung vertreten – die Folgerung, daß eine Maut auch bei uns eingeführt werden sollte. Ich glaube aber dagegen, daß hier der Standpunkt des Ministers, den er im Ausschuß vertreten hat, doch der richtige ist, daß nur dort, wo besonders hohe Kosten im Straßenbau auflaufen, eine Maut gerechtfertigt sei. (*Abg. Dr. Gruber: Das hat er voriges Jahr gesagt! Heuer hat er schon anders geredet!*)

Nicht sinnvoll erscheint es uns Freiheitlichen, Autobahnstrecken, die vorwiegend dem innerösterreichischen Verkehr, also nicht dem internationalen Durchzugsverkehr, dienen, die insbesondere auch den Kurz- und Teilstreckenverkehr zu bewältigen haben, wie zum Beispiel die Südautobahn, mit einer Maut zu belegen; es sei denn, es würden sich im Rahmen dieser Autobahnen, die dem innerösterreichischen Durchzugsverkehr dienen, besonders kostspielige Teilstücke einfügen.

Ich will jetzt nicht, meine Damen und Herren, auf die Idee des Autobahn-Pickerls, die seinerzeit dem Bautenminister von irgendwo eingegeben worden ist, zu sprechen kommen. Aber eines, Herr Minister, fällt mir in der letzten Zeit schon auf: Nirgends, in keinem Bereich, reden so viele Leute mit und treffen Feststellungen wie im Straßenbau. Ich muß leider wieder den Kollegen Prechtel zitieren, der den Straßenbau aus Ihrer Kompetenz lösen will und dem Verkehrsminister unterstellen möchte. Er hat erst kürzlich – ich glaube, anlässlich einer Gewerkschaftstagung – gesagt, daß hier der Minister Lenczner die Kompetenz des Straßenbaues bekommen sollte. Offensichtlich hält der Kollege Prechtel nicht viel von der koordinierten Verkehrspolitik innerhalb der Bundesregierung. Eine Meinung, die ich mit dem Kollegen Prechtel teile, ohne deswegen zu den selben Schlüssen zu kommen. Aber anscheinend, um die großen Versäumnisse der Bundesbahnen – wie sie ja im

1082

Nationalrat XIV. GP - 13. Sitzung - 16. Dezember 1975

**Dr. Schmidt**

Rechnungshofbericht 1974 angeführt sind, den der Kollege Prechtl anscheinend noch nicht gelesen hat, wie seine Äußerung heute vormittag hier bewiesen hat – beim Ausbau des Verkehrsträgers Schiene in den letzten Jahrzehnten irgendwie wettzumachen, soll offensichtlich die Konkurrentin Straße abgewürgt werden, sei es durch weiteren Entzug von Straßenbaumitteln, sei es durch eine Unterordnung der Straße unter das Kommando des öffentlichen Verkehrs. Und dagegen würden wir Freiheitlichen uns wehren, weil wir glauben, nicht die Ausschaltung des einen oder anderen Verkehrsträgers bringt eine Lösung in Österreich, sondern die sinnvolle Kooperation, die Kombination der verschiedenen Verkehrsträger.

Aber ich muß auch den Finanzminister erwähnen als einen derjenigen, der sich sogar in die technischen Details des Straßenbaues einmischt, wenn er meint, die Autobahnen könnten billiger gebaut werden. Manchmal, Herr Minister, habe ich den Eindruck, Androsch ist der wirkliche Bautenminister, und Sie sind nur sein Staatssekretär.

Es wäre kurzsichtig und problematisch, im Hinblick auf die derzeit verfügte Geschwindigkeitsbeschränkung auf den Autobahnen den Ausbau der Autobahnen, die ja schließlich für eine rasche Verbindung über weite Strecken gebaut sind, jetzt billiger durchzuführen, das heißt, den Ausbau so zu gestalten, daß eine höhere Geschwindigkeit dann vielleicht nicht mehr unfallfrei entwickelt werden könnte, nur deswegen, um zu sparen. Ich weiß schon, daß das niemand in Absicht hat, aber es wäre die Konsequenz. Ein solcher Ausbau wäre eine nicht zu verantwortende Fehlleistung. Zweifellos könnte man einsparen, und zweifellos würden vertretbare Einsparungen begrüßt werden. Aber an Sicherheit, meine Damen und Herren, darf nicht eingespart werden.

Lassen Sie mich vielleicht noch einige Gedanken zur Finanzierung des Straßenbaues an sich sagen. Auch beim Straßenbau besteht ähnlich wie bei den Österreichischen Bundesbahnen der wunde Punkt darin, daß die Finanzierung doch eigentlich von den einzelnen Budgets abhängig ist und hier vor allem von den Eingängen der Bundesmineralölsteuer. Um hier eine langfristige, kontinuierliche Finanzierung sowie eine größere Flexibilität zu ermöglichen, wäre die Schaffung eines Straßenbaufonds, der die Gelder nach kaufmännischen Grundsätzen verwaltet und zum Einsatz bringt, zu begrüßen. Der Herr Bautenminister – schon in den Jahren 1970 und 1971 von uns in dieser Frage angesprochen – war zunächst für diesen Gedanken recht aufgeschlossen. Heute ist er es nicht mehr. Allerdings, Herr Minister, die Argumenta-

tion, die Sie kürzlich in der Fragestunde am Freitag in Ihrer Antwort auf eine diesbezügliche Anfrage gebracht haben, indem Sie meinten, der Fonds bringe nicht einen Groschen mehr, ist etwas billig, denn man muß dazu sagen: mehr Geld bringt der Fonds sicherlich nicht; das bringen ohnehin die Kraftfahrer durch die Bundesmineralölsteuer auf. Das Geld für den Straßenbau wird ohnehin gebracht, wenn Sie es sich nicht wieder von irgend jemandem abknöpfen lassen, wie die 700 Millionen Schilling. Aber der Kapitaleinsatz für den Straßenbau würde durch einen Fonds, glaube ich, ökonomischer erfolgen als bisher. Denn derzeit fließen ja die Eingänge an Bundesmineralölsteuer dem Finanzminister zu. Die Bundesstraßenverwaltung erhält diese zweckgebundenen Mittel durch die Weiterleitung aus den Bundeskassen, aber nicht sofort und nicht umgehend und nicht automatisch, sondern nur über Anforderung und dann erst mit großer Verspätung. Die Bundesstraßenverwaltung kann also mit diesen Geldern nicht verbindlich und termingerecht rechnen, weil völlig offen ist, wann der Finanzminister die notwendigen Mittel flüssigmacht. Die Mittel sind zwar zweckgebunden, zugegeben, sie bleiben auch über das Budgetjahr hinaus erhalten, sie verfallen nicht, aber die Zuzahlung ist unsicher. Der Finanzminister kann auch diese Budgetmittel in Höhe von 20 Prozent binden. Diese Bindung wird allerdings meist im Laufe des Budgetjahres aufgehoben. Aber durch die Bindung sind die Bauverwaltungen der Länder gezwungen, Aufträge zurückzuhalten, und zwar ausschließlich Aufträge für Neubauten. Für den Straßenbau, der an die Bausaison Frühjahr bis Herbst gebunden ist, sind diese Bindungen besonders verhängnisvoll. Und das beweist abermals eindringlich, daß eine Neuordnung der Finanzierungsmethode im Bundesstraßenbau unerläßlich erscheint. Hier böte ein Straßenbaufonds, dem diese Mittel für den Straßenbau gleich zur Verfügung gestellt werden, die Gewähr, daß die Finanzierung langfristig gesichert ist und damit die Kontinuität und Wirtschaftlichkeit im Straßenbau gewährleistet wäre.

Ich darf vielleicht noch einen Zeugen zitieren. Ich darf mit Genehmigung des Herrn Präsidenten zitieren aus einer Broschüre, wo es heißt: „Einem Straßenfonds mit eigener Rechtspersönlichkeit soll daher die Finanzierung des Baues und die Erhaltung eines nach technischen und funktionellen Kriterien auszuwählenden Straßennetzes übertragen werden. Die Dotierung des Straßenbau- und Erhaltungsfonds erfolgt in erster Linie über die zweckgebundenen Abgaben der motorisierten Straßenbenutzer. Die eigene Rechtspersönlichkeit würde dem Fonds die Möglichkeit bieten, zur Überbrückung

**Dr. Schmidt**

kurzfristiger finanzieller Schwierigkeiten beziehungsweise zur Finanzierung von Großbauvorhaben Anleihen mit Bundeshaftung aufzunehmen."

Meine Damen und Herren! Herr Bautenminister! Ich hoffe, Sie kennen diese Broschüre, es ist nämlich das Verkehrsprogramm der Sozialistischen Partei. Wir glauben also, man sollte doch weitere Überlegungen in dieser Hinsicht anstellen und nicht einfach sagen, der Fonds bringt keinen Groschen mehr, daher lehnen wir ihn ab.

Hohes Haus! Der Ausbau unseres Straßennetzes ist keineswegs befriedigend. Ebenso wenig befriedigend ist die Situation in einem anderen wichtigen Bereich unserer staatlichen Verwaltung, im Wasserwirtschaftsfonds. Ich lese zwar in der Budgetrede des Herrn Finanzministers die optimistische Ankündigung von der Mobilisierung eines Bauvolumens von etwa 4,7 Milliarden für das Jahr 1976. Jeder, der das liest, muß der gläubigen Meinung sein, die Regierung legt zu Beginn des Jahres 4,7 Milliarden einfach auf den Tisch, macht sie irgendwie zugänglich und sagt: Kinder, macht weiter mit euren Kläranlagen, Trinkwasserleitungen und eurer Gewässerreinigung! Das Geld ist ja da!

Der Finanzminister tut sich leicht in seiner Budgetrede. Er redet von der Einnahmenseite dieses Wasserwirtschaftsfonds, sagt aber nicht, daß die Einnahmen zum allergrößten Teil bereits verausgabt sind, bevor sie überhaupt noch zur Verfügung stehen. In Wahrheit ist die Situation des Wasserwirtschaftsfonds äußerst prekär. Wenn von den möglichen 4,1 Milliarden auf der Einnahmenseite, die zu Papier stehen, möchte ich sagen, nicht einmal zu Buche, lediglich ganze 102,5 Millionen im Jahr 1976 noch echt vergeben werden können, verausgabt werden können für neue Vorhaben und alle übrigen Einnahmen schon gebunden sind – durch Vorbelastungen aus dem Vorjahr 2,3 Millionen, durch Baukostenzuschüsse: 60 Millionen, durch Kreditkosten: 600 Millionen, – und diesmal auch nicht einmal ein Eventualprogramm vorgesehen ist, so ist die Situation – seien Sie mir nicht böse – bedenklich, sehr bedenklich. Man darf sich doch nicht nur an den Einnahmen begeistern, sondern man muß vor allem sehen, was wirklich echt für Ausgaben im Jahre 1976 zur Verfügung steht.

Es ist nicht einzusehen, meine Damen und Herren, warum der Bundesbeitrag mit 215,9 Millionen schon seit Jahren der gleiche sein muß. Wir hätten uns hier eine Aufstockung erwarten können. Wenn man so etwas verlangt, wird man meistens mit der Gegenmeinung und mit der Frage konfrontiert, woher man denn die Aufstockung, woher man denn das Geld nehmen solle? Sagen Sie uns doch, wo man etwas

einsparen hätte können. Der Kollege Hobl hat das heute vormittag auch bei der Verkehrsdebatte gesagt, soll man dort und dort und dort einsparen? Ich sage es Ihnen, wo es Einsparungen gibt: im Budget! Im Budget gibt es echte Einsparungen, die auch getätigt worden sind, nur hat den Nutzen daraus der Herr Finanzminister gezogen und nicht der Wasserwirtschaftsfonds. Es gibt Einsparungen bei den Förderungsmaßnahmen, insbesondere der Anleihendienst der beiden auslaufenden Fonds, Wohnhauswiederaufbaufonds und Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds, ist wesentlich zurückgegangen, nämlich um rund 24 Millionen. Hier sind Mittel freigeworden, die doch dem notleidenden, dem illiquiden Wasserwirtschaftsfonds zur Verfügung hätten gestellt werden können.

Ich glaube, Hohes Haus, der Wasserwirtschaftsfonds ist einfach durch die Gesetzgebung, das muß man sagen, überfordert worden, weil in der Novelle zum Wasserbautenförderungsgesetz im Jahre 1973 eine Bestimmung geschaffen worden ist, daß auch Projekte gefördert werden können, die einfach die Leistungskraft übersteigen.

Wenn es hier im § 10 Abs. 7 heißt: „Anlagen für die Reinigung betrieblicher Abwässer im Sinne des Abs. 4 sind sämtliche Bauwerke und Einrichtungen einschließlich innerbetrieblicher Anlagen zur Verbesserung der Abwasserbeschaffenheit oder zur Verminderung des Abwasseranfalles“, so heißt das eigentlich, daß manche Projekte einfach und schlicht den Neubau von Unternehmen, die der Abwasserbeseitigung dienen, in sich schließen.

Solche Projekte, wie sie die bekannten Papierfabriken an der Mur und an der Salzach darstellen, sind Riesenprojekte, die die Finanzkraft des Wasserwirtschaftsfonds einfach glatt übersteigen. Solche Projekte wären auf den Kapitalmarkt zu verweisen gewesen, und die Förderung durch den Fonds hätte in Zinsstützungen bestehen können, aber nicht in langfristigen Darlehen, die den Fonds jetzt finanziell aushöhlen zum Schaden zahlreicher kleiner Anlagen in den Dörfern und Gemeinden unseres Landes.

Leider ist die Möglichkeit, Zinsstützungen zu gewähren, im Gesetz nicht vorgesehen. Ich möchte an Sie, Herr Minister, den Appell richten, diese Anregung aufzunehmen und anläßlich der in Aussicht gestellten Novellierung des Wasserbautenförderungsgesetzes diese Möglichkeit der Wasserbautenförderung, nämlich Zinsstützungen für Darlehen, die man am Kapitalmarkt aufnehmen kann, zu gewähren, zu gewährleisten.

Hohes Haus! Ich habe eingangs gesagt, daß dieses Budgetkapitel ein Stiefkind des Finanz-

**Dr. Schmidt**

ministers darstellt. Daher sehen wir uns, sieht meine Fraktion sich leider nicht in der Lage, diesem Baugeschehen, das offensichtlich unterdotiert ist, die Zustimmung zu geben. (*Beifall bei der FPÖ.*)

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

Abgeordneter **Regensburger** (ÖVP): Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Auch wir von der Österreichischen Volkspartei können dem Budgetkapitel 64 Bauten und Technik nicht zustimmen, erstens einmal, weil die Dotierung des Bautenbudgets so ist, daß wir für das Jahr 1976 größte Sorge, echte Sorge bezüglich der Vollbeschäftigung haben, und zweitens, weil die Budgetziffern, die Ansätze, Anführungen und Ausführungen im Arbeitsbehelf so undurchsichtig, mehr oder weniger fiktive Annahmen sind, daß wir nach der Beschlußfassung des Budgets am Samstag dieser Woche nach Hause kommen, und wenn wir dort dann befragt werden, was ist denn nun für dein Land, für das Land Tirol zum Beispiel, budgetär für das Jahr 1976 vorgesehen, dann muß ich ihm antworten, wir kennen wohl die Globalzahlen, aber haben keine Ahnung, welche Bauvorhaben für das Jahr 1976 für das Land, das wir vertreten, ausgeben oder vorgesehen sind.

Wir wissen, Herr Bundesminister, daß das Gesamtbudget für 1976 eine Steigerung von 16,7 Prozent vorsieht, daß aber der Budgetanteil des Kapitels Bauten im Jahre 1975 6,8 Prozent betrug und jetzt im Jahre 1976 auf 6,11 Prozent fallen wird, das bedeutet eine Abnahme des Anteils am Gesamtbudget von 10,5 Prozent.

Wenn man dann noch die Veränderungen der bauwirksamen Ansätze des Kapitels 64 durchleuchtet, findet man – und das ist sehr wichtig –, daß die bauwirksamen Ansätze von 1975 auf 1976 um 7,7 Prozent fallen werden.

Ähnlich ist es auch beim Wasserwirtschaftsfonds. Gerade die Ziffern, die uns immer wieder vom Herrn Bautenminister Moser aus dem Wasserwirtschaftsfonds genannt und bezeichnet werden, sind für uns Oppositionsabgeordnete nicht durchsichtig. Es ist für uns ein Buch mit sieben Siegeln geworden. Wir hören laufend – und der Herr Minister hat es im Finanz- und Budgetausschuß Kapitel Bauten zugegeben –, daß Milliarden-Anträge vorliegen, daß aber solche Anträge mangels finanzieller Mittel nicht bedient werden können.

Wenn aber der Herr Bundesminister für Bauten und Technik aufgefordert wird, diesen Anträgen Genüge zu tun, dann sagt er, es sei nichts Abrufbereites da. Wenn er aufgefordert wird, die ihm ermöglichten Kredite in Anspruch zu nehmen, sagt er: Der Fonds ist liquid!

Es liegen Anträge über eine Kreditsumme von 13 Milliarden vor. Das wurde im Ausschuß zugegeben. Der Herr Bautenminister sagt: Ich habe den Kreditrahmen, also eine Anleihe mit Bundeshaftung von 600 Millionen Schilling, im vergangenen Jahr gar nicht gebraucht; ich habe nur 200 Millionen Schilling aufnehmen müssen!

Der Herr Bundesminister führt dann weiters aus, daß er mit 400 Millionen Schilling in der Lage sei, ein Bauvolumen im Umfange von rund 4 Milliarden anzukurbeln. Da, muß ich schon sagen, wird dieses Budget zum Budget-Chinesisch.

Als wir dem Herrn Bundesminister vorhielten, daß er für das Jahr 1976 nur 102 Millionen Schilling für Neuvergabe zur Verfügung hätte, bezeichnete er dies vorerst als ausreichend, meinte aber dann wohl im Zuge seiner Ausführungen, daß sich diese Mittel auf 400 Millionen aufstocken ließen und er – wie bereits gesagt – dann damit ein Bauvolumen von rund 4 Milliarden auslösen könnte.

Auch bei der Wohnbauförderung ist es schwer sich durchzublicken, und zwar deswegen, weil sowohl vom Herrn Bundeskanzler Kreisky in der Regierungserklärung wie vom Abgeordneten Babanitz anlässlich der ersten Lesung an dieser Stelle behauptet wurde und jetzt noch behauptet wird, daß ja die Bundesländer die zuständigen seien, daß eigentlich der Bund den Ländern nur das Geld gebe und sich dann quasi nicht mehr kümmere. Wenn dem so wäre, wären wir glücklich.

Wir verlangten in der Vergangenheit immer schon: Möglichst viele Kompetenzen den Ländern! Es genügt, wenn der Bund der Rahmengesetzgeber ist. Er soll sich nicht wie jetzt letztlich dann bei seinen Prüfungen um Fenster- und Türstöcke und Raumeinteilung kümmern. Mir wurde erst kürzlich gesagt, daß die Länder noch in einem Korsett bundesgesetzlicher Natur stecken, aus dem sie kaum herauskommen.

Die Einnahmen und die Zuwendungen an die Länder sollen für das Jahr 1976 7,671 Milliarden betragen. Aber ich glaube, daß diese Annahme und diese Eingänge mit rund einer halben Milliarde unterschritten werden. Ich glaube, daß die Eingänge laut wirtschaftlicher Prognose nicht so hoch sein werden, daß die Ansätze für die Wohnbauförderung in der Aufteilung an die Bundesländer erfüllt werden könnten.

Herr Bundesminister! Aber auch im Straßenbau – mein Vorredner Dr. Schmidt ist schon darauf eingegangen – haben wir kein Mehr, sondern letztlich, wenn man die Teuerung und die Inflation auf die Waagschale legt, ein Weniger zur Verfügung. Gerade der Konjunkturausgleichsvoranschlag mit einem Betrag von



**Regensburger**

1,6 Milliarden Schilling ist im Umfange gleich wie im vergangenen Jahr. Es wurde bereits ausgeführt, daß es sich um zweckgebundene Einnahmen handelt. Diese Zweckbindung wurde leider im vergangenen Jahr durchbrochen.

Es stehen uns bei 750 Millionen Schilling weniger zur Verfügung, und jetzt ruft alles, einschließlich des Bautenministers, des Bundeskanzlers, des Finanzministers, nach neuen Finanzierungsquellen. Man diskutiert die Einführung der Vignette – auch Pickerl genannt –, die Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer bis zur Erhöhung der Mineralölsteuer.

Da tauchen gerade bei der Mineralölsteuer wieder verschiedene Versionen bezüglich des Ergebnisses auf. Der Herr Bundesminister meint, es müßten mindestens 50 Groschen mehr sein. Er bekomme für den Straßenbau nach einer Aussage um 1,5 Milliarden mehr, nach der anderen um 1,2 Milliarden mehr, nach der letzten Aussage, die ich von ihm hörte, rund 1 Milliarde mehr, wenn die Mineralölsteuer um 50 Groschen pro Liter erhöht wird. Dabei faßt er dann noch anscheinend eine Dynamisierung ins Auge.

Die Österreichische Gesellschaft für Straßenwesen errechnete aber – ich nehme an, daß die Leute auch rechnen können – bei einer Erhöhung der Mineralölsteuer von 10 Groschen ein Ergebnis für den Bundesminister für Bauten und Technik via Straßenbau von 400 Millionen Schilling. Da soll sich jemand auskennen.

Bei einer Reihe von Budgetzahlen hat man den Eindruck, man hat entweder das Rechnen verlernt oder diejenigen, die uns das vorrechnen wollen, haben es verlernt. Allen jenen, die da meinen – und dazu gehört auch der Herr Bundesminister für Bauten und Technik –, daß mit dieser im Bautenbudget vorgesehenen Budgetsumme im Jahre 1976 das gleiche oder ein noch höheres Bauvolumen erreicht werden könnte und – wie Babanitz hier als Sprecher seiner Partei sagte – daß auf jeden Fall die Arbeitsplätze gesichert werden könnten, möchte ich den „Kurier“ vom 12. 11. 1975 vorhalten, der diese Aussagen mit „1000 Worte Keltisch“ bezeichnet. „Keltisch: Der Ausbau des Bundesstraßennetzes wird durchgeführt, kann jedoch nicht ohne Sicherstellung hinreichender Mittel erfolgen.“ Die Mittel seien hinreichend vorhanden, aber auf der anderen Seite ruft das ungute Gewissen doch nach weiteren Einnahmsquellen.

Nochmals zum Wasserbau. Gerade dieses Gebiet liegt mir speziell am Herzen. Wenn es schon so wäre, wie der Herr Bundesminister für Bauten und Technik im Ausschuß meinte, daß der Fonds sowohl im Jahre 1975 liquid war und

auch im Jahre 1976 liquid bleiben wird, verstehe ich nicht, wie er nun nach heutigen Zeitungsberichten einen sogenannten Wasser-Schilling oder einen Bundeswasser-Zins von jedem Österreicher verlangt, und zwar für die nächsten zehn bis fünfzehn Jahre: aber nicht einen Schilling pro Jahr, sondern einen Schilling pro Tag, auch für Kinder und von älteren Menschen und allen in Österreich. Jeder soll – nach dieser Presseausendung – nun einen Schilling beitragen, so wahrscheinlich à la Gesundheits-Schilling von anno 1974, wo dann dieser Schilling für übrige Budgetzwecke Verwendung fand. Vielleicht erfolgt dann auch bei dieser Bundeswassersteuer, die der Herr Bautenminister zur Umweltsanierung, zur Wasserverbesserung einheben will, eines Tages eine zweckwidrige Umwidmung wie bei der zweckgebundenen Mineralölsteuer.

Sicher ist die Frage des Wasserbaues, der Abwasserbeseitigung, der Abwasserreinigung, der Wasserreinhaltung ein eminent wichtiges Problem. Wenn wir uns in der Welt umsehen, können wir direkt noch stolz werden auf unsere Wasserqualität. Ich habe den Eindruck, daß unser Wasser noch einmal ein Exportartikel werden wird. Ich höre, daß man in der Bundesrepublik in Großkaufhäusern schon Dosen mit Trinkwasser verkauft. Bei uns in Tirol haben sich schon des öfteren Fremdgäste gewundert, wie das Wasser noch schön klar schäumend vom Berg herunterkommt. Sie fragten uns, ob diesem Wasser irgendein Mittel beigesetzt sei, weil es eben so schön und natürlich aussieht. Aber weil wir eben dieses Gut zum Großteil in Österreich noch zur Verfügung haben, ist doch, glaube ich, kein Anlaß dafür, daß man dann die Gesamtbevölkerung Österreichs deswegen besteuert.

Der Herr Bundesminister für Finanzen hat sich in seiner Budgetrede vom 12. 11. auch damit befaßt, hat sich aber weiterer Äußerungen über die Finanzierung oder über Finanzierungsabsichten enthalten, sondern nur von einer Aktivierung des Bauvolumens gesprochen. Man verhält sich also sphinxartig. Nur der Herr Bundeskanzler ließ es in seiner Regierungserklärung nicht nur leise, sondern meiner Ansicht nach mehr oder weniger massiv durchblicken, indem er im Zusammenhang mit der Wasser- und Seenreinhaltung immer wieder das Bundesministerium für Gesundheit und Umweltschutz nannte.

Ich fragte im Ausschuß und frage auch hier: Herr Bundesminister! Haben Sie nicht auch den Eindruck, daß der Herr Bundeskanzler mit Ihrer Ressortführung Richtung Wasserbau nicht einverstanden ist und mit der Regierungserklärung vom 5. 11. doch irgendwie offensichtlich

1086

Nationalrat XIV. GP - 13. Sitzung - 16. Dezember 1975

**Regensburger**

kundtut, daß der Wasserwirtschaftsfonds eigentlich dem Bundesministerium für Gesundheit und Umweltschutz unterstellt gehört?

Nun, Herr Bundesminister, ich hätte Sie schon gerade im Zusammenhang mit Wasserbau, Wasserversorgung, Abwasser und so weiter gebeten, daß die Zahlen, die von Ihnen in Anfragebeantwortungen und so weiter genannt werden, auch für einen Abgeordneten irgendwie verständlich sind, nicht nur für einen Abgeordneten der Regierungspartei, der sich mit seinem Minister immer wieder unterhalten kann und dem vielleicht auch weitere Unterlagen zur Verfügung stehen. Aber uns als Abgeordneten der Opposition ist es kaum oder nicht möglich, durch dieses Gestrüpp von Budgetzahlen, Budgetvorstellungen und auch Erläuterungen, aber hier unter Anführungszeichen, durchzufinden.

Ich komme noch am Schlusse meiner Ausführungen darauf zu sprechen, daß Sie dann, wenn man Sie direkt auf ein Problem anspricht und direkt, so wie ich es im Finanz- und Budgetausschuß getan habe, fragt: Was ist nun mit diesen Mitteln für das Jahr 1976 vorgesehen?, keine Antwort geben.

Aber wenn ich schon beim Sektor Wasserbau bin, so darf ich die Antwort aus Ihrer Aussage schriftlicher Natur für den Wasserbau Tirol – prognosenhaft, wie ich es verlangte, schriftlich dargestellt – entnehmen. Sie sagten in diesem Schreiben: „Für das Jahr 1976 kann ich deswegen noch nichts sagen, weil die Fondskommission auf Grund der im Oktober stattgefundenen Nationalratswahlen noch nicht neu konstituiert werden konnte und erst im Februar von den Klubs die Vorschläge kommen und in der weiteren Folge die Kommission zusammentreten kann.“

Aber das Land Tirol hat von 1970 bis 1975 einen Betrag von rund 600 Millionen Schilling bekommen. Daraus ist zu entnehmen, wenn ich durch 6 dividiere, daß es im Durchschnitt pro Jahr rund 102 Millionen Schilling an Kreditsumme waren. Es werden dann die Vorbelastungen für die kommenden Jahre aufgezählt. Dort finde ich dann, daß die Vorbelastung aus dem Wasserwirtschaftsfonds für das Land Tirol für das Jahr 1976 95 Millionen Schilling beträgt. Wenn ich die für das Jahr 1976 vorgesehene Kreditsumme vergleiche mit der durchschnittlichen Kreditquote von 1970 bis 1975, bleibt soviel wie fast nichts übrig.

Nun sagte ich schon, Herr Bundesminister, daß nach Ihrer Ansicht und nach Ansicht des Herrn Bundeskanzlers sowie auch des Sprechers Babanitz im Wohnbau alles deswegen von Ihnen nicht beeinflußt werden könnte, weil alle Kompetenz bei den Ländern liege. Ich wieder-

hole, daß dem nicht so ist, und ich fordere Sie auf und bitte Sie, daß wir in Zukunft gemeinsam versuchen, den Bundesländern mehr – Macht hätte ich fast gesagt – Zuständigkeit gesetzmäßiger Natur zu leihen.

Ich fragte Sie auch über Ihre weiteren Absichten für das Jahr 1976 und bekam – obwohl Sie sonst ausführlich antworteten – eigentlich eine magere oder keine Antwort. So frage ich auch von dieser Stelle aus: Sind Sie in der Lage, Herr Bundesminister, die Mobilisierung der Darlehen aus dem Wohnhauswiederaufbaufonds oder aus dem Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds in der Richtung zu bewerkstelligen, daß für den Wohnbau in den kommenden Jahren mehr Mittel zur Verfügung stehen?

Sehen Sie sich in der Lage, Herr Bundesminister, dem Hohen Haus ein einheitliches Förderungsgesetz vorzulegen? Wir hatten ursprünglich das Wohnbauförderungsgesetz, später das Wohnungsverbesserungsgesetz, jetzt haben wir die sogenannte große Wohnbauförderung, auch mit Wohnungsverbesserung, daneben das Wohnungsverbesserungsgesetz. Ein einheitliches Förderungsgesetz wäre, glaube ich, durchsichtiger und leichter zu praktizieren.

Auf meine Aufforderung, Herr Bundesminister, Sie mögen sich bemühen, alle Gesetze, die mit Wohnbau zu tun haben, zusammenzuführen, um sie auch für den Staatsbürger griffbereiter, durchsichtiger zu gestalten, meinten Sie, Sie seien dafür nicht zuständig, Sie hätten dafür keine Kompetenz, weil gerade das Mietengesetz, das Wohnungseigentumsgesetz und so weiter dem Justizressort unterstehen.

Auf meine Begründung, daß doch eine Zusammenführung notwendig sei, weil die Praxis danach rufe, weil meine, mir zur Verfügung stehende Unterlagen zeigen – zum Beispiel eine wissenschaftliche Untersuchung –, daß es in Österreich derzeit mehr als 50 Arten der Mietzinsgestaltung gebe, sagten Sie, davon haben Sie noch nie etwas gehört, das gebe es so quasi nicht.

Herr Minister! Ich bitte, das zu verifizieren. In meinem Bereich und auch hier in Wien höre ich immer wieder, daß die Mietzinsberechnung, die Mietzinsgestaltung, die gesamte Wohnbauförderung in ihrer Abgrenzung zwischen Wohnbauförderung, Wohnungsverbesserung, große Wohnungsverbesserung oder kleine Wohnungsverbesserung – so wie das Budget –, irgendwie zu einem Buch mit sieben Siegeln werden.

Gerade das neue Wohnungseigentumsgesetz, das wir hier einstimmig beschlossen haben, von dem die Bundesregierung – Kreisky und der Justizminister Broda – gemeint hat, daß dies ein fortschrittliches Gesetz sei, zeigt, daß man vom

**Regensburger**

alten Slogan: Besitz ist ... - ich möchte es nicht sagen -, abgekommen ist, und man wollte zeigen, daß man nun eben doch gewisse Sympathien für den Besitz hege.

Bei diesem neuen Wohnungseigentumsgesetz stellte sich heraus, daß wohl das Wohnungseigentumsgesetz neu ist, aber das alte Steuerrecht steht noch in Geltung. In der Praxis ist es so: Wenn einer eine Eigentumswohnung kauft oder ein Eigenheim erstellt, ist dieses von der Grunderwerbsteuer nach bisher geltendem Recht ausgenommen. Wenn er aber diese Wohnung oder dieses Eigenheim seiner Frau zur Hälfte mitüberträgt, fällt er aus der Begünstigung heraus, und beide Teile, Mann und Frau, bezahlen die gesamte Grunderwerbsteuer. Bei einem Kaufpreis eines Grundes von 500.000 S beträgt zum Beispiel die Grunderwerbsteuer 40.000 S. Man eröffnet wohl gesetzlich die Übertragung des Eigentums an beide Ehepartner, schröpft sie aber auf der anderen Seite durch den Fiskus, also man will das sogenannte gute Gesetz mit einem anderen Gesetz wieder behindern, ja verhindern.

Heute, gerade jetzt, eine halbe Stunde, bevor ich hier an das Pult getreten bin, erfuhr ich, daß eine Finanzlandesdirektion nicht nur von beiden diese Grunderwerbsteuer zu 100 Prozent verlangt, sondern sie verlangt 150 Prozent, weil bei der Schenkung - ich bin kein Steuerfachmann - noch ein Aufschlag oder ein Zuschlag hinzukommt. Es fällt also nicht nur die Begünstigung weg - die 100 Prozent Grunderwerbsteuer müssen bezahlt werden -, sondern es kommt noch zusätzlich eine Auflage von plus 50 Prozent dazu.

Der Herr Bundeskanzler bezeichnete in seiner Regierungserklärung auch die Subjektförderung als ungleich - ungleich bedeutet: nicht in allen Bundesländern gleich -. Das ist eine Forderung, seit es Wohnbauförderung gibt. Die Forderung nach Subjektförderung war immer eine unserer Forderungen, diese ist nun Gott sei Dank auch eine Forderung des Herrn Bundeskanzlers geworden.

Heute, wenn man ganz grob formuliert, ist es doch bei der Wohnbauförderung mit den dazugehörigen Annuitätzuschüssen so, daß es letztlich für den Armen zuwenig und für den Reichen zuviel ist, wobei ich zugebe, daß die Abgrenzung zwischen arm und reich nicht so einfach ist.

Denken Sie nicht auch daran, Herr Bundesminister, daß die seinerzeitige Einführung im Stammgesetz, daß zwei Drittel der Wohnbauförderungsmittel für den Eigenheimbau oder für den Eigentumswohnungsbau verwendet werden müssen, wieder Aktualität bekommen hat? Ich

glaube, daß sich überhaupt bei der Durchführung im Zuge der Zusammenziehung aller Gesetze ergeben würde, daß auch der Wohnungsmarkt mobiler gestaltet werden könnte. Es ist nun nicht nur diese Schwierigkeit bezüglich des Wohnungseigentumsgesetzes aufgetaucht, sondern auch bei der Übernahme einer Wohnung, der Weitergabe einer Wohnung sind soviel steuerliche Klauseln hineingemixt, daß die Wohnungsmobilität Schaden leidet, wobei wir bei Gott einem Wohnungswucher oder einer Wohnungsspekulation nicht das Wort reden wollen.

Ich wäre glücklich, wenn wir einen Computer hätten - wir haben ihn ja anscheinend sonst, wie man hört, für alles -, der uns alle öffentlich geförderten Wohnungen in Österreich ausweist und gleichzeitig ausweisen würde, wie viele um einen Wucherzins weitervermietet werden. Auf jeden Fall sind mir, nicht gerade aktenkundig, aber gesprächsweise, Fälle zu Ohren gekommen, die mich echt erschreckt haben.

Was die Forschungsaufträge anbelangt, hätte ich den Wunsch, daß diese aktueller gestaltet werden. Uns werden von Zeit zu Zeit die Themen der Forschungsaufträge bekanntgegeben, aber ich habe so das Gefühl, echt aktuelle fehlen, und ich würde hier gebeten haben, daß man sich um echt aktuelle Aufträge kümmert.

Was Verfassungsfragen betrifft, habe ich auch im Ausschuß einige Fakten angeführt, speziell aus dem Bodenrecht, aus der Bodenbeschaffung. Sie meinten dort, daß das wohl eine Meinung sei, die verschiedene Juristen mit mir teilen, daß sich aber der Verfassungsgerichtshof bisher noch nicht damit beschäftigt habe. Ich möchte aber doch bitten, Herr Bundesminister, daß man die Frage der Verfassungsmäßigkeit des Bodenbeschaffungsgesetzes im Zusammenhang mit dem Stadterneuerungsgesetz untersucht, weil ich höre, daß sich verschiedene Juristen das nicht anzuwenden trauen, weil diese eine Verfassungswidrigkeit befürchten und sich deshalb an der Vollziehung irgendwie vorbeijonglieren. Ich kann es nicht definitiv beweisen, aber immerhin sind die Stimmen der Verfassungswidrigkeit so laut, daß ich glaube, daß man sie nicht ohne weiteres überhören kann.

Nun noch etwas zum Straßenbau, Herr Bundesminister. Ich habe eingangs versucht, budgetär im einzelnen etwas zu sagen, und jetzt vielleicht noch etwas kurz im Detail.

Auch der Herr Bundeskanzler hat in seiner Rede am 5. November darauf hingewiesen, daß Österreich an einem Schnittpunkt der wichtigen Verkehrslinien Europas liegt, ist dann auf den Transitverkehr eingegangen und meinte, es müssen Lösungen gefunden werden, daß auch

**Regensburger**

diese Teilnehmer – er meinte die Lastfuhrwerker – zu einer Beitragsleistung für die notwendigen Arbeiten am Straßennetz herangezogen werden.

Ich habe heute den Eindruck gehabt, daß er mit dieser Aussage bei der freiheitlichen Fraktion offene Ohren findet. Ich glaube, daß man auch bei uns in einem gewissen Teilbereich darüber reden könnte. Es müßte sich nach meiner bescheidenen Ansicht in dem Bereich bewegen, daß der österreichische Unternehmer, der österreichische Transporter in seiner wirtschaftlichen Situation durch die übermächtige Konkurrenz, teilweise vom Ausland her, nicht unter die Räder kommt.

Weiters sagte der Herr Bundeskanzler: „Dem berechtigten Anliegen der Bevölkerung und der Wirtschaft hinsichtlich verbesserter Straßenverhältnisse stehen stagnierende Eingänge aus der für den Straßenbau zweckgebundenen Bundesmineralölsteuer gegenüber. Man muß sich daher mit dem Gedanken vertraut machen, daß der Ausbau des Bundesstraßennetzes nicht ohne Sicherstellung neuer finanzieller Mittel erfolgen kann.“ *(Präsident Probst übernimmt den Vorsitz.)*

Ich habe mich schon eingangs über diese Frage unterhalten. Ich glaube nur, Herr Bundesminister, daß man sich doch in absehbarer Zeit entscheiden muß, welchen Weg man wählen will oder wählen muß, aber nicht ständig eine Diskussion nach der anderen vom Zaune brechen soll, die die Leute verunsichert. Wenn dann echte Vorschläge auf den Tisch gelegt werden, sollen diese Zahlen dann auch für jeden, nicht nur für jeden Abgeordneten, sondern auch für jeden Österreicher durchsichtig sein.

Zum Schluß noch etwas zur Lawinenverbauung. Herr Bundesminister, es wird Ihnen verständlich sein, daß gerade ich als Tiroler Abgeordneter der Lawinenverbauung besondere Bedeutung zumesse, weil gerade das Land Tirol auf Grund seiner geographischen Gliederung wohl eines der durch Lawinen am meisten gefährdeten Bundesländer Österreichs ist. Das Paznauntal zum Beispiel ist das am meisten lawinengefährdete Tal Österreichs. Wir haben in Tirol 627 Wildbäche und 1110 Lawinen, die Siedlungen und winteroffene Verkehrswege gefährden.

Wenn ich die letzte parlamentarische Anfrage meines Kollegen Dr. Leitner Revue passieren lasse und dann wieder Ihre Antwort vom 28. August 1975, so habe ich den Eindruck, Herr Bundesminister: Was die Lawinenverbauung anbelangt, die Lawinenverbauung dieser 1100 Lawinen, die in Tirol Siedlungen und offene Verkehrswege gefährden, ist das Land zu kurz

gekommen; zu kurz in den letzten Jahren im Vergleich zur Budgetsumme, im Vergleich zu anderen Bundesländern, obwohl ich diesen selbstverständlich ihren Erfolg gönne, aber ich muß auch die Sorgen des Landes Tirol anmelden.

Es geht nicht, Herr Bundesminister – ich habe das eingangs gesagt –, daß ein Abgeordneter, der Mitglied des Bautenausschusses ist, der hier noch beim Kapitel Bauten das Wort nimmt und der hier im Hohen Hause als Vertreter seines Landes sitzt, heimgehen und sagen muß: Wir haben das Bautenbudget beschlossen, aber der Herr Bundesminister für Bauten und Technik schreibt mir noch am 9. 12. – heute haben wir den 16., bisher nichts widerrufen; bisher keine andere Antwort –: Herr Abgeordneter, was in Tirol auf dem Sektor Bundesstraßen für 1976 geschieht, kann nicht gesagt werden. Was bezüglich Lawinenschutzbauten geschieht, darüber kann ich keine Auskunft geben. Bezüglich des Bauprogramms Bundeshochbau können auch noch keine Angaben gemacht werden. Das gleiche gilt auch, was den Wasserbau betrifft.

Herr Bundesminister! Ich gehe mit einem unguten Gefühl nach Hause. Ich glaube, dieses ungute Gefühl tragen alle meine Kollegen aus der Fraktion der Österreichischen Volkspartei mit nach Hause, weil ich noch von keinem eine genauere Information hörte, die er von Ihnen, Herr Bundesminister, bekommen hat. Ich auf jeden Fall fühle meine ungute Situation, meine blamable, muß ich schon sagen, die ich in Tirol nun irgendwie fast provozieren muß, und mein ungutes Gefühl ist nicht besonders positiv für das Ansehen des Bundesministers für Bauten und Technik. Ich hätte doch den Eindruck, daß gerade das Baugeschehen Anlaß bieten müßte, die Abgeordneten zu informieren, nicht mit Budget-Chinesisch zu füttern, sondern die Abgeordneten so zu informieren, daß sie zu Hause noch vor Weihnachten den Leuten sagen können, es gibt für das Jahr 1976 auf dem Sektor Bau und Baunebengewerbe wieder Arbeit und Brot.

So aber ist weiterhin unsere Sorge offen, ob das Jahr 1976 nicht ein gefährliches Jahr wird, ob wir im Jahre 1976 nicht auf die Rutschbahn einer echten Wirtschaftskrise geraten. *(Beifall bei der ÖVP.)*

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

**Abgeordneter Pölz (SPÖ):** Herr Präsident! Hohes Haus! Ein paar Worte zu den Kollegen der Opposition. Herr Kollege Regensburger, vielleicht gelingt es mir auf einer anderen Ebene, Ihnen zu erklären, was Sie immer wieder vom Herrn Bundesminister wissen wollen und was

**Pölz**

Sie noch nie verstanden haben; dasselbe gilt auch für den Herrn Abgeordneten Schmidt.

Wir, die Abgeordneten dieses Hauses, haben der Bundesregierung, und in diesem Fall dem Herrn Bundesminister, die Ermächtigung gegeben, wenn im Laufe eines Jahres zuwenig Mittel einlaufen – und wir haben ja zwölf Monate – und die Gemeinden oder jene Bauträger, die eingereicht haben, schnellere Baufortschritte machen, als Mittel im Fonds eingetroffen sind, daß er bis zu 600 Millionen Schilling Kredite aufnehmen kann, um den Fonds liquid zu halten, um den Gemeinden oder den Bauträgern diese Mittel vorstrecken zu können. Wir haben ihm aber bis heute keine Ermächtigung gegeben, daß er mehr Mittel aufnehmen kann, um Vorhaben, die noch nicht bewilligt worden sind, bewilligen zu können.

Zur zweiten Frage. Ich glaube, gerade unserem Minister für Bauten und Technik kann man nicht vorwerfen, daß er nicht immer wieder bereitwilligst und ausführlich Antwort gibt. Ich habe ihm vor dieser Debatte gesagt: Ich bitte dich um eines: Ich habe im Kapitel Bauten des Finanz- und Budgetausschusses die Minuten gezählt, wo du geantwortet hast, und du allein, Herr Minister, hast so lange geantwortet, wie wir, alle Abgeordneten, gefragt haben. Ich habe gesagt: Erspar uns das heute im Haus, damit wir, die Abgeordneten, länger reden können, im besonderen die der Opposition. Mache es kurz und bündig, sie werden dich ja trotzdem nicht verstehen, auch wenn du noch so lange reden würdest. (*Abg. Dr. Gruber: Es ist nicht alles wahr, aber verstehen tun wir es schon!*)

Sie wollen eben nicht verstehen. Wir haben uns ja auch manchmal schwer getan, als Sie noch die Mehrheit gehabt haben, Herr Kollege Gruber.

Mich reizt es überhaupt einmal, die Vorgänge, die vor der Erstellung eines Budgets bei der Beratung der Kapitel des Budgets und auch nachher im Haus, während über das Budget gesprochen wird, zu schildern.

Obwohl es die Landeshauptleute immer vorher schon wissen, wie viele Millionen oder Milliarden für die Bauvorhaben ihrer Bundesländer im kommenden Budget bereitstehen, muß immer wieder gerauft und gerungen werden, um die großen Wünsche der Landeshauptleute dorthin zu bringen, daß sie auch im Budget gedeckt werden können.

Eine Anfrage der vorigen Woche hat ergeben, daß diesmal die Wünsche der Herren Landeshauptleute aus den von der ÖVP dominierten Bundesländern um 4 Milliarden Schilling im Bautenressort zurückgedämmt werden mußten, damit man eine Bedeckung finden konnte.

Wissen Sie, daß allein in den letzten zwei Wochen, in denen wir über das Budget berieten, hier im Hause Abgeordnete aller Bundesländer Landesräte, ihre Herren Bürgermeister an der Hand zum Bautenminister geführt haben und für das nächste Jahr die bescheidenen Wünsche in der Höhe von 7 Milliarden – ich komme von selbst, mich braucht niemand zu führen – auf den Tisch gelegt haben?

Wenn man bei den Kapiteln zuhörte, stellte man fest, daß zum Beispiel gefragt wurde: Wie werden Sie, Herr Minister – das war ein anderer Minister –, 4000 Lehrer, die auf dem Pflichtschulsektor und auf dem Sektor der höheren Schulen fehlen, finden und den entsprechenden Aufwand bedecken? Aber zugleich wird gesagt: Es dürfen nicht mehr Bedienstete werden, die Verwaltung muß reformiert werden!

Wir hörten bei den verschiedenen Ressorts: Zuwenig Mittel, zuwenig Geld für das Bundesheer, zuwenig Geld für die Bauern, zuwenig Geld für die Pensionisten, zuwenig Geld für die Bauten! – Aber zugleich wird gesagt: Das Budget darf kein so großes Defizit haben!

Wir hören von seiten der Opposition: Keine Tarifierhöhungen, ungünstigster Zeitpunkt! – Ich habe überhaupt noch nie, weder zu Hause noch hier, einen günstigen Zeitpunkt für die Einführung eines höheren Tarifs erlebt.

Oder: Wir wären einverstanden, wenn die Tarife in einem geringeren Ausmaß erhöht würden, sagen die Herren von der Opposition. Aber gleichzeitig sagen sie: Die Bahn und die Post wirtschaften schlecht. Die Bahn hat viel zu hohe Defizite! Aber was sie an Tarifen benötigen, gibt man ihnen nicht.

Ich habe mir die Mühe gemacht, aus den Debatten über die einzelnen Kapitel – ich will Ihnen nicht alles, sondern nur ein paar Stichworte vorlesen – das herauszusuchen, was die Herren Kollegen von der Opposition so fragen, was sie wünschen, was sie wollen. (*Abg. Dr. Gruber: Fragen werden wir ja noch dürfen!*) Da sagt Dr. Haider:

Herr Bundesminister! Das Bergbauern-Sonderprogramm ist zu klein. Die Förderungsmaßnahmen sind zu gering.

Die Kollegin Wieser sagt:

Betriebshelferinnen müssen eingestellt werden zur Entlastung der Bäuerin. – Sehr richtig. Aber besorgen Sie die Mittel!

Da sagt Abgeordneter Hietl:

Der Mehrwertsteuersatz für den Wein soll von 18 beziehungsweise 16 Prozent, die er heute noch beträgt, auf 8 herabgesetzt werden. Ansonsten wäre das ein großer Schlag für die

**Pözl**

Genossenschaftswirtschaft. Aber er verrät nicht, wo die Mittel dann gefunden werden sollen, die ja im Budget irgendwo fehlen.

Herr Professor Dipl.-Ing. Frühwirth sagt:

Herr Minister! Warum machen Sie von der Möglichkeit nach dem Forstgesetz keinen Gebrauch, Budgetmittel zur Förderung der Forstwirtschaft zu beanspruchen?

Aber er sagt nicht, woher sie kommen sollen.

Ich überschlage einige meiner Blätter und bringe immer wieder nur interessante Ausführungen.

Da sagt Herr Dipl.-Ing. Frühwirth wiederum:

Wie läßt sich die Behauptung, daß Wissenschaft und Forschung weiterhin Schwerpunkte in der Regierungspolitik sind, mit dem unverändert gebliebenen Dienstpostenplan vereinbaren?

Aber mehr Beamte dürfen nicht drinnen sein! *(Abg. Dr. Gruber: Da soll man keine so großen Sprüche führen! Schwerpunkte! Doch da ist kein Schwerpunkt!)*

Herr Dr. Gruber! Jetzt sind Sie dran. *(Abg. Dr. Gruber: Ein Widerspruch!)* Ich bin höflich: Reden Sie, Herr Doktor! Ich höre Sie. *(Abg. Dr. Gruber: Bitte!)* Sie sind einer der begabtesten Polemiker sowohl in den Ausschüssen wie auch im Hause, Herr Doktor! Dieses Kompliment muß ich Ihnen machen. *(Abg. Dr. Gruber: Danke!)*

Da verlangt die Frau Abgeordnete Ottilie Rochus *(Abg. Dr. Gruber: Sie wollten ja mich zitieren!)* – kommt sofort –:

Mehr Beihilfen des Bundes für die Schulschikurse.

Ihre große Sorge besteht zu Recht.

Gruber fragt: Wo werden Sie die angeblich fehlenden 2000 Pflichtschullehrer und die 2000 Lehrer im Bereiche der AHS und BHS bekommen und besolden?

Aber zugleich sagt ein anderer Kollege:

Die Aufblähung der Zahl der Beamten in diesem Lande muß enden. Dies, obwohl Sie genau wissen, daß wir 21.000 Lehrer in der letzten Zeit eingestellt haben. *(Abg. Dr. Gruber: Nur 12.000! Das war ein Ziffernsturz!)*

Herr Kollege Suppan hat beim Kapitel Inneres festgestellt: Die Mücke und der Elefant. *(Abg. Dr. Gruber: All das paßt doch hinten und vorne nicht zusammen!)*

Meine sehr geehrten Herren von der großen Oppositionspartei! *(Abg. Dr. Gruber: Kommen Sie wieder zu „Bauten“!)* Wenn ich wollte, könnte ich Ihre Aufzählungen, Forderungen,

Erinnerungen noch eine Stunde lang fortsetzen. Aus den ganz kleinen Aufzählungen können Sie ersehen, daß Sie Milliarden fordern, Tausende von Dienstposten, die Ihnen nicht gegeben werden können. *(Abg. Dr. Gruber: Da sind Sie danebengestanden!)* Herr Gruber! Ich brauchert Ihr Hirn, dann würde ich mitkommen, aber das hat nur ein Gruber und sonst niemand! *(Abg. Dr. Gruber: Er hat ja falsche Zahlen gebracht!)*

Nun, meine Damen und Herren, zu den Problemen des Bautenkapitels. *(Abg. Dr. Gruber: Na also!)*

Herr Dr. Gruber! Wenn Sie so gut und in allen Dingen so gescheit gewesen wären in der Zeit, in der die Österreichische Volkspartei allein regiert hat – Sie waren ein maßgeblicher Mann bei vielen Kapiteln; es konnte manchmal die Beratung nicht fortgesetzt werden, weil Sie nicht anwesend waren, da Sie in anderen Ausschüssen tätig waren –, dann hätte die ÖVP nicht so verloren! Das muß ich Ihnen auch sagen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Nun zum Kapitel Bauten. *(Abg. Dr. Gruber: Ich darf Ihnen dann auch etwas sagen!)* Das ist selbstverständlich, Sie sind ja der letzte; nachher kann ja keiner mehr reden.

Aus dem Grundbudget werden 12,2 Milliarden zur Verfügung stehen. Dazu werden im Konjunkturausgleichsteil 1,3 Milliarden Schilling vorhanden sein. Wenn es notwendig sein wird, werden wir dann auch noch 2 Milliarden Schilling für das Konjunkturbelebungsprogramm ausgeben.

Zusätzlich zu diesen Mitteln, die im Budget 1976 vorgesehen sind, werden durch die Sondergesellschaften noch 2498 Millionen Schilling für den Straßenbau verwendet werden können.

Wenn ich nur – auch das habe ich mir angesehen – die Prognosen Ihrer Herren aus dem Jahre 1973, als Sie bereits für die Jahre 1974 und 1975 Massenarbeitslosigkeit und ähnliche Dinge prophezeit haben, ansehe, dann kann ich nur sagen: Ihre Prognosen, die Angst verbreiten sollten, sind nicht wahr geworden!

Ich muß Sie fragen: Warum haben Sie den Budgetüberschreitungssetzen nicht zugestimmt, als wir 3,5 Milliarden Schilling Konjunkturbelebungsmitel freigegeben haben? *(Abg. Kraft: Zum Schuldenzahlen!)*

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wenn wir uns die Beschäftigtenzahlen der vergangenen Jahre und des heurigen Jahres ansehen, dann kommen wir bei den Zahlen von 1972 bis 1974, die sich immer über 280.000 bewegt haben, zur Erkenntnis, daß die konjunkturelle Überhitzung im Baugewerbe erst

**Pözl**

in diesem Jahr, 1975, abgebaut werden konnte. Wir beschäftigten Ende Oktober 269.000 Menschen in der Bauwirtschaft.

Wir haben in der Bauwirtschaft auf Kosten der Ausländerbeschäftigung rund 16.000 Arbeitsplätze freigestellt. Das bedeutet aber nicht, daß Inländer Ende Oktober in der Bauwirtschaft keine Arbeit gefunden haben.

Ich weiß, daß es Bereiche gibt, wo heute noch eine Überbeschäftigung herrscht, und daß andere Bereiche, wo Gebietskörperschaften beziehungsweise Länder weniger investieren, an Auftragsmangel leiden, so daß die betroffenen Firmen oft sehr weit gehen müssen, sehr weit fort von ihrem Standort.

Meine Damen und Herren! Auf dem Wohnbausektor ist uns eine große Steigerung bei den geförderten Wohnungen gelungen. Wir geben aber zu, daß es hier neue Probleme gibt. (*Abg. Kraft: Jährlich 5000 mehr?*)

Sehr geehrter Herr Kraft! Sie gehören dem Hohen Hause noch nicht sehr lange an. Es ist überhaupt keine Schande, wenn man im Laufe der Entwicklung erkennen muß, daß ein Ziel zwar erreicht werden kann, aber keinen Sinn mehr hat. Wir schämen uns überhaupt nicht, wenn wir heute Altwohnungen sanieren und bestehende Althäuser mit den Wohnbauförderungsmitteln, mit denen wir neue Häuser bauen könnten, erhalten und verbessern.

Sie werden es genauso wissen wie ich: In Ihren Genossenschaften gibt es schon heute Tausende geförderter Wohnungen, die unverkäuflich sind. Warum sind sie unverkäuflich? Weil die Grundpreise sehr hoch sind, auch in Amstetten, auch in Wien! In Amstetten 200 S bei schwarzen Genossenschaften! (*Abg. Suppan: Namen! Welche Genossenschaften?*) Aber das ist keine Frage! Das ist die „Schönere Zukunft“, Herr Kollege Suppan, das sind die „Freunde des Wohnungseigentums“ und andere.

Meine Damen und Herren! Sie können mich auf gar keinen Fall aus der Ruhe bringen. Ich kann Ihnen ja Zeit lassen, überhaupt zu reden, um Ihnen später zu antworten, wenn Sie es wünschen. Aber provozieren werden Sie mich nicht.

Zu den Problemen: Warum können sich Menschen geförderte Wohnungen heute nicht mehr leisten, obwohl sie eine Wohnung haben müßten? – Weil die Grundpreise in astronomische Höhen getrieben worden sind. (*Beifall bei der SPÖ.*) Weil wir bis heute noch kein Gesetz haben, das es uns wie in anderen Ländern, wo auch Konservative an der Regierung sind, ermöglicht, für die durch die öffentliche Hand aufgeschlossenen ehemaligen landwirtschaftli-

chen Gründe die Gewinne der gestiegenen Grundpreise für die Kommunen oder für die Bauträger abzuschöpfen. Warum können manche Menschen sich die gebauten Wohnungen heute nicht mehr leisten? – Weil einige Bundesländer Wahlen gehabt haben, und da ist es doch schick und nobel, wenn man vorher etwas vergibt, was man noch gar nicht besitzt. Beim Wohnbausektor ist das fast in allen Bundesländern – mit Ausnahme von Wien – geschehen.

Ich habe hier vor mir die „Tiroler Tageszeitung“. In der „Tiroler Tageszeitung“ vom 12. Dezember dieses Jahres steht – und ich darf mit Genehmigung des Herrn Präsidenten zitieren –: „Dr. Zamin sagt, so positiv die Bilanz über die Anzahl der geförderten Wohnungen und die Förderung der einzelnen Wohnungswerber in Tirol ist, so groß sind die Sorgen des Wohnbaureferenten, den Überhang an Zusicherungen abzubauen.“

Für Niederösterreich darf ich Ihnen sagen, daß von den rund 800 Millionen, die wir nächstes Jahr bekommen werden, bei beiden Referenten des Landes, also schwarz und rot, nur mehr 20 Millionen frei verfügbar sind, alle anderen Mittel wurden schon vorher vergeben.

Aus Oberösterreich ist bekannt, daß die Zuteilung für Einfamilienhäuser ein Jahr oder etwas länger überhaupt gesperrt werden mußten, weil man keine Mittel mehr hatte und weil die Mittel jahrelang vorher vergeben worden sind, bevor überhaupt die Budgetjahre gekommen sind, bei denen die Mittel zu erhalten waren. (*Abg. Suppan: Wer ist Wohnbaureferent in Oberösterreich?*) Das spielt ja gar keine Rolle. Hier wurde die Baukonjunktur angeheizt. Ich verstehe völlig, daß die Referenten der einzelnen Bundesländer, ob sie schwarz oder rot sind, vor Landtagswahlen ihren Wählern etwas geben wollen, was sie noch gar nicht besitzen. Aber sie sollen dann den Bund und den Bautenminister nicht schuldig werden lassen. Und sie sollen vor allen Dingen zur Kenntnis nehmen, daß gerade in einer Zeit, wo die Baukonjunktur am höchsten Gipfel war, durch die Vergabe von so vielen Mitteln die Konjunktur noch mehr angeheizt worden ist, wir dadurch aber auch teurere Preise bei den Wohnungen haben bezahlen müssen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wenn wir auf allen Gebieten mehr leisten wollen oder müssen, für Wohnungen, für Straßen, für den Wasserwirtschaftsfonds, dann wird es wohl auch klar sein, daß wir als Steuerzahler mehr geben müssen, damit wir oder andere uns mehr leisten können.

Es gibt viele Möglichkeiten, etwas zu tun.

**Pölz**

Gestatten Sie mir, ein paar Gedanken zu jedem der Kapitel, die ich genannt habe, zu äußern. Ich möchte betonen, das sind meine eigenen Gedanken, und wir werden dann einmal zu wählen haben, was wir tun, damit für die Anforderungen, die gestellt sind und die wir erfüllen wollen, die Mittel bereitgestellt werden können. Ich kann mir vorstellen, daß die vernünftigste und die gerechteste Methode, mehr Straßen zu bauen, die ist, daß die, die sie benützen – und nicht die Altersrentner, die vielleicht nur einen Schuhdoppler brauchen –, sie bezahlen sollen.

Wenn ich das lese, kann ich mir vorstellen, daß zwei Seelen oder zwei Herzen in Ihrer Brust schlagen. Am 16. Dezember schreibt die „Presse“: „... Autofahrer zur Kasse gebeten“. „Sicher dürfte sein, daß Finanzminister Androsch und Bautenminister Moser eine Erhöhung der Mineralölsteuer planen.“ Im selben Artikel: „Hart kritisiert man in der Bundeswirtschaftskammer nun das Vorgehen Staribachers, den Firmen nicht nur die Preiserhöhung vorzu-enthalten, sondern auch die derzeit geltenden Preise noch kürzen zu wollen.“

Meine Damen und Herren! Das ist der ewige Kampf bei Ihnen. Die eine Seite, die will gerne geben, die andere Seite will nichts nehmen. Aber die Probleme sind zu ernst. Ich glaube, das gerechteste ist ein Aufschlag auf den Benzinpreis. Man kann in den Zeitungen schreiben: Südautobahn schneller bauen, Todesstrecke entschärfen. Dann fängt der Löwe in Oberösterreich zu brüllen an: Aber nicht bei mir die Mittel verkürzen, unter keinen Umständen. –

Und wenn mehr geschehen soll, werden wir mehr zahlen müssen. Die gerechteste Sache ist – wie gesagt – die Erhöhung des Benzinpreises, wenn wir schneller Straßen bauen wollen, als wir es heute tun.

Es gibt eine andere Möglichkeit, und zwar – wie schon gesagt – den Bundeszuschlag zur KFZ-Steuer. Oder die Länder sollen an uns herantreten und sagen, daß sie mehr Mittel für den Straßenbau wollen und wir ihren Teil erhöhen sollen, damit sie mehr bauen können und dem Bund weniger im Sack liegen. Es gibt auch die Möglichkeit – aber die muß man sehr überdenken –, wie man beim Ausländer-Transitverkehr eine Maut bekommen kann von jenen, die unsere Straßen nur dazu benützen, um möglichst schnell und ohne Geld auszugehen durch unser Land zu kommen. Aber wir werden entscheiden müssen, meine Damen und Herren, ob wir mehr Straßen bauen und wie wir sie finanzieren wollen.

Für den Wohnungsbau einige vielleicht ungewohnte Ideen, über die man diskutieren sollte und worüber man einmal Beschlüsse

fassen muß, wenn etwas getan werden soll. Wir haben schon lange nicht die Einnahmen aus den Wohnbauförderungsbeiträgen angehoben. Man könnte oder sollte über eine Dynamisierung dieser Beträge reden, denn es sind ja unsere Kinder, die sich keine Wohnung leisten können und die sich – wenn wir nicht etwas tun auf diesem Gebiet – auch in vielen Jahren noch keine kaufen können werden.

Man könnte über die Auflassung der Wohnungsbeihilfe von 30 S ab einem bestimmten Einkommen reden und die Mittel dem Neubau zuführen – damit man nicht die Kleinen schröpft –, um mehr Wohnungen zu besseren Bedingungen zu bauen. Man könnte darüber reden, ob man nicht eine Neubewertung der Altmieten durchführt und die Mehreinnahmen einer Althauserneuerungsrücklage zuführt, damit hier mehr geschieht. Aber dies sind lauter Probleme, meine Damen und Herren, wo wir uns einmal finden müssen, und wenn Sie nicht mitgehen, dann werden wir eben selbst Wege finden müssen. Eines ist unser erklärtes Ziel: Wohnungen müssen für alte Menschen und für Menschen mit geringeren Einkommen wieder erschwinglich werden. Das werden wir in den nächsten Jahren zu tun haben. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Auch beim Wasserwirtschaftsfonds haben wir immer zu wenig Mittel. Man kann über das Prinzip der Besteuerung der Verursacher der Wasserverunreinigung diskutieren. Aber gerade wenn wir unserer Industrie helfen wollen, damit sie in ein günstigeres Konkurrenzverhältnis kommt, wird das sehr wahrscheinlich nicht so zu lösen sein, dann wird man in anderen Bahnen denken müssen. Ich kann mir auch vorstellen, daß jene, die das Abwasser verursachen, etwas für den Abtransport bezahlen müssen. Irgendwelche Lösungen werden wir finden müssen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es wird in den nächsten Jahren sehr viel geschehen müssen, und wir werden viel zu beschließen haben. Wir Sozialisten glauben, daß mit den vorgesehenen Mitteln die Beschäftigtenstände erhalten werden können. Daher geben wir diesem Kapitel unsere Zustimmung. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

**Abgeordneter Melter (FPÖ):** Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Das Kapitel Bauten ist sehr interessant für die Diskussion, kann man doch anknüpfen an die Erweckung von Hoffnungen, die insbesondere die Sozialisten schon vor fünf Jahren in die Wege geleitet haben. Der Abgeordnete Pölz hat soeben einiges



**Melter**

zur Wohnbauförderung und Finanzierung gesagt und dabei eingeladen, es müßten neue Wege gefunden werden, auch dann, wenn die Oppositionsparteien nicht mitmachen würden. Das ist genau dasselbe Thema, das wir schon beim Kapitel Verkehr hatten: Die Opposition soll der Regierungspartei sagen, wie sie das erreicht, was sie dem Wähler versprochen hat. Daß sie aber selbst zu ihren Versprechungen jeweils sagen hätte müssen, daß sie nur unter bestimmten Voraussetzungen, die natürlich Belastungen für die Bevölkerung bringen, erfüllt werden können, das ist ein anderes Kapitel. Es war wohl eine der wesentlichsten Versprechungen, die die Sozialistische Partei abgegeben hat, jährlich 5000 Wohnungen mehr zu bauen. Die Sozialisten haben das zweifellos nicht gemacht, um die Baukonjunktur anzukurbeln – wie der Abgeordnete Pölz etwa meinte –, sondern in Kenntnis des Umstandes, daß natürlich in Österreich eine Wohnungsnot vorhanden ist und daß die Betroffenen größtes Interesse daran haben, daß sie möglichst bald behoben wird. Und das haben Sie für Wahlwerbezwecke ganz eindeutig ausgenützt, Sie waren jedoch in keiner Weise imstande, diese Hoffnungen, die Sie geweckt haben, auch der Erfüllung zuzuführen.

Es wurde festgestellt, daß im Jahre 1972 die Zahl der fertiggestellten Wohnungen kaum 50.000 überschritten hat, es waren nur 370 mehr. Dabei muß man wissen, daß die 5000 Wohnungen mehr von einem Status von 50.000 im Jahre 1970 ausgegangen sind, sodaß also 1972 mindestens 60.000 Wohnungen fertiggestellt hätten werden müssen. Im Jahre 1973 – höre und staune – ist die Zahl der fertiggestellten Wohnungen auf 44.190 zurückgegangen. Je länger also die SPÖ-Regierung tätig war, umso schlechter das Ergebnis. Im Jahre 1974 hat man dann wieder die 50.000er Grenze mit einem knappen Hundert gerade noch überschreiten können. Dabei ist interessant, daß sich die sozialistische Bundesregierung keineswegs darauf berufen kann, daß etwa jene Bundesländer, die nicht eine sozialistische Mehrheit haben, diese Entwicklung behindert hätten; denn gerade das Bundesland Wien war es, das mit der schlechtesten Wohnbauleistung dieses Ergebnis sehr nachteilig beeinflusst hat. Im Bundesdurchschnitt wurden 6,7 Wohnungen auf 1000 Einwohner erstellt. Im Bundesland Wien oder in der Bundeshauptstadt Wien, unter einer sozialistischen Alleinverantwortung, ist die Wohnbauquote lediglich 3,7 gewesen. Ein wahrhaft schlechtes Ergebnis, insbesondere dann, wenn man es mit dem westeuropäischen Durchschnitt vergleicht, bei dem eine Wohnbauquote von über zehn erzielt worden ist.

Die Kostensteigerungen im Wohnbaubereich

sind zweifellos im Laufe des heurigen Jahres wesentlich zurückgegangen. Das ist ein erfreulicher Umstand für diejenigen, die Wohnungen suchen. Das Problem dabei ist allerdings, daß die Ansparung für die Eigenmittelauf Grund der sonstigen Kostensteigerungen immer schwieriger wird, auf Grund der Inflation, die zum erheblichen Teil ebenfalls die sozialistische Bundesregierung zu verantworten hat. Das macht es besonders schwierig, die Eigenmittel zusammenzubekommen.

Es kommt dazu, daß die Bausparverträge laufend längere Zuteilungsfristen bekommen. Während ursprünglich nach etwa 15 Monaten mit der Zuteilung gerechnet werden konnte, nachdem die 30 Prozent Eigenmittel einbezahlt worden sind, ist die Frist derzeit schon auf etwa drei Jahre verlängert worden, und es ist die Frage, ob dann, wenn etwa jetzt die Laufzeit schon zwei Jahre beträgt, in einem Jahr dann tatsächlich auch die Zuteilung vorgenommen werden wird. Das bedeutet also, daß die Bausparer durch diese Verzögerung der Zuteilung weitere Benachteiligungen in Kauf nehmen müssen, weil dadurch eine Zwischenfinanzierung notwendig wird und der Zinsaufwand dafür nicht etwa 6 Prozent, sondern mindestens 9, meistens über 10 Prozent beträgt. Das sind dann Belastungen, die sehr stark ins Gewicht fallen und die den Wohnungsaufwand sowohl für den Mieter als auch für den Eigenheimsteller oder Eigentumswohnungserwerber erheblich verteuern.

Daß nun die staatliche Wohnbauförderung, die über die Bundesländer zur Verteilung gelangt, nicht in der Lage ist, diese Entwicklung günstig zu beeinflussen, ergibt sich allein aus dem Umstand, daß etwa im Jahre 1975 7,3 Milliarden Schilling an Förderungsmitteln vorgesehen waren. Im kommenden Jahr sind es 7 Milliarden 671 Millionen Schilling. Trotz des Zurückgehens der Baukostensteigerung ist diese Steigerung noch geringer geblieben, das heißt, daß also wahrscheinlich mit diesen Mitteln nicht soviel Wohnungen gefördert werden können und nicht in dem Umfang, wie es im laufenden Jahr möglich gewesen ist. Und das läßt nun keinerlei Hoffnung zu, daß auf diese Art und Weise die Wohnungsnot schneller abgebaut werden könnte, wie es in der Vergangenheit der Fall war und wie es aber auch weiterhin notwendig ist.

Wir haben etwa die letzten Tage von der Arbeiterkammer Wien eine Zusammenstellung einiger Indexzahlen bekommen, und da ist unter anderem auch auf die Volkszählung 1971 und auf die Verhältnisse zwischen Wohnbevölkerung, Haushalten und Wohnungen in den einzelnen Bundesländern hingewiesen worden.

**Melter**

Aus dieser Zusammenstellung kann man entnehmen, daß in allen Bundesländern – ausgenommen Vorarlberg – die Zahl der Wohnungen zum Teil erheblich größer ist wie die Anzahl der Haushaltungen. Vorarlberg liegt hier schlechter, wahrscheinlich erheblich beeinflußt durch die übergroße Anzahl an Gastarbeitern und natürlich auch durch den sonstigen starken Bevölkerungszuwachs. Aber immerhin: die Belegungsdichte spielt hier auch noch eine Rolle, sie ist in Vorarlberg statistisch jedenfalls am größten, in Wien am kleinsten.

Nun muß man auch dazusagen, daß die Wohnungsnot immer noch ein erhebliches Problem breiter Bevölkerungskreise ist und daß man hier Mittel und Wege suchen muß, wie man zweckmäßig eine Lösung findet. Der Herr Abgeordnete Pölz kann die Lösung nicht in erster Linie den Oppositionsparteien auftragen, sondern er muß bereit sein, selbst ein Programm dafür vorzulegen oder den hiefür zuständigen Minister oder die gesamte Bundesregierung dazu veranlassen.

Man muß auch wissen, daß die Fragen der Verbesserung der Infrastruktur und dabei insbesondere die Verbesserung der Wohnverhältnisse in den Stadtkernen hier eine große Rolle spielen. Es wurde gerade in Wien, auch in offiziellen Kreisen der Stadtverwaltung erörtert, daß es die Bundeshauptstadt derzeit nicht vermag, etwa 70.000 leerstehende Wohnungen an den Mann zu bekommen. Dafür sind sehr unterschiedliche Gründe maßgeblich. Bekannt ist jedoch, daß ein ganz beachtlicher Teil dieser großen Anzahl von Wohnungen Substandardwohnungen sind, das heißt also, Wohnungen mit äußerst schlechter Ausstattung. Hier reichen auch die Mittel des Bundeslandes Wien leider nicht aus, obwohl das Bundesland Wien eine überdurchschnittlich gute Zuteilungsquote an Bundesmitteln hat und obwohl Wien eine außerordentlich große eigene Finanzkraft besitzt. Wien ist nicht in der Lage, den Wohnungsmarkt besser zu mobilisieren, die verbesserungswürdigen Wohnungen möglichst bald so auszustatten, daß sie ihre Käufer oder Mieter finden.

Es ist in diesem Zusammenhang bisher auch gar nicht erörtert worden, ob etwa das Wohnbauförderungsgesetz geändert werden soll, indem man einen größeren Anteil der zur Verfügung stehenden Mittel für die Wohnungsverbesserung einsetzen soll statt für den Neubau von Wohnungen. Hier könnten doch die Gemeinde Wien und auch der zuständige Bundesminister dort, wo es notwendig erscheint, sicher Anregungen geben und die Voraussetzungen dafür schaffen, um so zumindest in Teilbereichen schneller das Wohn- beziehungsweise das Wohnungsbedürfnis erheblicher Bevölkerungskreise zu befriedigen.

Dabei kann auch nicht übersehen werden, daß etwa der Aufwand für die Wohnungen sehr unterschiedlich ist. Das spiegelt nicht nur die Bereitschaft der Bevölkerung wider, mehr für diesen Zweck auszugeben, sondern vielleicht auch den Umstand, daß es in manchen Bereichen oder Bundesländern nicht gelungen ist, den Wohnungsneubau entsprechend zu mobilisieren, weil man die Privatinitiative zu wenig gefördert hat und weil man dadurch eben weniger Neubauwohnungen zustande bringen konnte; denn die öffentlichen Mittel allein hätten eine entsprechende Kapazitätsausweitung im Wohnungsbau nicht ermöglicht. Daß hier aber im Durchschnitt zumindest noch Aufwandsreserven vorhanden sind, ergibt sich aus dem Umstand, daß etwa in Vorarlberg der Durchschnittsaufwand monatlich laut Mikrozensus vom Februar 1975 1352 S beträgt, während in Wien der Aufwand lediglich 575 S ausmacht. Die Quadratmeteraufwendungen sind pro Nutzfläche berechnet in Vorarlberg mit 20,60 S ermittelt worden, in Wien nur mit 10 S.

Das zeigt also, daß hier in Wien und vielleicht auch in manchen anderen Altstadtbereichen eine erhebliche Überalterung besteht, daß Investitionen ausgeblieben sind, daß wahrscheinlich durch das Mietengesetz und andere Regelungen eine echte Bremse eingelegt wurde, die es verhindert hat, daß die Mieter oder die Wohnungsbenützer mehr Eigenmittel investiert haben, um dann einen besseren Wohnungszustand zu erhalten oder herbeizuführen.

Daß auch heute das Problem besteht, eine Wohnung zu finanzieren, ergibt sich aus dem Umstand, daß doch der Quadratmeterpreis für Neubauwohnungen jetzt mit etwa 10.000 S angenommen werden muß, sodaß man für eine familiengerechte Wohnung mit zwei Kindern bei etwa 100 Quadratmetern mit einer Million Schilling Baukosten zu rechnen hat. Dabei spielen die Grundkosten noch keine Rolle. Es ist also allein der Baukostenaufwand schon so hoch, daß die Finanzierung zu erheblichen Schwierigkeiten führt. Wenn man nur die offiziellen Wohnbauförderungsrichtlinien in Betracht zieht, die vorschreiben, daß 10 Prozent Eigenmittel, also 100.000 S, in diesem Fall aufzubringen sind, daß bei einer begünstigten Wohnbauförderung 450.000 S bereitgestellt werden könnten, was vielfach nicht möglich ist, weil man zu viele Wohnungs- oder Darlehenswerber hat, und wenn man alle zeitgerecht betreuen müßte, einfach die Mittel nicht ausreichen. Aber zieht man die volle Förderung in Betracht, so ist allein dafür schon ein jährlicher Amortisationsaufwand von 9000 S notwendig.

Wenn man nun die restlichen 450.000 S am Kapitalmarkt finanziert oder auch die Bauspar-

**Melter**

kassen dazu heranzieht, so bleiben dafür immer noch rund 31.000 S oder darüber an Amortisation jährlich zu bezahlen, sodaß sich also bei einer günstigsten Finanzierung nach der Wohnbauförderung ein monatlicher Aufwand von mehr als 3400 S ergibt. Das ist also die günstigste Situation, und man kann sich nun natürlich sehr leicht ausrechnen, daß einem Arbeiter oder Angestellten, der das Durchschnittseinkommen nicht übersteigt, keine Möglichkeit gegeben ist, die Finanzierung zu bewältigen, wenn er sich nicht ruinieren will durch Überstundenleistung oder durch Heranziehung der Frau dadurch, daß er sie voll ins Erwerbsleben eingliedert, obwohl sie auch mit der Haushaltsführung und der Kinderbetreuung voll ausgelastet wäre.

Es zeigt sich also, daß die Bundesregierung im Bereich der Wohnbauförderung und des Wohnbaues bisher ihre Versprechungen nicht eingelöst, das heißt, daß sie versagt hat.

Nun einige Worte zur Straßenfinanzierung. Hier ist am Freitag letzter Woche die Sonderfinanzierung einiger Autobahnsondergesellschaften verhandelt worden, und dabei hat der Bundesminister für Bauten und Technik ausgeführt, daß es gerade dadurch gelungen wäre, zusätzliche Mittel für den Straßenbau zu mobilisieren. Das heißt also, der einzige fühlbare Zuwachs an Straßenbauförderungsmitteln ist nur im Wege der Sondergesellschaften für die Pyhrn-Autobahn, Tauern-Autobahn und Brenner-Autobahn möglich geworden.

Nun gibt es andere Strecken, die etwa auch entsprechende Bedürfnisse haben. Hier ist zweifellos der Arlberg-Sträbentunnel und die Anschlußstrecke der Arlberg-Schnellstraße zu erwähnen.

Es ist bekannt, daß angestrebt wird, den Arlberg-Tunnel bis 1979 fertigzustellen, dem Verkehr zu übergeben, und es ist zweifellos zu erwarten, daß dann das Verkehrsaufkommen einen sehr starken Zuwachs erfahren wird.

Nun sind Bemühungen im Gange, die der Gesellschaft zum Bau übertragene Strecke zu verlängern, auf der Tiroler Seite bis Landeck beziehungsweise Pians und auf der Vorarlberger Seite bis Braz beziehungsweise Bludenz.

Ich glaube, es wäre so wie bei den Autobahnen auch für diese Schnellstraße die unbedingte Notwendigkeit gegeben, durch Übertragung zusätzlicher Streckenabschnitte eine frühere Fertigstellung der Anschlußstrecken zu ermöglichen, weil nur dadurch die Gewähr geboten ist, daß dieser Tunnel wirklich voll in Anspruch genommen wird und daß nicht durch mangelhaft ausgebaute Streckenteile, die noch sehr enge Ortsdurchfahrten und enge Kurven beinhalten,

eine Behinderung besteht, und daß vor allen Dingen auch die Lawinengefahr in bestimmten Bereichen absolut beseitigt wird.

Hier also ein Ersuchen an den Bundesminister für Bauten und Technik, diesem Problem sein besonderes Augenmerk zuzuwenden und es zu ermöglichen, daß die Finanzierung der ASAG so weit vorangetrieben wird, daß die zusätzlichen Streckenabschnitte auf Tiroler und Vorarlberger Seite ebenfalls übernommen werden können für einen zweckmäßigen Ausbau der Zufahrtstrecken.

Es ist noch gar nicht so lange her, daß sehr intensive Auseinandersetzungen stattgefunden haben, inwieweit Tunnellösungen für den Straßenbau vorteilhaft sind. Es hat einige Aktionen benötigt – nennen wir nur Bregenz und Graz –, um in der Öffentlichkeit zu wirken und bei den zuständigen Stellen der Verwaltung in den Ländern und im Bund eine positive Einstellung dafür zu gewinnen, daß man zwar etwas mehr Mittel aufwenden muß, daß man damit aber Lösungen herbeiführt, die zukunftsorientiert sind, die den Verkehr fördern, die umweltfreundlich sind und die den Anrainern und den Siedlern entsprechenden Schutz bieten.

Ich darf hier auch noch auf das erfreuliche Ereignis zu sprechen kommen, das dadurch eingetreten ist, daß zu Beginn dieses Monats der Pfänder-Tunnel durchgestoßen werden konnte, daß also der Probestollen fertiggestellt ist. Die Freude über dieses Ereignis ist allerdings mit der Erwartung verbunden, daß man erwartet, spätestens bis zum Frühsommer die Genehmigung des Bautenministeriums für die Ausbaupläne zu haben und daß auch freie Bahn gegeben wird, um das Bauvorhaben termingemäß zum Abschluß bringen zu können. Die einzige Schwierigkeit ist die ausreichende Finanzierung, um sicherzustellen, daß auch bis 1979 der Anschluß an das deutsche Autobahnnetz gefunden werden kann.

Aber auch im Süden des Pfänder-Tunnels sind noch erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden; die größten bestehen allem Anschein nach vorläufig noch darin, die erforderlichen Grundstücke für den Anschlußknoten im Weidnachbereich und für die Bregenzer Aach-Brücke und die Anschlußteile auf Lauteracher beziehungsweise Wolfurter Boden zu bekommen.

Es wird notwendig sein, hier mit entsprechendem Nachdruck die Verhandlungen zu führen, daß zeitgerecht auch die Arbeiten am Brückenbauwerk über die Aachbrücke begonnen und fertiggestellt werden können. Dies wäre ein dringendes Anliegen der Vorarlberger Bevölkerung, besonders im Unterland.

Nun noch ein Detailproblem im Hochbau. Seit

**Melter**

Jahren ist der Neubau eines Bundesrealgymnasiums in Bregenz vorgesehen, und es war schon der Baubeginn im Herbst 1974 festgelegt; bisher wurde noch nicht begonnen. Die Kosten wurden im Voranschlag 1975 noch mit insgesamt 60 Millionen Schilling angenommen und ein Anteil von 3 Millionen Schilling für den Baubeginn vorgesehen. Viel hätte man damit nicht machen können. Es ist bisher jedoch noch gar nichts aufgewendet worden. Die Kostenberechnungen sind jetzt auf rund 100 Millionen Schilling angestiegen, und der Anteil für den Baubeginn ist von 3 auf 5 Millionen Schilling angehoben worden. Es ist also hier auch nicht allzuviel zu erwarten, obwohl das Problem immer brennender wird, nicht nur für das Bundesgymnasium für Buben, sondern auch für das Mädchengymnasium und vor allen Dingen auch im Zusammenhang mit den Notwendigkeiten, die allenfalls bestehen, in Lauterach das Gymnasium erweitern zu müssen.

Hier sind also auch noch Detailprobleme offen.

Es gäbe noch viele ähnliche Dinge anzuführen. Die Zeit dafür ist jedoch zu knapp, und es werden sicher auch Vertreter der anderen Bundesländer noch auf diese Dinge zu sprechen kommen. Ich wollte nur die Gelegenheit benützen, um an einem Vorarlberger Beispiel darzulegen, daß das Bautenbudget für das kommende Jahr keine allzu großen Hoffnungen erwecken kann, daß Befürchtungen bestehen, vieles nicht in Angriff nehmen oder nicht im ausreichenden Umfang fortführen zu können, sodaß es für einen kritischen Beobachter – und wir Freiheitlichen sind kritische Beobachter – nicht möglich ist, diesem Budgetkapitel die Zustimmung zu geben. *(Beifall bei der FPÖ.)*

**Präsident Probst:** Zum Wort gelangt der Herr Abgeordnete Kittl.

**Abgeordneter Kittl (SPÖ):** Herr Präsident! Hohes Haus! Aus der bisherigen Debatte habe ich den Eindruck gewonnen, daß offenbar die Uhren der Vertreter der Oppositionsparteien nicht richtig gehen. Wir haben Weihnachten vor uns, und wir sind noch nicht beim Abräumen des Christbaumes.

Die beiden Vertreter der Oppositionsparteien, der Kollege Schmidt und der Kollege Regensburger, haben in etwa einer halben Stunde die Kompetenzen des Bautenministeriums in großem Ausmaß abgeräumt – geradezu unerträglich die Ausführungen des Kollegen Regensburger –, daß man etwa die Agenden des Straßenbaus zum Verkehrsministerium hinübergeben könnte, oder den Wasserwirtschaftsfonds an das Gesundheitsministerium. Es heißt: Noch mehr Kompetenzen an die Länder. Und der Kollege

Schmidt ist offenbar bereit, den Gemeinden so viel Finanzkraft und Finanzhoheit im Rahmen des Wasserwirtschaftsfonds zuzuweisen, daß der Bautenminister nur mehr zahlen darf.

Aber ich kann Ihnen versichern, meine Damen und Herren der Oppositionsparteien, daß das selbstverständlich die Abgeordneten der Sozialistischen Partei zu verhindern wissen und daß unser Bautenminister die Kompetenzen behält, die er derzeit innehat.

Verehrte Damen und Herren! Ich möchte mich in meinem Beitrag in der Hauptsache mit dem Wasserwirtschaftsfonds im Kapitel 64, Bauten und Technik, beschäftigen, weil ich glaube, daß in den letzten Jahren der Wasserwirtschaftsfonds ganz besondere Bedeutung bekommen hat.

In letzter Zeit haben die Gesundheitspolitik, die Versorgung mit reinem Wasser, der Umweltschutz und die Seenreinhaltung eine so große Bedeutung erlangt. Sicher ist das auf die enorme Zunahme der Industrialisierung, aber auch auf die Zunahme des Fremdenverkehrs zurückzuführen. Aus dieser Entwicklung heraus ist auf uns die Forderung nach mehr Umweltschutz, nach einem reinen Trinkwasser, aber auch nach reinen und sauberen Seen zugekommen.

In der Regierungserklärung vom 5. November 1975 hat Bundeskanzler Dr. Bruno Kreisky auf die bisherigen Umweltschutzinvestitionen hingewiesen und bemerkt, daß langfristig bei einer Änderung der Finanzierungsstruktur des Wasserwirtschaftsfonds, aber auch hinsichtlich der Planung und der Grundlagenbeschaffung in der staatlichen Wasserbautenförderung neue Wege beschritten werden müssen. Die Bauwirtschaft in Österreich sieht ja ihre Haupttätigkeit im Hochbau, im Straßen- und Brückenbau, im Tiefbau und sicher auch in den Wasserversorgungs- und in den neu konzipierten großen Abwasserbeseitigungsanlagen.

Mit Rücksicht auf die alle Bevölkerungskreise berührenden Fragen des Umweltschutzes haben alle Parteien in ihren Forderungskatalog zu den Wahlauseinandersetzungen bestimmte Wunschkpunkte aufgenommen. Die Sozialistische Partei Österreichs hat in der Wahlplattform unter dem Titel „Sicherheit und eine gute Zukunft für Österreich“ auf die erbrachten Leistungen in der XII. und XIII. Gesetzgebungsperiode hingewiesen. Dazu ein Vergleich:

In der XI. Gesetzgebungsperiode, in der ÖVP-Alleinregierungszeit, wurden von 1966 bis 1970 für den Wasserwirtschaftsfonds 3,2 Milliarden Schilling, in der XII. Gesetzgebungsperiode, die ja vorzeitig ausgelaufen ist – das heißt, es kam zu Neuwahlen –, 1,05 Milliarden Schilling, in der XIII. Gesetzgebungsperiode von 1971 bis

**Kittl**

1975 wurden 9,9 Milliarden Schilling an Förderungsmitteln ausgegeben.

Die Förderungsmaßnahmen des Wasserwirtschaftsfonds bewirkten von 1966 bis 1970 Bauinvestitionen in der Größenordnung von 4,5 Milliarden Schilling, für 1970/71, in der XII. Gesetzgebungsperiode, 2,4 Milliarden Schilling und in der Zeit von 1971 bis 1975 insgesamt 24 Milliarden Schilling. Darunter befinden sich ganz erhebliche Aufwendungen für die Reinhaltung der österreichischen Seen.

Hohes Haus! Die Österreichische Volkspartei hat in ihrem Plan Nr. 1, ohne dann noch einmal im Wahlprogramm besonders darauf einzugehen, den Schutz des Wassers, ein wasserwirtschaftliches Planungskonzept, die Schaffung eines getrennten Nutz- und Trinkwasserversorgungsnetzes, den Zusammenschluß von Wasserversorgungsverbänden und eine Intensivierung der Gewässeraufsicht und die Schaffung eines Alarmdienstes gegen Gewässerverunreinigung gefordert. (*Abg. Dr. Gruber: Ein gutes Programm!*) Herr Kollege Gruber! Sicher. Es wäre nur gut gewesen, wenn in der Zeit von 1966 bis 1970 da etwas geschehen wäre (*Abg. Dr. Gruber: Wenn wir gewonnen hätten, hätten wir es verwirklicht!*), aber da sind die Ausgaben für den Wasserwirtschaftsfonds sehr, sehr klein gehalten worden. (*Abg. Dr. Gruber: Wir haben sehr viel gemacht!*)

Die Freiheitliche Partei weist in ihrem Manifest zur Gesellschaftspolitik in ihrem Beitrag „Der Mensch und seine Umwelt“ auf das ökologische Gleichgewicht hin und fordert, daß alles unternommen werden muß, um dieses Gleichgewicht zu sichern und dort, wo es gestört ist, wieder den ursprünglichen Zustand herbeizuführen.

Sehr geehrte Damen und Herren! An den Fragen der Umweltschutzaufgaben haben nicht nur Praktiker in den Gemeinden, in den Ländern und beim Bund gearbeitet, sondern es hat sich auch die Wissenschaft sehr maßgeblich an den neuen Fragen des Umweltschutzes beteiligt. Im großen Rahmen geht es bezüglich des Wasserhaushaltes um die Erkundung, Erfassung und Darstellung der Wasserreserven zur Sicherung künftiger Nutzungen im Interesse der gesamten Volkswirtschaft, um die Schaffung sachlicher Grundlagen für Maßnahmen des Gewässerschutzes im Interesse der Volksgesundheit und des Umweltschutzes und um die Erfassung und Darstellung der Gewässergefährdungsräume als wesentlichen Beitrag für einen optimalen vorbeugenden Hochwasserschutz.

Sehr geehrte Damen und Herren! In den Jahren von 1971 bis Mitte 1974 war in Österreich eine – so kann man heute sagen – übersteigerte

Baukonjunktur festzustellen. Die sozialistische Bundesregierung war allerdings immer bemüht, gemessen an dem hohen Stellenwert der Umweltschutzfragen, jene Mittel für den Wasserwirtschaftsfonds zur Verfügung zu stellen, die überhaupt verantwortet werden konnten. Aber trotz Hochkonjunktur haben die Abgeordneten der Oppositionsparteien in diesem Zeitraum von 1971 bis 1974 die geringen Mittel des Wasserwirtschaftsfonds beklagt und gefordert, daß die sozialistische Bundesregierung mehr aufwenden müsse für die Aufgaben des Wasserwirtschaftsfonds. Es ist interessant, daß auch heute die gleiche Forderung auf den Tisch des Hauses gebracht wird.

Nach dem Rückgang der Baukonjunktur beklagen nunmehr die Oppositionsparteien die nach ihrer Ansicht unverantwortlich hohen Ausgaben des Bundesbudgets etwa auch für 1976, das nach ihrer Ansicht nicht zu verantwortende Budgetdefizit, aber gleichzeitig werden – wir haben das gehört – von den Sprechern Schmidt und Regensburger weitere größere Beträge für den Wasserwirtschaftsfonds verlangt. (*Abg. Dr. Gruber: Kollege Kittl, das ist ein Irrtum! Wir sagen nur: Mit den Beträgen werden Sie keine Konjunkturstützung machen können! Das ist das Problem!*) Das ist immer dasselbe, Herr Kollege Gruber! Wir haben eine sehr natürliche und ausgewogene Konzeption, und wir wissen ganz genau, was wir der Bauwirtschaft zumuten können. Das ist eindeutig festgehalten. (*Beifall bei der SPÖ!*)

Meine Damen und Herren! In einer Zeit, in der wir alles unternommen haben, um die Baupreise zu beruhigen, haben Sie ununterbrochen mehr Mittel gefordert. Jetzt gehen die Baupreise herunter, jetzt wird das ganze Klima etwas natürlicher, und jetzt ist es Ihnen auch wieder nicht recht. (*Abg. Dr. Gruber: Ach so! Natürlicher nennen Sie das!*) Herr Kollege Gruber! So kann man natürlich keine wirksame Oppositionspolitik machen.

Sehr geehrte Damen und Herren! In der grundsätzlichen Konzeption ist die sozialistische Bundesregierung um die Aufrechterhaltung der Vollbeschäftigung bemüht, aber auch um eine vertretbare Auslastung der Bauwirtschaft. (*Abg. Dr. Gruber: Die Ruhe des Friedhofs wird es sein!*) Diesen Zielsetzungen dienen auch die Mittel des Wasserwirtschaftsfonds für das Budgetjahr 1976 mit vorgesehenen Ausgaben für Förderungszwecke in der Höhe von 2483,6 Millionen Schilling. Diese Förderungsmittel des Wirtschaftsplans 1976 werden ein Bauvolumen in der Größenordnung von 4650 Millionen Schilling auslösen. Wir glauben, daß damit die sozialistische Bundesregierung einen weiteren Beitrag zur Aufrechterhaltung der Vollbeschäftigung leistet. (*Beifall bei der SPÖ.*)

**Kittl**

Hohes Haus! Bereits im Budgetausschuß hat der Bautenminister darauf hingewiesen, daß für die Seenreinheit – insbesondere für den Bodensee, für die Salzkammergut- und Voralpenseen, für den Neusiedler See, für die Kärntner Seen und für sonstige kleinere Seen – Förderungsmaßnahmen von 3108 Millionen Schilling in der XIII. Gesetzgebungsperiode gewährt wurden, die ein Bauvolumen von 5435 Millionen Schilling ausgelöst haben. Bezüglich der betrieblichen Abwasserreinigungsmaßnahmen – insbesondere für die Papierindustrie in Salzburg und in der Steiermark – wurden Förderungsmaßnahmen von 1788 Millionen Schilling freigegeben, die ein Bauvolumen von 3896 Millionen Schilling ausgelöst haben.

Ich möchte nur kurz darauf hinweisen, daß sich der Rechnungshof in seinem Tätigkeitsbericht über das Verwaltungsjahr 1974 sehr ausführlich mit dem Wasserwirtschaftsfonds beschäftigt hat. Insbesondere verweist er auf den Umstand, daß langfristige Investitionen auch mit langfristigen Darlehen finanziert werden sollen und daß insbesondere die Emission der Anleihen mit dem Wirtschaftsplan genau übereinstimmen müßte.

In einer Anfragebeantwortung hat der Bautenminister festgestellt, daß zwar im Wirtschaftsplan des Wasserwirtschaftsfonds für 1975 eine Anleihe in der Höhe von 600 Millionen Schilling vorgesehen war, daß aber mit Rücksicht auf die Anforderungen an den Wasserwirtschaftsfonds nur eine Anleihe in der Höhe von 200 Millionen Schilling emittiert wurde. Der Bautenminister bemerkte dazu, daß nur im erforderlichen Ausmaß teure Fremdmittel in Anspruch genommen werden sollen.

Hohes Haus! Die sozialistische Bundesregierung setzt im Haushaltsplan 1976 mit den Mitteln des Wasserwirtschaftsfonds weitere Schwerpunkte für die Wasserversorgungsanlagen, für Abwasserbeseitigungsanlagen und für die Seenreinigung. Gleichzeitig wird durch diese Tätigkeit, durch diese Bauvorhaben ein Beitrag zur Vollbeschäftigung, zur Sicherung der Arbeitsplätze geleistet.

Zum Abschluß möchte ich auf einen Artikel in der „Arbeiter-Zeitung“ vom 26. November 1975 verweisen, aus dem hervorgeht, daß überall in ganz Österreich in den Bächen, Flüssen und Wäldern giftige Abfälle und giftiger Unrat frei herumliegen. Ich möchte Ihnen diesen Artikel mit diesem Bild zeigen. *(Der Redner zeigt den Zeitungsartikel mit dem Bild vor.)* Hier ist ein kleiner Bach zu sehen, der mit Unrat angefüllt ist. Ich glaube, verehrte Damen und Herren, daß das kein Einzelfall ist, sondern daß wir in allen Bereichen unserer Republik derart giftige Abfälle, derart frei herumliegenden Unrat feststellen können.

Ich möchte nun die Problematik dieses Artikels und dieses Bildes nicht in einen Entschließungsantrag kleiden, sondern nur an die Gemeinden und an die Länder die Bitte richten, der Beseitigung der giftigen Abfälle und des Unrats ihr besonderes Augenmerk zuzuwenden. Es können nicht der Bund und selbstverständlich auch nicht die Länder und die Gemeinden Millionen- und Milliardenbeträge aufwenden, um unsere Umwelt gesünder zu gestalten. Es sollte auch in diesem kleinen Bereich versucht werden, Ordnung zu schaffen, damit nicht giftige Abfälle herumliegen, die unsere Umwelt verseuchen.

Aus den grundsätzlichen Überlegungen geben die sozialistischen Abgeordneten diesem Kapitel gern die Zustimmung. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter Ing. **Letmaier** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Ich möchte mich eigentlich eingangs ganz gern in wenigen Sätzen mit den Ausführungen des Kollegen Pölz beschäftigen. Sein Beitrag war nämlich, glaube ich, ein Eingeständnis, daß es eigentlich nichts Positives über das Kapitel „Bauten und Technik“ zu berichten gibt, denn nach der Devise: Reden wir von was anderem!, und ein bißchen nostalgisch ist er an sich ja ganz gut über die Runden gekommen. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Auch möchte man meinen, daß der sozialistischen Fraktion nach einer sechsjährigen Regierungszeit im Bereich des Wohnbaues doch etwas anderes einfällt, als sich immer nur auf die Landeshauptleute auszureden. Das ist doch keine Aussage, das ist doch wohl eher, so würde ich meinen, ein Argumentationsnotstand der Regierungspartei und ein Einbekenntnis, daß die Regierungspartei im Bereich des Wohnbaues versagt hat. *(Zustimmung bei der ÖVP. – Abg. Babanitz: Beantragen Sie bei den ÖVP-Landeshauptleuten, daß die Wohnbauförderung wieder zum Bund zurückkommt! – Abg. Dr. Gruber: Die Gesetzgebung ist eh beim Bund! – Abg. Babanitz: Nein, die Durchführung!)* Ist doch beim Bund, und die Exekution bei den Ländern. Wir haben doch überhaupt keinen Anlaß, das zu tun, meine Damen und Herren des Hohen Hauses! *(Abg. Dr. Mussil: Bringt alles durcheinander! – Abg. Babanitz: ... Schluß der Debatte! – Heiterkeit. – Abg. Dr. Gruber: Herr Präsident Babanitz, die Kompetenzlage studieren! – Abg. Dr. Mussil: Das ist kein Privatissimum!)*

Zu den Ausführungen des Kollegen Kittl möchte ich doch sagen *(Weitere Zwischenrufe des Abg. Dr. Mussil)*: Er hat hier von ausgewogenen Konzepten gesprochen ...

**Ing. Letmaier**

Präsident **Probst** (*das Glockenzeichen gebend*): Man merkt, wenn der Abgeordnete Mussil im Haus ist; wirklich, ja! (*Heiterkeit.*)

Abgeordneter Ing. **Letmaier** (*fortsetzend*): Es gibt keine ausgewogenen Konzepte, sondern es gibt eher Konzepte, die nicht realisierbar sind. Konzepte und Vorschläge und Kommissionen hat es ja in diesem Hause oder bei dieser Regierungspartei sehr, sehr viele gegeben.

Dem Bautenminister kann man sicher eines nicht vorwerfen: daß er eine Verschwendungspolitik in den letzten Jahren betrieben hätte. Meine Damen und Herren! Dazu hat er ja gar keine Gelegenheit gehabt, denn er wurde vom Finanzminister nicht so gut bedacht. (*Abg. Dr. Gruber: Er ist eh abgeräumt worden wie ein Christbaum! Millionen!*)

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Das Kapitel 64 „Bauten und Technik“ spiegelt mit seinem relativ geringen Anteil am Gesamtbudget die Baugesinnung der Bundesregierung wider. Betrug noch im Jahre 1975 der Anteil des Bautenbudgets 6,83 Prozent vom gesamten Staatsbudget, so ist dieser Anteil für das Jahr 1976 nur mehr mit 6,11 Prozent vom Bundesbudget veranschlagt. Das bedeutet eine Abnahme des Kapitelanteiles „Bauten und Technik“ um rund 10,5 Prozent, wie auch schon mein Kollege Regensburger heute hier festgestellt hat, und steht, meine Damen und Herren, im klaren Widerspruch zur Regierungserklärung des Herrn Bundeskanzlers vom 5. November 1975, in der es wörtlich heißt – ich zitiere –: „Mit dem Budget 1976 wird in Konsequenz der Konjunktureinschätzung für dieses Jahr ein expansiver Kurs fortgesetzt.“

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Zumindest für den Bereich des Kapitels „Bauten und Technik“ trifft dieser „expansive Kurs“ und diese Aussage des Herrn Bundeskanzlers nicht zu.

Sie, Herr Bundesminister, hätten bei den Budgetverhandlungen mit dem Finanzminister viel härter die Interessen Ihres Ressorts und die der österreichischen Bauwirtschaft vertreten müssen und Sie hätten nicht auf 700 Millionen Schilling zweckgebundener Mittel aus der Mineralölsteuer zugunsten anderer Ressorts verzichten dürfen. Aber Sie haben sich einfach gegen den Finanzminister nicht durchgesetzt. Das – und gar nichts anderes – ist die Realität!

Das Kapitel „Bauten und Technik“, das Kapitel 64, hat einen Budgetansatz von 13,167 Milliarden Schilling; so ist es zu lesen. Wenn man nun nähere Untersuchungen anstellt, dann stellt man fest, daß es ein bauwirksames Budget nur in der Höhe von 7,173 Milliarden Schilling

gibt; das sind genau 54,4 Prozent vom gesamten Bautenbudget. Wenn man einen Vergleich mit dem Jahr 1975, also mit dem laufenden Jahr vornimmt, dann stellt man fest, daß es im Jahre 1975 noch 7,773 Milliarden Schilling gewesen sind, also 61,7 Prozent vom Gesamtanteil, und wenn man 1974 betrachtet, dann waren es damals 7,355 Milliarden Schilling oder noch 58,4 Prozent.

Es wird doch daher allein aus diesen Zahlen, meine Damen und Herren, sehr klar sichtbar, daß das Budget 1976 sicher kein Budget zur Ankurbelung für die österreichische Bauwirtschaft wird. Mein Kollege Regensburger hat sich detailliert mit den ziffernmäßigen Budgetansätzen beschäftigt, sodaß ich mich in meinem Debattenbeitrag grundsätzlich anderen Problemen zuwenden darf.

In der Regierungserklärung des Herrn Bundeskanzlers vom 5. November 1975, meine Damen und Herren, steht bei den Gedanken zur Straßenbaupolitik zu lesen, daß die Dringlichkeitskataloge für Autobahnen und Schnellstraßen sowie die Dringlichkeitskataloge der Bundesstraßen absolute Prioritätenkataloge sind.

Weiter heißt es sinngemäß, daß dem Ausbau der Süd- und der Pyhrn Autobahn – dem letzteren infolge der wirtschaftlichen Bedeutung im Zuge der Zusammenführung der Schwerindustrie in der Steiermark und in Oberösterreich – eine besondere Vorrangigkeit einzuräumen ist.

Auch steht zu lesen, daß der Durchzugsverkehr von dicht verbauten Siedlungsgebieten durch den raschen Bau von Umfahrungsstraßen fernzuhalten ist. Der Regierungserklärung ist weiter klar zu entnehmen, daß die Eingänge aus der für den Straßenbau zweckgebundenen Mineralölsteuer stagnieren und neue Finanzmittel für den Straßenbau sichergestellt werden müssen.

Gerade letzteres, nämlich daß zusätzliche Finanzmittel für den Straßenbau sicherzustellen sind, ist eine ständige Forderung meiner Fraktion an das Kabinett Kreisky I und Kreisky II gewesen und gilt im vollen Ausmaß auch für das Kabinett Kreisky III.

Nachdem sich nun anscheinend auch die Bundesregierung in Erkennung der auf uns zukommenden Verkehrsprobleme dieses Gedankengut zu eigen gemacht hat, warten wir, Herr Bundesminister, auf Ihre Aktivitäten und auf Ihre konkreten Vorschläge bezüglich der zusätzlichen Straßenbaufinanzierung. Allerdings redet die Bundesregierung bis dato nur davon. Eines ist nämlich klar zu erkennen: Das Bautenbudget 1976 widerspiegelt diese Absicht der Bundesregierung, nämlich mehr Mittel für den Straßenbau bereitzustellen, nicht.

**Ing. Letmaier**

Ich darf namens meiner Fraktion, meine Damen und Herren, erklären, daß wir jederzeit bereit sind, über Finanzierungsvorschläge und Finanzierungsösungen für den Straßenbau mit Ihnen in ernsthafte Verhandlungen einzutreten. Voraussetzung ist, daß Sie tatsächlich ernsthaft den Willen haben, diese schwierigen Probleme gemeinsam mit uns zu lösen, und nicht nur werbewirksame Gags der Bevölkerung vormachen wollen.

Denn eines ist sicher: Wenn wir in der nächsten Zeit, meine Damen und Herren, zu keiner Zusatzfinanzierung für den Straßenbau kommen, dann werden wir in 40 Jahren die heute vorliegenden Dringlichkeitskataloge im Autobahn- und Schnellstraßenbau und im Bundesstraßenbereich noch immer nicht erfüllt haben. Und diese Kataloge werden bei so schleppendem Baufortschritt schon in zehn Jahren überholt und nicht mehr up to date sein. Wir werden sie womöglich wegwerfen können.

Da erhebt sich doch die Frage: Was sollen denn diese Kataloge, meine Damen und Herren, die viel Geld, viel geistige Kapazität, viel Arbeit gekostet haben, wenn nicht gleichzeitig dazu auch entsprechende Finanzierungsvorschläge für den Straßenbau gemacht worden sind?

Die großen Autobahnen dienen nun einmal mehreren Generationen. Daher muß auch ihre Zusatzfinanzierung auf entsprechend lange Zeiträume ausgelegt werden. Es ist nicht einzusehen, daß die Belastungen aus diesem Titel nur eine einzige Generation tragen soll.

Mir ist bewußt, daß ein ernstzunehmendes Straßenbaufinanzierungskonzept nicht von heute auf morgen zu erstellen ist. Aber, meine Damen und Herren, Sie regieren schon sechs Jahre. Ich glaube, Sie hätten diesbezüglich keine Zeit mehr zu verlieren. Es gibt zahlreiche diskutierenswerte Vorschläge der Österreichischen Gesellschaft für das Straßenwesen, von Autofahrerverbänden und von anderen Organisationen. Sie selbst, Herr Bundesminister, haben vor wenigen Tagen ein Finanzierungsmodell über die Mineralölsteuer der Öffentlichkeit präsentiert. Allerdings über die Medien.

Meine Damen und Herren! Ich habe sehr viel Verständnis dafür, daß man seine Ideen über die Medien präsentiert und zur Schau trägt. Nur, Herr Bundesminister, glaube ich, müßten Sie nun doch sehr ernsthaft darüber nachdenken, was Sie nun wirklich wollen.

Sie haben eine Reihe von werbewirksamen Gags der Bevölkerung unterbreitet: Ich fange beim Pickerl an. Es gab die Idee der Erhöhung der Mineralölsteuer. Es gab die Idee der Erhöhung der Kfz-Steuer. Herr Bundesminister! Ich glaube, Sie müßten sich eben für eine Ihrer

Ideen entscheiden und dem Hohen Hause – das Hohe Haus ist eigentlich das Gremium, das Beschluß zu fassen hat – diese Vorlagen unterbreiten.

Sie sind nun am Zug, Herr Bundesminister. Reden Sie nicht nur, sondern setzen Sie gemeinsam mit uns neue Akzente für den österreichischen Straßenbau. *(Beifall bei der ÖVP.)* Sie erfüllen damit nicht nur eine Absichtserklärung der Bundesregierung, sondern Sie würden auch dazu beitragen, einem bedeutenden und anerkannten Berufszweig, wie der österreichische Straßenbau nun einmal einer ist, die Beschäftigung und seinen Mitarbeitern auf lange Sicht trotz temporärer wirtschaftlicher Schwierigkeiten die Arbeitsplätze zu sichern.

Herr Bundesminister! Ich habe im Ausschuß auch die Frage des teilweise skandalösen Zustandes der Kasernen angeschnitten und habe eigentlich von Ihnen keine adäquate Antwort erhalten.

In den Budgetziffern, wenn man das Budgetheft studiert, schlägt sich auch kein ausreichender Betrag, meine Damen und Herren, für die Erhaltung und Sanierung dieser bundeseigenen Gebäude nieder. Der steirische ÖAAB hat anläßlich einer Enquete eine Bestandsaufnahme über die katastrophalen baulichen Zustände der Kasernen in der Steiermark veröffentlicht. Der Militärkommandant der Steiermark, der nicht meiner Couleur angehört, meine Damen und Herren, hat sich vollinhaltlich mit den Feststellungen identifiziert und mit allem Nachdruck mehr Mittel für die Sanierung der Kasernen verlangt. Mein Kollege Dr. Moser und der Abgeordnete Troll haben gemeinsam Kasernenbesichtigungen vorgenommen. Sie konnten sich an Ort und Stelle jeweils von den unmöglichen Bauzuständen dieser Kasernen überzeugen.

Meine Damen und Herren! Bei den Kasernen handelt es sich um ein Vermögen des Staates. Ich kann nicht verstehen, warum dieses Volksvermögen nur wegen fehlender Geldmittel baulich so schlecht verwaltet wird und zum Teil schon dem Verfall preisgegeben ist. In diesen Kasernen soll die Jugend im Rahmen ihrer militärischen Ausbildung zur Sauberkeit und zur Ordnung erzogen werden.

Wir stellen heute fest – und dies kam gerade bei den Beiträgen zum Kapitel „Landesverteidigung“ auch sehr deutlich zum Ausdruck –, daß sich diese Kasernen in einem weit schlechteren Zustand als die Strafgefangenenhäuser in unserem Lande befinden. Dieser Zustand ist unmöglich, er ist unwürdig und er trägt nicht dazu bei, die Jugend zu einer positiven Haltung für die Landesverteidigung zu animieren. *(Beifall bei der ÖVP.)*



**Ing. Letmaier**

Ich darf Sie daher fragen, Herr Bundesminister, ob Sie bereit sind, im Jahre 1976 mehr Mittel, als im Budget vorgesehen sind – gegebenenfalls über das Konjunkturausgleichsbudget –, für die Sanierung dieser Kasernen zur Verfügung zu stellen.

Herr Bundesminister! Regional hätte ich zwei Fragen, auf die ich Freitag der vergangenen Woche bei der Behandlung des Finanzierungsgesetzes über die Pyhrn Autobahn keine Antwort erhalten habe.

Ihnen ist die prekäre Situation des Verkehrs in Trieben bekannt. Ich darf Sie fragen, Herr Bundesminister, ob Sie bereit sind, im kommenden Jahr das Autobahnteilstück Rottenmann-Trieben, das sich derzeit in der Dringlichkeitsstufe 3 befindet, auf die Dringlichkeitsstufe 1 vorreihen zu lassen, oder aber, ob Sie zumindest bereit sind, die Umfahrung von Trieben separat zu behandeln.

Analog, Herr Bundesminister – Sie kennen ja die Situation ebenso genau –, liegen die Dinge in Gröbming. Die Umfahrung von Gröbming ist unumgänglich notwendig. Die Einwohner beider Orte, meine Damen und Herren, haben gedroht, in der Hauptreisezeit im Jahre 1976 einen Sitzstreik vornehmen zu wollen, wenn keine entsprechenden Maßnahmen getroffen werden.

Ich darf Sie daher fragen, Herr Bundesminister: Werden Sie im Falle Trieben und Gröbming für das Jahr 1976 rasche Maßnahmen setzen, damit dieser Sitzstreik abgewendet wird, und werden Sie mit dem Bau der Umfahrungen dieser Orte beginnen?

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Lassen Sie mich noch einige Gedanken zur österreichischen Baupolitik ganz allgemein sagen. Die wirtschaftliche Bedeutung der gesamtösterreichischen Bauwirtschaft ist unbestritten und findet ihren Niederschlag im rund zwanzigprozentigen Anteil des Bruttonationalproduktes. Nach Jahren überhitzter Konjunktur hat die Talfahrt der österreichischen Bauwirtschaft begonnen und wird auch von der Bundesregierung nicht mehr bestritten, wenngleich die Bundesregierung die Schwierigkeiten dieses bedeutenden Berufszweiges noch immer nicht in den richtigen Relationen erkannt hat.

Ich gebe zu, daß die Bundesregierung nur einen begrenzten Einfluß auf das gesamtösterreichische Baugeschehen besitzt. Dennoch obliegen ihr ganz wesentliche Bereiche, die sie weit über dieses Budget hinaus auch indirekt beeinflußt. Die Bauwirtschaft hat nun einmal eine Schlüsselstellung in unserem Land, von der viele andere Berufszweige abhängig sind.

Gerade in einer Zeit der internationalen Rezession müßte eine Bundesregierung, die immer wieder vorgibt, eine positive Baugesinnung zu besitzen, diesem Berufszweig eine weit größere Chance einräumen. Sie müßte inlandswirksame Maßnahmen ergreifen, sie müßte im konkreten Fall, meine Damen und Herren, eine antizyklische Budgetpolitik in den von ihr beeinflussbaren inlandswirksamen Wirtschaftsbereichen betreiben. Sie müßte eben in diesen Zeiten mehr Straßen, mehr Brücken, mehr Schulen und mehr Wohnungen bauen, gerade in Zeiten, die – international gesehen – schwieriger geworden sind.

Sie müßte durch diese Maßnahmen Sorge tragen, daß jene Arbeitskräfte, die in den exportorientierten Berufen infolge Auftragsmangels freigesetzt werden, durch diese Art der antizyklischen Budgetpolitik wieder in anderen Berufen Beschäftigung finden könnten, selbst wenn sie zu einem späteren Zeitpunkt, so es die Auftragslage in den exportorientierten Unternehmungen erlaubt, wieder teilweise in ihre Betriebe zurückkehren. Dies entspräche im übrigen der gerade immer wieder von der sozialistischen Seite her geforderten Mobilität des Arbeitsplatzes.

Die Spareinlagen, meine sehr geehrten Damen und Herren, in unserem Land steigen ständig an. Es kann daher am Geld nicht liegen, daß die Bauwirtschaft nicht ihrer Kapazität entsprechend Beschäftigung findet. Hier fehlt es am Weitblick und an sinnvollen Konzepten der Bundesregierung. Es wird teuer verwaltet und nicht regiert. Es gibt keine kühnen Ideen dieser Bundesregierung im bauwirtschaftlichen Bereich, meine Damen und Herren. Es gibt aber überall festgefahrene pragmatische Schranken!

Kein anderer Wirtschaftszweig bietet so viele Möglichkeiten, die derzeitige allgemeine Wirtschaftslage im Inland zu überwinden, als gerade die Bauwirtschaft. Heute stehen wir am Beginn des Winters, der viele Probleme mit sich bringen wird, und wir werden Arbeitskräfte freisetzen müssen, die wir bei Vorliegen eines entsprechenden Konzeptes und bei Setzen frühzeitiger Maßnahmen sicher hätten über den Winter beschäftigen können.

Wir haben einen ruinösen Wettbewerb in unserer Branche, und wir haben Insolvenzen, die die Milliarden-Höhe längst überschritten haben. Das müßte doch auch einer verantwortungsvollen Bundesregierung zu denken geben!

Das, meine Damen und Herren, sind die Fakten; nüchtern und realistisch. Ich darf mit Deutlichkeit feststellen, daß die Bundesländer unter dieser Regierung bei baulichen Investitionen zu kurz gekommen sind und daß hier nicht

**Ing. Letmaier**

mit gleichen Maßstäben gemessen wurde. Es ist sicher leichter, Milliarden-Beträge an einer einzigen Stelle zu investieren und zu verbauen, wie beispielsweise bei der UNO-City in Wien. Heute weiß die österreichische Öffentlichkeit, daß dieses Bürozentrum zumindest um die Hälfte zu groß geraten ist. Hätte man kleiner gebaut, hätten Milliarden in den Bundesländern verbaut werden können und es wäre die Kontinuität in der Beschäftigung in den Ländern erhalten geblieben.

In der gesamten Bauwirtschaft finden mehr als eine Viertel Million Menschen ihre Arbeit. Wir dürfen daher mit Recht erwarten, daß man uns künftig von der Regierung mehr Augenmerk schenkt, als dies heute der Fall ist. Die Bauwirtschaft, meine Damen und Herren, bittet nicht, sie ist mit ihren Mitarbeitern zur Arbeitsleistung bereit und sie will jenen budgetmäßigen Anteil vom Staat, der ihrer Struktur, ihrer Leistungskraft und ihrer gesellschaftspolitischen Bedeutung zukommt.

Nachdem auf alle unsere Vorstellungen die Bundesregierung im Budget 1976 keinerlei Rücksicht genommen hat, sehen wir uns außerstande, diesem vorgelegten Budget unsere Zustimmung zu erteilen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident **Probst**: Zu Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Lehr. Er hat das Wort.

Abgeordneter **Lehr** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Mein Vorredner, der Herr Abgeordnete Letmaier, hat wieder das bekannte Lied der Bauwirtschaft sozusagen gesungen. *(Abg. Dr. Mussil: Was heißt hier Lied, mein Lieber?)* Das war ein Lied der Bauwirtschaft, das schon allgemein bekannt ist. Er hat von der Talfahrt gesprochen. Er hat aber nicht von der Talfahrt gesprochen die es in den Jahren 1967, 1968, 1969 gegeben hat. Er hat von antizyklischen Maßnahmen gesprochen, die, wenn sie gesetzt wurden, von der ÖVP abgelehnt werden. Sie wollen antizyklische Maßnahmen, lehnen sie aber wieder ab, wenn es soweit ist.

Am 4. Dezember war der Baugipfel; sämtliche dort Anwesende waren der Meinung, daß durch die Maßnahmen der Bundesregierung die Lage der Bauwirtschaft günstiger ist, als es dem Konjunkturverlauf entsprechen würde.

Was wollen Sie dann noch mehr? Die Bundesregierung macht, was sie kann; Sie lehnen ab, was Sie können; und dann kommen Sie heraus und singen das Jammerlied der Bauwirtschaft. *(Beifall bei der SPÖ. – Abg. Dr. Fischer: Falsch singt er, der Mussil!)*

Im Jahre 1971 – weil der Herr Abgeordnete Letmaier auf die Kasernen zu sprechen gekom-

men ist – habe ich mich bei den Ausführungen zum Kapitel Bauten und Technik mit diesen Angelegenheiten befaßt. Herr Abgeordneter Letmaier! Glauben Sie, daß all das, was 25 Jahre versäumt wurde, in vier, fünf Jahren aufgeholt werden kann? Damals waren die Kasernen zum Großteil unter jeder Kritik, und jetzt soll sozusagen in drei, vier Jahren alles in Ordnung gebracht werden. Zaubern kann kein Mensch auf dieser Welt. Sie haben es auch nicht gekonnt, denn sonst wären damals schon die Kasernen in Ordnung gewesen.

Die Spezialdebatte zum Kapitel Bauten und Technik, aber auch zu den anderen Kapiteln, zeigt auch heuer wieder die differentesten Auffassungen. Ich habe nun schon eine Reihe derartiger Debatten miterlebt und habe längst schon die Erkenntnis gewonnen, daß es kaum möglich sein wird, je einen Voranschlag zu erstellen, der auch bei den Vertretern der rechten Seite des Hauses zumindest eine teilweise Zustimmung finden könnte.

Der Vorgang ist immer der gleiche: Zunächst wird das Budget deshalb abgelehnt, weil es zu wenig stabilitätsbetont und zu aufwendig ist – dabei werden Begriffe wie Defizit und Sparsamkeit ganz besonders strapaziert –, später, bei der Debatte zu den einzelnen Kapiteln, klingt die Kritik schon etwas anders: Da kann nicht zugestimmt werden, weil kostspielige Wünsche und Forderungen der ÖVP nicht erfüllt werden.

Hohes Haus! Die Bundesregierung wird eben je nach der wirtschaftlichen Lage und den dadurch gegebenen Erfordernissen ihre Maßnahmen setzen. Daß darüber die Ansichten gegenüber der ÖVP auseinandergehen, liegt in der Natur der Sache. Die ÖVP als konservative Partei sieht eben die Dinge ganz anders als wir Sozialisten und trennt sich auch sehr ungern von alten Grundsätzen in der Politik oder in der Wirtschaft. Man will gern eine moderne Partei sein, aber man bleibt immer bei der alten Methode. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Um aber in der Politik oder in der Wirtschaft positiv wirken zu können, muß man die Zeichen der Zeit sehen, erkennen und darf vor allen Dingen, meine Herren von der ÖVP, nicht versteinern. Anstelle von positiver Arbeit für Österreich kritisiert die ÖVP alles und bringt durch ihre Dauer-Schwarzmalerei Unruhe in die Bevölkerung. *(Abg. Graf: Rot werden wir malen!)* Das können Sie ja einmal; wenn Ihnen die Farbe ausgeht, probieren Sie es halt einmal mit der anderen.

Sogar Ihr ehemaliger Vizekanzler Dr. Withalm erhebt mahnend seine Stimme und stellt in der „Kleinen Zeitung“ von jenseits des Semmerings fest: Die Bevölkerung hält offen-

**Lehr**

sichtlich die ÖVP in der gegenwärtigen Form und Verfassung zu entscheidenden Führungsaufgaben im Staat für nicht geeignet.

Also was sagen Sie dazu? (*Heiterkeit.*) – Weiters bemerkt er noch:

Die ÖVP soll nicht nur von den Sorgen des Kleinen Mannes reden, sie soll auch tatsächlich für den Kleinen Mann etwas tun.

Also sogar Ihr ehemaliger Obmann sagt Ihnen schon, was Sie tun sollen.

Nicht nur der Kleine Mann wurde in der Vergangenheit durch die ÖVP stiefmütterlich behandelt, sondern auch zum Beispiel die Bauwirtschaft. Ich möchte dies mit einigen Zahlen zum Bundesstraßenbau unterstreichen.

In der Zeit von 1966 bis 1970 wurden für diesen Sektor durch die ÖVP-Alleinregierung insgesamt 22.072 Millionen Schilling zur Verfügung gestellt. In diesem Zeitabschnitt von fünf Jahren wurden 153,4 km Autobahnen fertiggestellt.

Die Beschäftigungslage in der Bauwirtschaft war durch eine hohe Rate an Arbeitslosen gekennzeichnet. Man sprach damals von einem Gesundshrumpfen der Bauwirtschaft, Herr Baumeister Letmaier. Von einem Gesundshrumpfen der Bauwirtschaft wurde damals gesprochen!

Von 1971 bis 1975 wurden für den Straßenbau 39.200 Millionen Schilling eingesetzt. Dadurch konnten in diesen fünf Jahren 228,9 km Autobahnen fertiggestellt werden. Die Arbeitslosigkeit ging bis 1974 fast auf den Nullpunkt zurück.

Die Situation in der Wirtschaft wird wieder einmal – und wie kann es auch anders sein – von den ÖVP-Wirtschaftsexperten in den düstersten Farben dargestellt. Der völlige Niedergang steht wieder einmal vor der Tür.

Seit 1970 wird diese Prophezeiung für jedes kommende Jahr vorausgesagt. Der „Weitblick“ der ÖVP-Wirtschaftsexperten wird noch dadurch unterstrichen, daß dieser Niedergang der Wirtschaft bis heute nicht eingetreten ist. (*Ruf bei der ÖVP: Die Tatsachen sind viel ärger!*)

Besonders gern wird von diesen Experten die Bundesregierung für die derzeitigen Schwierigkeiten in der Wirtschaft verantwortlich gemacht. Die Bevölkerung weiß aber sehr genau, wo die wirklichen Ursachen liegen, und hat am 5. Oktober der Partei das Vertrauen geschenkt, die diese Schwierigkeiten auch meistern kann. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Gerade die rasch und richtig gesetzten Maßnahmen der Bundesregierung, die bekannterweise – ich habe es schon angeführt – durch

die ÖVP abgelehnt wurden, haben bisher das Ärgste im Zuge der internationalen Rezession von Österreich abwenden können. Das zeigt schon der Vergleich der Arbeitslosigkeit hier in Österreich mit der Arbeitslosigkeit in anderen Staaten.

Diese Tatsache wird auch von internationalen Körperschaften anerkannt und gewürdigt. Nur die ÖVP-Wirtschaftsexperten wissen es wieder einmal besser und verunsichern weiterhin mit ihrer Jammerei die Bevölkerung.

Meine Damen und Herren! Nach dem Bundesfinanzgesetz 1974 wurden für alle Bauvorhaben des Bundes insgesamt 22.083 Millionen Schilling vorgesehen. 1975 waren es 24.282 Millionen Schilling, 1976 werden es 24.870 Millionen Schilling sein. Der Bund wird also 1976 noch zusätzlich 588 Millionen Schilling zur bestmöglichen Sicherung der Arbeitsplätze bereitstellen.

Um der Bauwirtschaft die Disposition im Winter und zu Frühjahrsbeginn zu erleichtern, werden jetzt schon Vergaben aus dem Baugrundbudget 1976 und aus den Baurücklagen des laufenden Jahres vorgenommen. Für 1975 wird ein Bauvolumen von rund 120 Milliarden Schilling geschätzt. Davon entfallen aber nur rund 16 Prozent in den Einflußbereich des Bundes. Der Bund wird sich daher um eine Koordinierung der Bauauftragsvergabe mit anderen Gebietskörperschaften bemühen, um damit eine möglichst gleichmäßige Auslastung der Bauwirtschaft sicherzustellen.

Allein in Niederösterreich gibt es rund 1700 km Landesstraßen, deren Fahrbahnen nur aus Sand und Schotter bestehen. Über 1300 Brücken entsprechen nicht dem Belastungserfordernis. Allein auf diesem Sektor hätten wir viel Arbeit. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Ja; überall! Wir Gewerkschafter zählen nämlich alles zusammen, was an Bauaufträgen ins Haus steht. Daher wissen wir auch Bescheid. Nur der Herr Abgeordnete Regensburger kennt sich nicht aus, was nächstes Jahr geschehen wird. Aber wir registrieren das ganz genau.

Also allein auf diesem Sektor gäbe es viele Möglichkeiten.

Die Arbeitslosigkeit in der Bauwirtschaft entspricht derzeit der saisonal bedingten Entwicklung. Im November 1975 wurden 5131 arbeitslose Bauarbeiter registriert. Dieser Zahl stehen jedoch rund 2000 offene Stellen in dieser Branche gegenüber.

Zur Bekämpfung der Winterarbeitslosigkeit in der Bauwirtschaft wurde, wie aus einer Mitteilung des Herrn Sozialministers hervorgeht, eine neue Regelung getroffen, die geeignet sein wird,

**Lehr**

die schwierige Zeit bis zum Beginn der Bausaison im nächsten Frühjahr zu überbrücken. Bei der Beschäftigung im Baugewerbe wird es aber auch auf die Witterung des heurigen Winters ankommen. (*Abg. Dr. Mussil: Das habe ich gerade gesagt, Herr Collega!*) Ich habe das nicht so genau registriert. Bitte: Wenn Sie auch für mich reden, dann danke ich Ihnen recht herzlich für die Unterstützung. (*Heiterkeit. - Abg. Dr. Mussil: Mit der Winterbautätigkeit sind Sie nicht fortschrittlich! - Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP.*)

Präsident **Probst**: Wenn Sie so verhandeln, wird es noch länger dauern.

Abgeordneter **Lehr** (*fortsetzend*): Wenn es schneit, wenn es friert, wird immer von den Baumeistern zunächst einmal die Baustelle eingestellt. Das ist nun einmal so. Wir sind sowieso nicht damit einverstanden. Aber die Herren Baumeister sperren lieber und schneller zu auf diesen Baustellen. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*)

Meine Damen und Herren! Wie Sie sehen, bemüht sich die Bundesregierung auf allen Ebenen, eine weitgehende Sicherung der Arbeitsplätze zu erreichen. 1969 wurden im Jänner 140.000 Arbeitslose gezählt. Davon waren rund die Hälfte Bauarbeiter. Das Wirtschaftsforschungsinstitut rechnet mit rund 80.000 Arbeitslosen für 1976. Es wird also dank der Anstrengungen der Bundesregierung eine weit niedrigere Arbeitslosenrate für nächstes Jahr zu erwarten sein als etwa 1969.

Meine Damen und Herren! Der Straßenbau im kommenden Jahr wird sich nach einem Prioritätenkatalog ausrichten, der 1975 neu überarbeitet wurde. Beim Ausbau des Fernstraßennetzes wird dem Bau der Südautobahn und der Pyhrn Autobahn der Vorrang eingeräumt. Die Südautobahn soll allerdings laut Aktionspickerl einer Tageszeitung noch rascher vollendet werden. Sicher ein berechtigter Wunsch. Aber allein mit dem Pickerl: „Ein Ja für die Südautobahn“ – oder einem ähnlichen Slogan – wird dies nicht möglich sein, denn damit wird kaum ein Schilling mehr an Straßenbaumitteln aufgetrieben.

Auch ein zu gründender Straßenbaufonds wird nicht sehr viel mehr bringen, denn ein Fonds muß, um wirksam zu werden, über entsprechende Mittel verfügen. Wenn aber wieder nur die Mittel eingespeist werden, die derzeit schon für den Straßenbau zur Verfügung stehen, so wird sich kaum etwas ändern, außer daß ein weiterer Verwaltungsapparat damit aufgebaut wird.

In einer Reihe von Ländern werden für die

Benützung der Autobahn separate Gebühren eingehoben. Auch die Schweiz und die Bundesrepublik Deutschland befassen sich mit diesem Gedanken, da selbst so wohlhabende Länder wie die Schweiz und Deutschland anscheinend nicht in der Lage sind, den aufwendigen Autobahnbau nur über das Steueraufkommen zu finanzieren.

Vor allem müßte es doch möglich sein, einen Beitrag zum Ausbau der Bundesstraßen vom internationalen Transitverkehr hereinzubekommen. – Der Herr Abgeordnete Letmaier hat uns zugesagt, er wird uns da sehr unterstützen, wenn wir darüber reden. Das wird sehr, sehr gut sein. – Schwere und schwerste Lastwagenzüge aus dem Osten wie aus dem Westen benützen unsere Straßen, und zwar zum Teil gänzlich kostenlos, da sie nicht einmal in Österreich tanken. Sie haben große Tanks mit, die sie dann am Straßenrand umfüllen. Sie befahren aber gänzlich kostenlos unsere Straßen.

Aber auch zur Besteuerung der österreichischen Lastkraftwagen und Anhänger ist feststellbar – das hat schon beim vorigen Kapitel einmal durchgeklungen –, daß die Besteuerung in Österreich die niedrigste in ganz Europa ist. Zahlt man in der Bundesrepublik Deutschland für einen 32-Tonnen-Lastzug im Jahr nach einer Tabelle, die in der Märznummer der Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen veröffentlicht wurde, 6815 DM – also rund 45.000 bis 47.000 S je nach Kurs – pro Jahr, in Dänemark an die 43.000 S, in den Niederlanden 15.300 S, in Finnland 6741 S und in der Schweiz 5460 S, so zahlt ein österreichischer Fuhrwerksunternehmer für einen solchen Lastzug nicht ganz 900 S im Jahr. (*Abg. Dr. Mussil: Das ist Ihnen noch zuwenig!*) Sicher ist uns das zuwenig. Wenn es wenigstens aufgerundet wäre auf 1000 S, wäre es schon ein bißchen mehr.

Auch die steuerliche Belastung des Dieselsöls ist in Deutschland wesentlich höher als in Österreich. Dies sei noch der Vollständigkeit halber angeführt. Übrigens: Ein Liter Dieselskraftstoff kostet in der Bundesrepublik 6,45 S, in der Schweiz 6,88 S und in Österreich 5,30 S. (*Zwischenruf bei der ÖVP.*)

Im Ministerium für Bauten und Technik werden derzeit die Möglichkeiten geprüft, ob durch eine Vereinfachung des Bundesstraßenbaues Mittel eingespart werden könnten, um dadurch ein Mehr an Straßen bauen zu können. Ein Grundsatz unseres Straßenbaues darf dabei aber auf keinen Fall vernachlässigt werden: die Verkehrssicherheit unserer Straßen. Es gibt sicher eine Reihe von Maßnahmen, die eine gewisse Ersparnis bringen könnten, aber besonders große Einsparungen werden damit kaum erreichbar sein.

**Lehr**

Da ist einmal die Kardinalfrage: Asphalt oder Beton? Dann geht es um weniger komplizierte Ein- und Ausfahrten. Eine weitere sehr wesentliche Vereinfachung könnte auch durch einen engeren Zusammenschluß der Bundesstraßenbauabteilungen der Länder mit dem Bundesministerium für Bauten und Technik erreicht werden. Auch die Frage der Granit-Rand- und -Pflastersteine zur Gestaltung der Randstreifen spielt bei den Einsparungsüberlegungen eine gewisse Rolle.

Dazu möchte ich aber doch bemerken, daß diese Steine in einem Gebiet Ober- und Niederösterreichs hergestellt werden, wo es derzeit fast keine andere Beschäftigungsmöglichkeit gibt, denn dort ist man nur sozusagen „Stein-reich“. Falls dieses Material in Zukunft nicht mehr verwendet werden soll, so möchte ich gleich im Namen der betroffenen Arbeiter ersuchen, für eine andere Beschäftigungsmöglichkeit in diesem Gebiet zu sorgen.

Hohes Haus! Soll der Straßenbau beschleunigt werden, so müssen zusätzliche Mittel gefunden werden, ob mit oder ohne Pickerl. Natürlich finden solche Absichten keine besondere Gegenliebe. Die Kraftfahrer sollen, wie eine Kraftfahrerzeitung schreibt, wieder einmal „zur Kasse gebeten werden“. Dieses Zur-Kassa-Bitten würde jedoch meiner Meinung nach den Kraftfahrern neben der schnelleren Verbindung ein Mehr an Sicherheit, ein Mehr an Lebensdauer ihres Wagens und der Reifen bringen.

Dagegen hat die 10prozentige Sondersteuer auf neue Kraftfahrzeuge unter Finanzminister Koren, die nur zum Stopfen der Budgetlöcher diene, keinen Kilometer mehr Autobahn gebracht. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Wir haben ja gerade festgestellt, wie viele Kilometer gebaut worden sind. Es war mehr oder weniger eine „Wegelagerei“, wie auch eine Kraftfahrerzeitung schreibt. Damals berichtete der „Kurier“ am 29. März 1968 unter der Schlagzeile „Alle müssen Opfer bringen“ über diese Steuer und weitere Steuererhöhungen. Vielleicht könnte diese Zeitung auch jetzt die Finanzierung des Autobahnbaues mit ähnlichen Schlagzeilen unterstützen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Man soll auch bei dieser Gelegenheit nicht auf die 1975 durchgeführte und sicher sehr begrüßenswerte Novellierung des Bundesstraßengesetzes vergessen, mittels derer nun ein verbesserter Umweltschutz der Anrainer gegen Lärm und Abgase möglich ist. Allerdings werden diese Maßnahmen auch entsprechende Mehrkosten verursachen.

Das derzeit festgelegte Autobahnnetz mit einer Gesamtlänge von 1892 km ist zu rund 40

Prozent fertiggestellt. Weitere 290 km stehen im Bau. (*Abg. Dr. Mussil: Ein Fleckerlteppich!*) Den Fleckerlteppich müssen wir zusammenflicken. Den habt ja ihr begonnen. Da sind die großen Flächen gewesen, die man da einsetzen muß. (*Abg. Dr. Gruber: Westautobahn!*) Die haben wir auf ein paar Stückerln zweimal gemacht, weil sie nicht gleich so schön war, wie sie hätte sein sollen.

Die Bundesregierung hat für 1976 erstmalig mehr Mittel für den Autobahnbau zur Verfügung gestellt als für den übrigen Bundesstraßenbau. Im Grundbudget sind für die Autobahnen 4,5 Milliarden Schilling, für die Bundes- und Schnellstraßen 4,1 Milliarden Schilling vorgesehen. Im Konjunkturausgleichs-Budget sind weiters 1,6 Milliarden Schilling zur weiteren Modernisierung des österreichischen Straßennetzes bereitgestellt.

Ein wesentlicher Teil des Autobahnbaues im Jahre 1976 konzentriert sich auf Brückenbauten. Es sind dies sechs Talübergänge im Bereich der Südbahn und zehn Brücken im Zuge der Packüberquerung. Für die Mühlkreisautobahn sind zwei und für die Tauernautobahn fünf Talübergänge vorgesehen. Zwei Großbrücken werden im Bereich der Rheintalautobahn errichtet. Schließlich sind noch Brücken im Knoten Arsenal der Südostautobahn beziehungsweise im Zuge der Autobahnverbindung Wien-Süd sowie für die Hochstraße St. Marx der Wiener Gürtelautobahn in Arbeit.

Ebenfalls 1976 soll der Bau der Autobahn zum Flughafen Schwechat in Angriff genommen werden.

Besonders wichtig für den Wiener Bereich erscheint mir der direkte Anschluß der Westautobahn an die Südbahn, der nun mit der Inangriffnahme des letzten Bauabschnittes der A 21 zwischen Klausenleopoldsdorf und Brunn am Gebirge einer Realisierung zugeführt werden wird. Damit wird nicht nur eine sehr spürbare Verkehrsentslastung für Wien selbst, sondern auch für die Gemeinden längs des Wienerwaldes bis nach Baden erreicht werden.

Die Kosten für den Straßenbau sind besonders im alpinen Bereich enorm hoch. So betragen die Kosten für die Durchquerung des Gleinalm-Massivs im Zuge der Pyhrn Autobahn mit einer Länge von 30 km 3,5 Milliarden Schilling. Es kostet also in diesem Bereich ein Kilometer Autobahn mehr als 100 Millionen Schilling. Diese Zahlen sollten all jenen zu denken geben, die der Meinung sind, man könne die Autobahn nur mit Steuermitteln bauen, ohne daß andere Aufgaben des Staates vernachlässigt werden.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich habe schon im Verlauf meiner Ausführungen

**Lehr**

darauf hingewiesen, wie notwendig eine engere Zusammenarbeit der Länder mit dem Bund bezüglich Straßenbau wäre. Besonders in Niederösterreich führt diese Abteilung in manchen Belangen ein eigenartiges Eigenleben.

Im Zuge des Ausbaues der B 12 ist eine Neutrassierung im Raum Mödling notwendig. Das Bautenministerium hat schon vor längerer Zeit entsprechende Unterlagen mit dem Ersuchen, die Planungsarbeiten in Angriff zu nehmen, an das Land weitergeleitet. Bis heute haben die zuständigen Stellen des Bundes wie auch der Stadt Mödling noch keinen Federstrich dieser Planung gesehen. Aber vor den Wahlen im Oktober wurden unter Berufung auf die zuständige Stelle des Landes von einer Bezirkszeitung Einzelheiten über die Führung der Straße veröffentlicht, die geeignet waren, die Bevölkerung in Unruhe zu versetzen und damit eine gewisse Wahlstimmung zu erzeugen.

Überhaupt wird in Niederösterreich mit dem Straßenbau sehr gern Politik betrieben. Das zeigt auch die Geschichte der Umfahrungen Lunz und Scheibbs, die gestern eröffnet wurden. 1969, schon in Hinblick auf die kommenden Nationalratswahlen, wurden diese Umfahrungen, wie es so üblich war, mit Fahnen und Fanfaren angekündigt. Dann aber wurde es um diese Umfahrung sehr still. Erst die SPÖ-Regierung nahm sich dieser Umfahrungsstraßen wieder an und baute sie unter Einsatz von 130 Millionen Schilling Stück für Stück aus.

Das ging der ÖVP auf einmal zu langsam, obwohl der Baufortschritt durch eine schleppende Planung durch das Land behindert wurde. Wie es schon so üblich ist, machte man den sozialistischen Bautenminister dafür verantwortlich. In Flugblättern teilte man der Bevölkerung mit, daß diese Bauvorhaben wegen des akuten Geldmangels der Bundesregierung überhaupt eingestellt werden. Entgegen der ÖVP-Wahlpropaganda wurde nichts eingestellt, wie ja die gestrigen Eröffnungen zeigen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte nun zum Schluß kommend folgende Feststellung treffen: Die sozialistische Bundesregierung hat auch für 1976 die bestmögliche Dotierung des Kapitels Bauten und Technik vorgenommen.

Damit wird es vor allem möglich sein, die Arbeitsplätze der österreichischen Bauarbeiter zu sichern. Die Vergangenheit hat uns gezeigt, daß es besser ist, wenn in Zeiten einer Konjunkturverflachung der Staat Mehrbelastungen auf sich nimmt, um damit die Beschäftigung aller Arbeitnehmer zu sichern. Arbeitslosenunterstützungen bringen nur eine Belastung und haben keine konjunkturbelebende Auswirkung auf die Wirtschaft.

Mit dem Sofortprogramm der Bundesregierung werden Arbeitsplätze gesichert und darüber hinaus die Infrastruktur Österreichs verbessert. Wir werden daher diesem Voranschlag die Zustimmung geben. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter **Breiteneder** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte zuerst auf die Ausführungen des Herrn Kollegen Pölz eingehen und ganz nüchtern feststellen, daß es grundsätzlich möglich sein wird, in diesen klärungsbedürftigen Fragen einen Konsens mit der Österreichischen Volkspartei zu finden.

Es geht nach den Ausführungen des Kollegen Pölz in erster Linie um die Anhebung der Einnahmen aus den Wohnbauförderungsbeiträgen, dann um die Aufhebung der 30-Schilling-Wohnungsbeihilfe. Diese Anregung wurde schon vor längerer Zeit von Vertretern der Österreichischen Volkspartei gemacht. Wir sind schon längst der Auffassung, daß es nicht mehr tragbar erscheint, für alle Einkommensgruppen diesen Beitrag von 30 S zu geben. Diese 30 S wurden zu einer Zeit als Wohnungsbeihilfe eingeführt, als 30 S wirklich noch ein bedeutender Beitrag zur Wohnmiete waren.

Auch beim Wasserwirtschaftsfonds wird sich darüber reden lassen, ob nicht eine Aufstockung der Mittel notwendig erscheint. *(Präsident Minkowitsch übernimmt den Vorsitz.)*

Was die Einführung einer Maut für den Transitverkehr betrifft, so kann man, glaube ich, auch mit der Österreichischen Volkspartei reden. Es ist notwendig, daß man von seiten der Regierungspartei wirklich bestrebt ist, mit der Österreichischen Volkspartei über diese Fragen ernsthaft zu verhandeln.

Meine verehrten Damen und Herren! Das Kapitel Bauten und Technik umfaßt wesentliche Bereiche der Wirtschaft. Es beeinflusst auch sehr große Bereiche der Wirtschaft, sodaß ich es wirklich für notwendig halte, sich mit dem Kapitel Bauten und Technik ausführlich zu befassen. Es werden schließlich und endlich durch diese Budgetsummen etwa 300.000 Arbeitsplätze in Österreich gehalten. Es wird die Wohnbauförderung, der Bundesstraßenbau, die Wasserversorgung und die Abwasserbeseitigung wesentlich beeinflusst.

Nun ein paar Worte zur Wohnbauförderung. Es ist ja bekannt, daß durch das Wohnbauförderungsgesetz 1968 und durch das Wohnungsverbesserungsgesetz 1968 wesentliche Impulse ausgelöst worden sind. Nach dem Bericht des

**Bretteneder**

Herrn Bautenministers hatten wir bereits 1974 in Österreich um 30.000 Wohnungen mehr als Haushalte. Von 2,621.000 Wohnungen können 75 Prozent als gut bezeichnet werden. Das ist sicher den Bemühungen vieler Staatsbürger, den Wohnbaugenossenschaften, den Gemeinden und vor allen Dingen auch dem Fortschritt im Bauwesen, der Technik und Wissenschaft zuzuschreiben. Denn wenn es nicht gelungen wäre, Fortschritte hinsichtlich der Bautechnik zu erzielen, dann wäre auch dieser Baufortschritt nicht möglich gewesen.

Aber, meine Damen und Herren, der Anteil der schlechten Wohnungen beträgt 1975 trotzdem noch etwa 20 bis 21 Prozent. Nach den Mikrozensusserhebungen des Statistischen Zentralamtes ist das Burgenland jenes Bundesland, das, prozentuell gesehen, die meisten schlechten Wohnungen aufweist, gefolgt von Wien, Niederösterreich und der Steiermark. Sicher muß man den Burgenländern so wie den Niederösterreichern und auch den Steiermärkern auch zugute halten, daß sich diese schlechten Wohnungen besonders in den Notstandsgebieten befinden.

Bedenklich stimmt mich allerdings der hohe Prozentsatz der schlechten Wohnungen im Bereich der Gemeinde Wien oder im Bundesland Wien. Gerade die Stadtgemeinde Wien – oder das Bundesland Wien – betreibt nämlich schon seit vielen Jahrzehnten einen sozialen Wohnungsbau. Wenn man überlegt, daß sich die Bevölkerung in Wien einkommensmäßig pro Kopf an erster Stelle befindet und daß auch die Stadtgemeinde Wien pro Kopf der Bevölkerung das höchste Einkommen von allen Bundesländern hat, dann muß hier im Wohnbausektor etwas nicht in Ordnung sein.

Was mich auch bedenklich stimmt, meine verehrten Damen und Herren, ist die unterschiedliche Förderung in den Bundesländern. Sicher: Die Durchführung der Wohnbauförderung ist den Bundesländern übertragen. Es ist bekanntlich so, daß Oberösterreich für eine Wohnung 130.000 S Wohnbaudarlehen gewährt, für eine zweite Wohnung im selben Gebäude für einen Wohnungswerber 80.000 S; also für zwei Wohnungen in einem Haus 210.000 S. Niederösterreich hat einen anderen Schlüssel, Wien wieder einen anderen Aufteilungsschlüssel, Tirol ebenfalls einen anderen; und so kommt eine ganz unterschiedliche Wohnbauförderung im gesamten Bundesgebiet zur Geltung. Es müßte, glaube ich, das Bestreben sein, für alle Staatsbürger in Österreich eine doch einigermaßen gleiche Förderung auf diesem wichtigen Gebiet zu erreichen.

Eine Voraussetzung für die Realisierung eines gesunden Wohnbaues ist natürlich die Preisent-

wicklung. Diesbezüglich muß ich mit Bedauern feststellen, daß wir besonders in den Jahren 1972, 1973 und 1974 eine enorme Preissteigerung zu verzeichnen hatten. Nach Ihren eigenen Aussagen, Herr Bundesminister, war die Preissteigerung im Wohnbausektor 18 Prozent im Jahre 1972, im Jahre 1973 20 Prozent und 17 beziehungsweise 18 Prozent im Jahre 1974. Die Ergebnisse von 1975 liegen noch nicht vor, aber es soll angeblich erfreulicherweise ein etwas niedrigerer Satz sein.

Ein besonderes Ziel müßte es sein, daß der qualitative Wohnungsstandard in Österreich wesentlich angehoben wird. Wir sollen uns nicht täuschen lassen von dem verhältnismäßig hohen Prozentsatz von 75 Prozent guter Wohnungen. Es gibt eine bestimmte Schicht – damit meine ich die finanzschwachen Familien –, die noch in sehr schlechten Wohnungen wohnen muß. Für den sozialen Wohnungsbau soll der Grundsatz gelten, daß wir selbst auch für ältere Menschen und für Familien mit geringem Einkommen gesunde Wohnungen schaffen können beziehungsweise es ihnen ermöglichen sollen, daß sie solche Wohnungen auch bewohnen können.

Es ist ja kein Geheimnis, sondern längst wissenschaftlich begründet, daß gute und gesunde Wohnungen sehr wesentlich zur Zufriedenheit der Menschen beitragen. Ein Großteil unserer jungen Menschen, die noch gute Wohnungen suchen, sind unzufrieden und werfen uns allen – allen Fraktionen – vor, daß auf diesem Gebiet noch zuwenig getan wird.

Sicher: Man muß im gleichen Atemzug dem Staatsbürger immer wieder sagen, daß ihm eine gesunde Wohnung etwas wert sein müßte und daß er bereit sein muß, seinen Teil dazu beizutragen. Es ist nämlich weder dem Staat noch den Gemeinden noch den Siedlungsträgern möglich, allein dafür zu sorgen, daß der Staatsbürger ausreichend mit gesundem und entsprechendem Wohnraum versorgt wird. Daher gibt es nur ein gemeinsames Wirken der Staatsbürger und der Siedlungsträger.

Am Forschungssektor wurde festgestellt, daß in der Vergangenheit viel zuwenig auf die Umweltschädigungen, auf den Schallschutz und auf die Energieeinsparung-Wärmedämmung Bedacht genommen worden ist. Gott sei Dank ist jetzt diese Erkenntnis Allgemeingut geworden, und man legt größten Wert darauf, alle diese Aspekte entsprechend zu berücksichtigen.

Ein Problem, meine verehrten Damen und Herren, möchte ich noch aufgreifen: den Wasserwirtschaftsfonds. Es ist bekannt, Herr Bundesminister, daß etwa noch, um alle Probleme der Abwasserbeseitigung zu lösen, Hun-

**Breiteneder**

derte Milliarden Schilling in den nächsten Jahren notwendig sein werden. Wenn man bedenkt, daß etwa im Jahr 1975 rund 5 Milliarden Schilling flüssiggemacht wurden, dann wird es noch eine fast unerträglich lange Zeit in Anspruch nehmen, bis dieses Problem zur Zufriedenheit gelöst sein wird.

Es ist natürlich so, daß es rein technisch nicht möglich sein wird, in absehbarer Zeit dieses Problem zu lösen. Aber man müßte auch hier die unterschiedliche Finanzkraft der Gemeinden berücksichtigen. Es gibt bekanntlich Landgemeinden, wo Streusiedlungen zu kanalisieren sind, was besonders kostspielig ist, und wo dann die Gemeinden das Vorhaben gar nicht beginnen können, weil einfach die finanziellen Mittel nicht ausreichen und die einzelnen Anschlußwerber zu sehr belastet würden. Es ist daher notwendig, Herr Bundesminister, daß diesbezüglich, glaube ich, eine differenziertere Vorgehensweise gehandhabt wird, damit auch im ländlichen Bereich diese Vorhaben entschiedener vorangetrieben werden können.

Ich möchte mich zum Schluß noch einem lokalen Problem zuwenden. Herr Bundesminister! Mit Dank und Genugtuung stelle ich fest, daß der Nahverkehr im städtischen Bereich von Urfahr-Auhof wesentlich verbessert worden ist und eine wesentliche Erleichterung für die Tausenden Pendler vom Mühlviertel eingetreten ist. Ich darf Sie doch bitten zu versuchen – einvernehmlich mit dem Herrn Landeshauptmann von Oberösterreich, der ja bekanntlich den Vorschlag gemacht hat –, im Wege der Vorfinanzierung die Mülkreisautobahn Richtung Gallneukirchen bis Unterweisersdorf, wo bekanntlich zwei Bundesstraßen dann eingebunden werden, beschleunigt auszubauen. Es würde nämlich nicht nur für das Pendlerwesen, für die vielen Pendler eine Erleichterung, sondern auch eine wesentliche Voraussetzung geschaffen werden, daß dieses wirtschaftlich sicher noch sehr entwicklungsbedürftige Gebiet – das Mühlviertel – einen wesentlichen Vorteil schöpfen könnte.

Ich darf Sie daher auch bitten, Herr Bundesminister, vielleicht dem Hohen Haus Auskunft zu geben, wie es mit der Absicht steht, eine gewisse Strecke der Mülkreisautobahn beschleunigt auszubauen.

Weiters interessiert mich sehr, wieweit überhaupt die Planungsarbeiten in bezug auf die Mülkreisautobahn bis an die tschechische Grenze gediehen sind. Das ist nämlich, glaube ich, für das Mühlviertel ein besonderes Anliegen. Auch der Staat müßte Interesse haben, daß dieses Gebiet in den nächsten Jahrzehnten – so kann man es wohl sagen – entsprechend aufgeschlossen und den wirtschaftlichen Entwicklungen angepaßt wird.

Es ist, glaube ich, notwendig, daß man den Ausführungen der Vorredner meiner Fraktion besondere Bedeutung zumißt. Es ist wirklich für uns unverständlich, daß dieses bedeutende Kapitel bei der Budgeterstellung keine wesentliche Aufstockung oder überhaupt keine Aufstockung erfahren hat. Daher ist es auch verständlich, daß wir dieses Kapitel ablehnen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident **Minkowitsch**: Als nächster zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Schemer. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter **Schemer** (SPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Als am 3. Mai 1974 hier im Hohen Hause das Stadterneuerungsgesetz beschlossen wurde, ging damit eine jahrzehntelange Forderung der sozialistischen Fraktion dieses Hauses in Erfüllung.

Ein solches Gesetz war aber auch der Wunsch vieler österreichischer Stadtverwaltungen, die damit ein sehr wirksames Instrument gegen den Verfall alter, abgewohnter Wohnviertel erhielten.

Bereits 1962 wurde von der sozialistischen Fraktion der Antrag für ein solches Gesetz eingebracht, aber erst zwölf Jahre später kam es unter einer sozialistischen Regierung zu einer Beschlußfassung.

Natürlich, meine Damen und Herren, handelt es sich bei diesem Gesetz um eine sehr schwierige, um eine sehr umfassende Materie, weil sehr viele oft divergierende Interessen zu berücksichtigen waren, die ich später noch an einem Modellfall aufzeigen werde.

Für uns Sozialisten ging es natürlich vor allem primär um die Interessen der Mieter, aber auch darum, den Verfall alter, abgewohnter Stadtviertel zu stoppen. Wir Sozialisten standen und stehen auf dem Standpunkt, daß die Menschen in unserem Land ein Recht auf eine den heutigen Verhältnissen angepaßte Wohnung haben. Bei der Beschlußfassung ging es daher darum, alles zu unternehmen, um der Spekulation einen Riegel vorzuschieben.

Die Abgeordneten dieses Hauses waren damals mit der Tatsache konfrontiert, daß die Rechtsordnung unseres Staates für den Wohnbau nicht die gleichen gesetzlichen Regelungen zuließ wie etwa für den Straßen- oder für den Eisenbahnbau oder etwa zur Schaffung eines Bauplatzes für öffentliche Bauvorhaben.

Ein Redner der Österreichischen Volkspartei hat damals – so entnehme ich dem Stenographischen Protokoll – in der Debatte sofort nach der Privatinitiative gerufen. Seine größte Sorge galt nicht etwa dem Schicksal der Menschen, die in



**Schemer**

diesen Wohnungen leben mußten und müssen, sondern seine Sorge galt vielmehr den Rechten der Hauseigentümer und der Grundstücksbesitzer.

Gerade jetzt, meine Damen und Herren, in diesen Tagen zeigt es sich, daß das Mietenrecht unserer Zeit noch zahlreiche Mängel aufweist und höchst novellierungsbedürftig zu sein scheint. Anders wäre es doch nicht möglich, daß von einer Gloggnitzer Firma 90 Pensionisten, die in Werkwohnungen leben, Unterkunft gefunden haben, zum Jahresende auf die Straße gesetzt werden sollen. Mag sein, meine Damen und Herren, daß die derzeitige Rechtslage auf seiten der betreibenden Partei ist; das bestreite ich nicht. Mag auch sein, daß ein Gericht dem Wunsche des Klägers entsprechen wird, das kann durchaus der Fall sein. Aber, meine Damen und Herren, es kann doch nicht nur für uns Sozialisten, sondern es muß auch für die andere Seite des Hauses unerträglich sein, daß hier 90 Familien, die ihr Leben lang brav und redlich gearbeitet haben, dem Besitzer dieser Fabrik zu Wohlstand verholfen haben, obdachlos werden. *(Abg. Dr. Bauer: Wie war das bei den Jubiläumshäusern in Ottakring?)*

Ich freue mich sehr, daß der Kollege Breiteneder der Meinung gewesen ist, auch ältere Menschen hätten Anspruch auf eine menschenwürdige Wohnung. *(Abg. Dr. Gruber: Das gehört zum Kapitel Justiz!)* Ich repliziere hier, meine Damen und Herren, ich weiß, das gehört zum Kapitel Mieten, aber es spielt doch irgendwie in diese Baumaterie hinein. So kann man doch die einzelnen Dinge nicht trennen.

Ich habe in den letzten Tagen, meine Damen und Herren, mit gebotenem Respekt die Darlegungen der Abgeordneten zu den einzelnen Kapiteln angehört. Ich war sehr berührt, mit welchem Elan sie alle für die Probleme ihrer engeren Heimat, ihres Wahlkreises hier eingetreten sind, ganz gleich, aus welchem Ort sie kommen. Wenn ich auch ein Wiener Abgeordneter bin, so darf ich doch auch diese Gelegenheit benützen, um das vielleicht hier in den Raum zu stellen.

Ich sage, es ist daher sehr zu begrüßen, daß es in der Regierungserklärung heißt: „Die Bundesregierung wird die Mietrechtsreform weiterführen. Alle Maßnahmen in diesem Bereich müssen dem Grundsatz Rechnung tragen, daß die Wohnung zur Lebensgrundlage jedes Menschen gehört.“

Ich darf namens meiner Fraktion vielleicht auch die Erklärung abgeben, daß wir alles daransetzen werden, durch Schaffung entsprechender gesetzlicher Bestimmungen dieser

Erklärung der Bundesregierung Rechnung zu tragen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Meine Damen und Herren! Man hat von gewisser Seite immer davon gesprochen, daß vor allem die Stadt Wien an einem Assanierungsgesetz interessiert wäre. Das ist richtig. Aber auch in vielen anderen Städten und Orten unserer Republik finden wir Wohnviertel, die nur mit Hilfe eines solchen Gesetzes assaniert, erneuert und revitalisiert werden können. Wir müssen davon ausgehen, daß es in unserem Land noch Hunderttausende Substandardwohnungen gibt. Den Bewohnern bzw. den Menschen, die in diesen Häusern und Wohnungen leben, genügt es eben nicht, wenn die Eigentümer der Häuser zwar ab und zu die Fassade instandsetzen, das Dach reparieren, aber sonst nichts tun. Der überwiegende Teil dieser sanierungsbedürftigen Objekte befindet sich eben im privaten Besitz, und viele dieser privaten Besitzer zeigen wenig Neigung zu einer echten Sanierung, weil sie ja – ich will das nicht verallgemeinern – aus dem zunehmenden Verfall und dem damit zwangsläufig folgenden Abbruch des Hauses mehr Kapital herauschlagen können als bei einer Instandsetzung. Solche Beispiele, meine Damen und Herren, könnte man in Wien an den Fällen der Herren Kallinger und Babak ununterbrochen aufzeigen, die das ebenso praktizieren.

Der Abgeordnete Breiteneder hat gemeint, nun ja, in Wien stimme etwas bei dem Wiener Wohnbau nicht, sonst könnte es doch nicht so viele schlechte Wohnungen geben. Nun, in Wien, aber auch in anderen Städten unseres Landes sind diese schlechten Wohnverhältnisse zum erheblichen Teil ein geschichtliches Erbe. Fast der gesamte Bestand der 450.000 Wiener Wohnungen aus der sogenannten Gründerzeit ist noch erhalten und bildet 60 Prozent des gesamten Wiener Wohnbestandes. Davon sind 240.000 Wohnungen als Substandardwohnungen ausgewiesen, und gerade diese Wohnungen belasten eben die Wiener Wohnbausituation am meisten. Dazu kommt, daß ein Großteil dieser Wohnungen in Bereichen mit der Flächenwidmung „gemischtes Baugebiet“ liegt. Hier kommen zu der schlechten Wohnqualität der einzelnen Wohnungen noch die schlechten Umweltverhältnisse zum Tragen.

In diesen Wohnvierteln, meine Damen und Herren, lebte um die Jahrhundertwende die Masse der Wiener Arbeiter, ein Viertel davon als Untermieter und Bettgeher. Heute ist es dank der enormen Bautätigkeit der Wiener Gemeindeverwaltung gelungen, dieses Bettgeherunwesen zu beseitigen, und es gibt auch nur mehr ganze 5 Prozent Untermieter in dieser Stadt. Trotzdem sind in den Wiener Bezirken Rudolfsheim-Fünfhaus zirka 59 Prozent, in Ottakring 55

1110

Nationalrat XIV. GP - 13. Sitzung - 16. Dezember 1975

**Schemer**

Prozent, in Margareten 42 Prozent, in Währing 37 Prozent und in der Brigittenau 41 Prozent aller Wohnungen schlecht ausgestattet. Die Zentren dieser Substandardwohnungen liegen vor allem westlich des Gürtels in Alt-Ottakring und Hernals, wo drei Viertel aller Wohnungen kein Innen-WC und keinen Wasseranschluß haben. Die Nutzflächen dieser Wohnungen liegen etwa bei 35 Quadratmetern.

In den Medien wird oft die Zerstörung unserer Städte den Planern, Architekten und Politikern der heutigen Zeit angelastet. In Wirklichkeit, Hohes Haus, begann diese Zerstörung bereits im vorigen Jahrhundert, als man nicht nur die alten Stadtkerne zerstörte, sondern auch diese trostlosen Rasterviertel schuf, mit denen wir uns heute konfrontiert sehen.

Wenn man, meine Damen und Herren, diese Wohnviertel betrachtet, so sieht man doch deutlich, daß damals nicht gebaut wurde, um städtebauliche Akzente zu setzen oder den Menschen menschenwürdige Wohnungen zu geben, sondern es wurde damals eben gebaut, um eine Rendite zu sichern. Die Wohnung war damals nicht ein Gut, das den Lebensbedürfnissen zu dienen hatte, sondern die Wohnung war damals eine Ware, die dem Gewinnstreben diene. Diese Zeit, meine Damen und Herren, ist heute vorbei, wenngleich es vielleicht auch noch Kreise geben mag, die das Rad der Geschichte gerne zurückdrehen möchten, wenn sie das könnten.

Ich möchte aber sagen, die Entscheidung des Volkes am 5. Oktober hat diese Träume endgültig zerstört. Es wird kein Zurück zu jener Zeit mehr geben! *(Beifall bei der SPÖ.)*

Wie wird nun, meine Damen und Herren, dieses Stadterneuerungsgesetz in Wien angewendet, wie wird es gehandhabt? Die Wiener Stadtverwaltung hat sehr bald nach Beschlußfassung des Gesetzes die Initiative ergriffen. *(Abg. A. Schlager: Haben Sie nur die Gemeindezeitung gelesen in der Früh?)* Ich sage noch einmal, Herr Kollege: Ich habe mir mit gebotenem Respekt alle Debattenbeiträge angehört. Ich habe heute gehört, daß über den ländlichen Raum gesprochen wurde. Es hat der Herr Abgeordnete König aus dem Wiener Landtag zitiert, er hat von den Kleingärten gesprochen, es ist von der Brenner-, von der Pyhrn Autobahn gesprochen worden – alles Anliegen dieses Hauses. *(Abg. A. Schlager: Aber Ihr Klassenkampf vom vorigen Jahrhundert paßt doch wirklich nicht her!)* Sie werden mir daher auch gestatten, als Wiener Abgeordneter hier meine Meinung zu sagen, und ich werde mir das von Ihnen, Herr Kollege, nicht nehmen lassen! *(Beifall bei der SPÖ.)*

Wie wird nun dieses Stadterneuerungsgesetz in Wien angewendet, wie wird es gehandhabt? *(Abg. A. Schlager: Um 120 Jahre dreht er die Geschichte zurück! Geh fort!)* Ja, ich weiß, das macht Sie etwas nervös, aber Sie werden sich doch hoffentlich mit dieser Geschichte nicht identifizieren. Daher verstehe ich Ihren Zwischenruf nicht. Oder wollen Sie sich identifizieren mit dieser Zeit? *(Abg. A. Schlager: Sie haben ja vom 5. Oktober gesprochen!)* Na ja, natürlich. Am 5. Oktober ist für Österreich eine sehr wichtige Entscheidung gefallen. Diese Entscheidung gefällt Ihnen nicht, Sie werden sie aber zur Kenntnis nehmen müssen! *(Beifall bei der SPÖ.)*

Ich darf vielleicht weiterfahren in meinen Ausführungen – mit Ihrer gütigen Erlaubnis. Ich sage noch einmal, daß wir hier in Wien zum Unterschied von anderen europäischen Großstädten bei der Anwendung dieses Gesetzes in sehr behutsamer Weise vorgehen werden. Bereits am 12. September 1974 hat die gewählte Bezirksvertretung des 16. Gemeindebezirkes die Stadtbaudirektion ersucht, ein von etwa 1800 Personen bewohntes Areal mit zirka 1000 Wohnungen zu überprüfen. Das ist geschehen, und zwar in einer Art und Weise, die weit über die gesetzlichen Bestimmungen hinausgeht.

Im § 5 Abs. 6 des Stadterneuerungsgesetzes heißt es nämlich – ich kürze das, bitte sehr, etwas –: Die Gemeinde Wien hat die Verpflichtung, eine öffentliche Auflage durchzuführen. Zeit und Ort der Auflage sind durch eine einmalige Veröffentlichung in dem für amtliche Mitteilungen der Gemeinde bestimmten Mitteilungsblatt und durch Anschlag an den Amtstafeln des Amtshauses des gegebenenfalls in Betracht kommenden Bezirkes kundzumachen. Innerhalb dieser Auflagefrist können von den Eigentümern der in den in Frage kommenden Gebieten gelegenen Grundstücke, den betroffenen Bestandnehmern und Nutzungsberechtigten schriftliche Äußerungen bei der Gemeinde eingebracht werden. Diese eingebrachten Äußerungen sind gemeinsam mit den Unterlagen oder dem Ergebnis der Untersuchung dem Amt der Landesregierung vorzulegen.

Die Stadtbaudirektion und die Stadt Wien gehen nun einen weiteren Weg. Sie haben den direkten Kontakt mit den Menschen, die in diesem Gebiet leben, hergestellt. Es wurde eine Informationsstelle eingerichtet, die von zahlreichen Mietern, Beschäftigten, Gewerbetreibenden, aber auch von den Hauseigentümern besucht wurde. Erfahrungsgemäß wird ja mit einem gesetzlich vorgeschriebenen Kundmachungsverfahren nur ein sehr geringer Teil der Bevölkerung informiert. Nur wenige Menschen

**Schemer**

lesen das Amtsblatt oder informieren sich in einer Großstadt durch das Lesen von Kundmachungen an der Anschlagtafel eines Amteshauses.

Wir haben also daher in Wien eine Informationsstelle für Stadterneuerung geschaffen, deren Zielsetzung es ist, die Bevölkerung unbürokratisch zu informieren. Über diese Kundmachung hinaus wurde an alle Postadressen dieses Gebietes eine Information verteilt, die Hinweise auf den Zweck und die Art der Aktionen gibt. Diese Aktion dauerte 8 Wochen, es wurden mit 400 Bewohnern, 27 Grundeigentümern und Vertretern von 24 Betrieben Gespräche geführt, es wurden insgesamt 217 Protokolle mit den Beteiligten aufgenommen.

Ein Großteil der kontaktierten Personen steht, das möchte ich hier sagen, einer Assanierung sehr positiv gegenüber, sei es durch eine gewünschte Verbesserung der Ausstattung der vorhandenen Wohnung oder auch aber auch durch eine Zusammenlegung und somit einer Vergrößerung ihrer Wohnung.

Ich möchte auch anmerken, daß die Hälfte der Bewohner dieses Gebietes ältere Menschen sind, die nicht in der Lage sind, die finanziellen Mittel für eine Neubauwohnung aufzubringen, die aber auch, das muß man sehen, ihre gewohnte Umgebung nicht verlassen wollen.

Als sehr positiv beurteilt wurden auch die Versorgung des Gebietes bezüglich des täglichen Bedarfes sowie auch die öffentlichen Einrichtungen und Verkehrsstrukturen.

Hohes Haus! Bei der Durchführung einer solchen Assanierung muß man vielleicht aber auch eine Reihe von anderen Kriterien beachten. Es sind dies vor allem die Umweltprobleme, der Mangel an Grünflächen, der Verkehrslärm und die Belästigung durch Betriebe.

Das Ergebnis der Erhebungen führte dazu, daß am 30. Jänner 1975 die zuvor erwähnte Bezirksvertretung einen Beschluß gemäß § 5 des Stadterneuerungsgesetzes gefaßt hat, wonach die Landesregierung eine Verordnung im Sinne des § 1 erlassen möge. Es wurde weiters verlangt, daß der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan auf seine Übereinstimmung mit den Assanierungszielen überprüft werden möge.

Ich möchte nicht unerwähnt lassen, Hohes Haus, daß sehr viele Initiativen in dieser Richtung von meinem Parteifreund, dem Abgeordneten Ing. Hobl, ausgegangen sind, der gemeinsam mit dem zuständigen Stadtrat und gemeinsam mit dem Bezirksvorsteher hier unermüdlich tätig war.

Ende November hat nun Bürgermeister Gratz eine im Stadterneuerungsgebiet liegende Aus-

stellung eröffnet, die den Versuch macht, die betroffenen Bewohner neuerlich in die Planungsabsichten einzuschalten, um ihre Mitarbeit in diesem Prozeß zu aktivieren. Es wird auch die Möglichkeit geboten, den Kontakt zwischen Betroffenen einerseits, Architekten, Bauingenieuren und Beamten der Baudirektion und des Sozialamtes der Stadt Wien andererseits herzustellen, und die bereits erwähnten Voruntersuchungen werden es ermöglichen, auf konkrete Vorstellungen einzugehen. Es geht ja in diesem Zusammenhang nicht nur um bautechnische Fragen, sondern es geht ja auch um die sozialen Probleme und um die finanziellen Erfordernisse der Bewohner.

Es besteht bereits große Übereinstimmung in der Frage der Projektierung einer Parkanlage mit Kinderspielplatz und über die Schaffung einer Spielstraße. Die Betriebe sollen nach Möglichkeit in einem bestimmten Bereich konzentriert werden, und die Errichtung einer Tiefgarage scheint dringend notwendig.

Damit, meine Damen und Herren, hat die Wiener Stadtverwaltung als eine der ersten Österreichs den konkreten Weg beschritten, dieses Stadterneuerungsgesetz anzuwenden.

Gegenüber allen Behauptungen ist die Wiener Gemeindeverwaltung sehr interessiert, alles zu tun, um zu verhindern, daß sich die gewachsenen Stadtgebiete leeren und zu Slums werden. Die Stadterneuerung ist aber auch auf Grund der bereits vorhandenen Infrastruktur finanziell günstiger für die Stadt als die sogenannte Stadterweiterung.

Das Bauen am Stadtrand, meine Damen und Herren, ist nämlich gar nicht so billig. Die Aufschließung neuer Gebiete mit Kanal, Wasser, Gas, Strom, der Bau von Schulen und Kindergärten, die Schaffung von Verkehrsverbindungen am Stadtrand belasten natürlich die Kommunen in erheblicher Weise, und das hat beispielsweise dazu geführt, daß am Stadtrand neben den Baukosten einer Wohnung ein nochmals so hoher Betrag für diese Infrastruktur aufgewendet werden muß.

Trotzdem, meine Damen und Herren, glaube ich, können wir auch auf die Stadterweiterung und somit eventuell auch auf die Anwendung des Bodenbeschaffungsgesetzes nicht verzichten. Noch immer gibt es in Wien zirka 50.000 beim Magistrat vorgemerkte Wohnungssuchende, und weitere Tausende sind bei den Genossenschaften vorgemerkt. Dabei ist zu vermerken, daß von den 700.000 in Wien vorhandenen Wohnungen rund 10 Prozent – einer meiner Vorredner, der Herr Kollege Melter, hat das ja auch gesagt –, 70.000 Wohnungen in Wien leerstehen. Ursache ist

1112

Nationalrat XIV. GP - 13. Sitzung - 16. Dezember 1975

**Schemer**

nicht der schlechte Zustand, sondern es sind dies Wohnungen, die von Hausbesitzern, Maklern zu horrenden Ablösen und Mieten den Wohnungssuchenden angeboten werden. Ich könnte Ihnen hier ganze Spalten aus dem „Kurier“ vorlesen – ich werde das nicht tun, weil die Zeit schon sehr vorgeschritten ist –, wo Sie das bestätigt finden.

Meine Damen und Herren! Ich vermerke mit größter Genugtuung, daß die Regierungserklärung vorsieht, daß entsprechende Maßnahmen gesetzt werden, um dem unerwünschten Leerstehen von Wohnungen entgegenzuwirken. Mit dem Stadterneuerungsgesetz allein wird es nicht gelingen, der Wohnungsnot, weder in Wien noch in den anderen Städten unserer Republik, Herr zu werden.

Wir müssen daher noch geraume Zeit am Stadtrand bauen, und hier werden wir eben wieder da oder dort neuerlich durch die Bodenspekulation gebremst. Erst die Beschlußfassung über das Stadterweiterungsgesetz, zu dem ja die ÖVP hier im Hause nicht die Zustimmung gegeben hatte, macht es möglich, hier gewisse Taten zu setzen.

In den letzten zwei Jahrzehnten, meine Damen und Herren, sind ja die Bodenpreise in Österreich überproportional gestiegen und belasten – das ist ja einige Male gesagt worden – die Bauträger in sehr steigendem Maße. Sie beeinflussen, wenn es sich beim Bauträger um eine Genossenschaft handelt, die den Grund kaufen muß, auch die Grundanteile für die neu zu errichtenden Wohnungen äußerst ungünstig. Für den Wohnbau geeignete Grundflächen, die über die notwendigen Aufschlüsse verfügen, sind nicht in ausreichendem Maße vorhanden und können ja auch nicht beliebig vermehrt werden. In unseren Städten sind eben die Grundflächen, die verbaut werden können, zu einem sehr knappen Gut geworden, das dem Eigentümer oder den Verfügungsberechtigten ja fast eine monopolartige Stellung einräumt. Der soziale und der gemeinnützige Wohnbau können nur dann entsprechend fortgesetzt werden, wenn der erforderliche Baugrund zu angemessenen Preisen zur Verfügung steht.

Meine sehr geehrten Damen und Herren von der rechten Seite des Hauses! Ihr seinerzeitiges Nein zum Stadterweiterungsgesetz steht daher im Gegensatz zu den Bedürfnissen von Zehntausenden Wohnungssuchenden in ganz Österreich.

Auch darauf haben Sie am 5. Oktober die entsprechende Antwort bekommen. Man sollte meinen, daß Sie aus dem Votum des Volkes eine Lehre und eine Konsequenz gezogen haben. Das scheint aber nicht der Fall zu sein. Zu dieser Ansicht komme ich, wenn ich Ihre Debattenbei-

träge hier verfolge. Aber das ist ebenfalls Ihr Problem.

Wir Sozialisten werden für die in der Regierungserklärung dargelegten Ziele unbeirrt eintreten. Ich bin überzeugt, daß Sie nach weiteren vier Jahren Regierung Kreisky nach wie vor die Bänke der Opposition einnehmen werden. *(Beifall bei der SPÖ. – Abg. Dr. Bauer: Das war ein starker Schluß!)*

Präsident **Minkowitsch**: Als nächster zum Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Suppan. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Suppan** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Mein Vorredner ist der erste Redner der Regierungspartei, der von den Ausführungen der Opposition – ich glaube, er meinte die ÖVP – beeindruckt ist. *(Ruf bei der SPÖ: Das hat er nicht gesagt!)* Wörtlich hat er das gesagt.

Hier unterscheiden Sie sich wohltuend von den Vorrednern Ihrer Partei. *(Abg. Schemer: Ich habe die Darlegungen aller Abgeordneten des Hauses gemeint!)* Hudeln Sie nicht! Wir sind gleich soweit.

Was ich jetzt sagen werde, soll bei Gott keine Rüge sein; ich möchte mir so etwas gar nicht erlauben, Sie haben hier eine typische Parteirede gehalten. Es ist Ihnen erstens entgangen – Sie waren nicht im Hause –, daß es kein Stadterweiterungsgesetz, sondern ein Stadterneuerungsgesetz gibt – Sie haben sehr ausführlich darüber geredet –, und es ist Ihnen zweitens, wahrscheinlich aus politischen Überlegungen, „entgangen“, daß dem Stadterneuerungsgesetz die Österreichische Volkspartei die Zustimmung gegeben hat. *(Beifall bei der ÖVP. – Abg. Schemer: Das habe ich gesagt!)* Nein, nein.

Meine Damen und Herren! Ich habe schon gesagt: Mein Vorredner hat sich von den anderen Rednern dadurch unterschieden, daß er uns anscheinend doch zugehört hat. Wenn man die Budgetdebatte verfolgt, hört man ja immer wieder die gleichen Ausdrücke: „konservativ“, „versteinert“, „lizitierend“, ich weiß nicht, welche Ausdrücke Sie noch gebraucht haben. Ich würde schon bitten, daß wir langsam eine Sprachregelung finden, damit nicht der eine dieses und der andere jenes hier ausspricht.

Herr Bürgermeister Pölz hat dem Hohen Haus sicherlich eine kleine Doktorarbeit im Aufzählen von Aussprüchen von Oppositionsabgeordneten vorgelegt. Er ist allerdings einen Beweis schuldig geblieben, nämlich den Beweis dafür, wo Abgeordnete der Österreichischen Volkspartei zum Budget 1976 Abänderungsanträge nach oben oder nach unten gestellt haben. Es ist ihm

**Suppan**

hier anscheinend eine Verwechslung mit seiner eigenen Fraktion passiert, zumal sie doch im Finanzausschuß einen Abänderungsantrag zum Bundesfinanzgesetz hinsichtlich der Ermächtigung für den Herrn Bundesminister für Finanzen einbringen mußte, nachdem der Herr Bundesminister eine Vorlesung unseres Klubobmannes zur Kenntnis genommen hatte und doch davon überzeugt war, daß der ursprüngliche Text nicht richtig war.

Meine Damen und Herren! Aus Ihren Aussagen ist wieder hervorgegangen, wir würden krankjammern, Schwarzmalerei betreiben.

Bedauerlicherweise müssen wir die Tatsache feststellen, daß wir zum gegenwärtigen Zeitpunkt über 70.000 Menschen in unserem Land haben, die keiner Arbeit nachgehen können. Diese Zahl wird sich in den nächsten Wochen und Monaten nicht nach unten, sondern leider Gottes nach oben verändern.

Ich glaube, gerade aus dieser Sicht kommt dem Kapitel Bauten und Technik eine besondere Bedeutung für das Jahr 1976 und sicherlich auch für die folgenden Jahre zu.

Wir müssen feststellen, daß 10 Prozent aller Beschäftigten Österreichs im Bauwesen tätig sind. Wenn ich die Statistik des Hauptverbandes zur Hand nehme, so finde ich 268.747 Menschen, die derzeit in Österreich im Bauwesen beschäftigt sind.

Wenn Sie sagen, daß wir krankjammern und schwarzmalen, so müssen wir wieder diese Statistik zur Hand nehmen, die aussagt, daß Ende Juli 1975 doch um 9293 Menschen weniger im Bauwesen beschäftigt waren als ein Jahr früher.

Von diesem Konjunktüreinbruch im Bauwesen ist besonders mein Heimatland, das Bundesland Kärnten, am ärgsten betroffen. Wir stellten dort mit Stichtag 31. 10. einen Beschäftigtenrückgang von 2,96 Prozent oder 5117 Beschäftigten fest.

Meine Damen und Herren! Sie sollen nicht immer glauben, wir seien bei Zahlen erfindisch. Ich möchte den Pressedienst der Kärntner Arbeiterkammer zitieren und das wiedergeben, was eine Umfrage unter 259 Betriebsräten des Landes Kärnten ergeben hat. Dieses Ergebnis lautet:

„15 Prozent beurteilten die Auftragslage im heurigen Jahr besser als im Jahre 1974, 47 Prozent gleich und 38 Prozent schlechter als im Vorjahr.“

Meine Damen und Herren! Das ist keine manipulierte Meinungsumfrage, das ist das Spiegelbild der Meinungen jener, die die

Interessenvertretung in den Betrieben wahrzunehmen haben.

Diese Umfrage ergibt weiter, daß sich 56 Prozent der befragten Betriebsräte für 1976 keine Veränderung gegenüber 1975 erwarten, 32 Prozent rechnen mit einem wirtschaftlichen Rückgang in ihrem Betrieb, und nur 12 Prozent der Befragten erwarten eine Besserung der wirtschaftlichen Entwicklung.

Das sind nicht unsere Zahlen. Das ist die Meinung von Kärntner Betriebsräten, die sie sehr unumwunden zugegeben haben.

Wenn man das Baugeschehen im Bundesland Kärnten betrachtet, dann muß man halt feststellen, Herr Bundesminister, daß wir, wenn wir das erste Halbjahr 1975 dem ersten Halbjahr 1974 gegenüberstellen, im Bundesland Kärnten einen Rückgang von 32,5 Prozent im Bauwesen zur Kenntnis nehmen müssen.

Hohes Haus! Ich habe schon ausgeführt, daß 10 Prozent der Beschäftigten Österreichs in der Bauwirtschaft tätig sind und daß daher dem Kapitel Bauten und Technik eine enorme Bedeutung gerade für das Jahr 1976 zukommt. Meine Vorredner haben sich mit den Budgetzahlen schon auseinandergesetzt, ich brauche das nicht zu wiederholen. Ich kann, Herr Bundesminister, nur feststellen: Mit diesem Budget 1976 werden Sie bei Gott nicht jene Aufgaben erfüllen können, die auf Seite 48 des vervielfältigten Textes der Regierungserklärung als Prioritätenkatalog dieser Bundesregierung angeführt sind. Mit diesem Budget 1976 werden Sie zur Vollbeschäftigung – Sie sprechen ja gerne von der Vollbeschäftigung; das haben Sie noch im Vorjahr getan, wenn ich auf Ihre Ausführungen zum Kapitel Bauten im Vorjahr verweisen darf – wenig beitragen.

Die Vollbeschäftigung, Herr Bundesminister und Hohes Haus, ist durch dieses Budget, ist vor allen Dingen aber durch die Ansätze zum Kapitel Bauten und Technik nicht gewährleistet. Im Gegenteil, ich möchte feststellen, hier spürt man die Rezession, und hier wird es offensichtlich und deutlich, daß wir nicht eine höhere Beschäftigtenlage, sondern eine niedrige Beschäftigtenlage zu verzeichnen haben werden.

Ich möchte mich, Herr Bundesminister, dem Wasserwirtschaftsfonds zuwenden. Mit diesem Problem beschäftigen wir uns ja schon seit Monaten oder schon, ich möchte sagen, seit Jahren, und es ist nie, nie, von Ihnen Klarheit zu bekommen, wie es im Wasserwirtschaftsfonds wirklich aussieht.

Wenn ich, Herr Bundesminister, den Wirtschaftsplan für das Jahr 1976 Ihres Budgets zur

**Suppan**

Hand nehme, so können Sie nach diesem Wirtschaftsplan im Jahre 1976 über noch zu vergebende Beträge in der Höhe von 102,5 Millionen Schilling verfügen. Herr Bundesminister! Das ist zum Wirtschaftsplan 1975 ein Minus von 76 Prozent.

Aber nun haben wir doch etwas Transparenz in die Ansätze des Wasserwirtschaftsfonds hineingebracht, nun haben Sie ja in einer schriftlichen Beantwortung endlich zugegeben, Herr Bundesminister, daß bis 30. November 1170 Ansuchen im Fonds vorliegen und daß diese 1170 Ansuchen eine Bausumme von 24 Milliarden Schilling ausmachen würden.

Herr Bundesminister! Wenn Sie diese Ansuchen im nächsten Jahr fördern würden – Sie haben die Geldmittel nicht, Sie haben sie nicht –, wenn wir aber diese Ansuchen in Vergleich stellen zu jenen Mitteln, die Sie zur Verfügung haben, Herr Bundesminister, dann brauchen Sie 120 Jahre – 120 Jahre! –, bis Sie diese 1170 Ansuchen im Wasserwirtschaftsfonds positiv erledigen können. Wenn ich die 600 Millionen und die Konjunkturausgleichsmittel für das Jahr 1976 dazurechne, dann weiß ich, oder das wissen auch Sie, daß Sie dann 13 Jahre dazu benötigen würden, um diese Ansuchen einer positiven Erledigung zuzuführen.

Herr Bundesminister! Wie wollen Sie das finanzieren? Geben Sie uns endlich einmal Auskunft! Sagen Sie nicht immer, wir von der Opposition seien falsch informiert. Nach diesen Unterlagen, die uns zur Verfügung stehen, müssen wir diese Aussagen treffen.

Und sagen Sie uns nicht immer, der Fonds sei liquid. Sie wissen selbst, Herr Bundesminister, daß auf Grund des Mehrwertsteuergesetzes, das Ihre Partei hier in diesem Haus mit Mehrheit beschlossen hat, die letzte Baurate nicht vorgelegt wird, weil die letzte Baurate niedriger ist als der anfallende Betrag an Mehrwertsteuer. Und da jonglieren Sie immer und sagen, ich brauche keine Anleihe nehmen, die Liquidität des Fonds ist gegeben.

Herr Bundesminister! Ich glaube, nach Ihrer heutigen oder gestrigen „Kurier“-Aussage ist ja nun auch der Traum des Herrn Bundeskanzlers in der Hollywood-Schaukel am Wörthersee ausgeträumt, alle Gewässer seien in sieben Jahren rein. Ich glaube, drei Jahre sind inzwischen vergangen. Diese drei Jahre sind nicht dazu benützt worden, um jenen Betrag, den der Herr Bundesminister für Finanzen mit 90 Milliarden Schilling angegeben hat, abzubauen. Bleiben Ihnen noch vier Jahre, Herr Bundesminister, und Sie müßten daher jährlich 10, 11 Milliarden Schilling einsetzen, um den Traum des Herrn Bundeskanzlers, in sieben Jahren seien alle Gewässer rein, zu verwirklichen.

Herr Bundesminister! Sie haben einmal gesagt, im Autobahnbau muß man alles in Frage stellen. Ich glaube, Sie wollen jetzt auch im Wasserwirtschaftsfonds alles in Frage stellen. Sie wollen die Trinksteuer einführen, die Wassertrinksteuer. Wie berechnen Sie das? Einmal heißt es, 365 S pro Kopf, dann heißt es, Aufkommen 1,4 Milliarden Schilling. Herr Bundesminister! Legen Sie die Karten auf den Tisch! Sagen Sie, daß Sie nicht in der Lage sind, über diesen Wasserwirtschaftsfonds die Bedürfnisse der Gemeinden, der Länder, einzelner Privatwerber, der Industrie zu realisieren. Sagen Sie, welche neue Steuern Sie einführen wollen, und sagen Sie uns auch klar und deutlich, wie hoch diese Steuern sein werden.

Über den Bau der Südautobahn, Herr Bundesminister, haben Sie persönlich und der Herr Finanzminister schon so viel ausgesagt, daß man schon bald ein Buch darüber schreiben könnte. Ich will mich daher damit nicht beschäftigen, sondern ich möchte mich heute mit Ihnen auseinandersetzen über eine Taktik, die Sie gerne anwenden. Wenn man an Sie eine konkrete Frage stellt, dieses, jenes, das andere Baulos, dann sagen Sie: Ja, die Länder, der Landesstraßenreferent, die Landesregierung ist so zögernd, sie legt so langsam die Pläne vor.

Ich habe mir nun auf Grund von zwei ausgeschriebenen Bauvorhaben einmal diesen Aktenlauf ausgehoben und nachgerechnet.

Herr Bundesminister! Im Bereich der Südautobahn Auerlingbrücke: Bewilligung des Bundesministeriums für Bauten zur Ausschreibung: 19. Juni, Ende der Ausschreibungsfrist: 26. August, also insgesamt 68 Tage. Bewilligung des Bautenministeriums, Schreiben vom 14. November, eingetroffen bei der Kärntner Landesregierung am 3. Dezember, also 99 Tage Aktenlauf. Und Sie sagen immer, die Länder seien schuld, die Länder arbeiten so zögernd!

Zweiter Fall: Starrybachbrücke. Bewilligung des Ministeriums: 30. Juni, Ende der Ausschreibungsfrist: 9. September, 71 Tage. Schreiben vom Ministerium: 13. November, eingelangt bei der Kärntner Landesregierung am 9. Dezember.

Ich will nicht nostalgisch sein, meine Damen und Herren, aber seinerzeit mit den Postkutschen sind die Briefe doch etwas schneller auch über den Semmering nach Kärnten befördert worden. Tatsache: eingelangt am 9. Dezember 1975, Aktenlauf 91 Tage.

Herr Bundesminister! Ich frage Sie: Wer verzögert hier – die Länder oder Sie als zuständiger Bautenminister?

Ich möchte das Problem der Südautobahn

**Suppan**

abschließen und vielleicht doch darauf hinweisen, Herr Bundesminister, daß die Umfahrung oder Durchfahrung der Landeshauptstadt Klagenfurt ein viel größeres Problem werden wird, als Sie sich das vielleicht derzeit vorstellen. Ich möchte Sie daher doch mit allem Nachdruck auf das Memorandum des Magistrates der Landeshauptstadt Klagenfurt, das Ihnen am 30. Oktober 1975 vorgelegt wurde und das als Weiterführung der Südautobahn im Raume Klagenfurt eine andere Trassenführung vorsieht, aufmerksam machen. Ich würde Sie dringlich bitten, Herr Bundesminister, daß Sie dieses Memorandum nicht vom Tisch fegen und nicht in den Wind schlagen.

Mein Kollege Ing. Letmaier hat schon auf den desolaten Zustand der Kasernen Österreichs hingewiesen. Wir haben es anlässlich der Beratungen des Kapitels Landesverteidigung gemacht. Der Herr Bundesminister für Landesverteidigung hat festgestellt, daß es seit dem Jahre 1972 einen Mißständekatalog auf dem Sektor der Kasernen für das Bundesheer gibt. Wenn heute Ihre Redner ausführen: Ja, 25 Jahre ist nichts geschehen!, dann muß ich sagen, spätestens seit 1972 ist der Zustand der Kasernen, in denen sich unsere jungen Bürger befinden, dem Ministerium und der Öffentlichkeit bekannt. Ich muß Ihnen sagen, Herr Bundesminister, drei beziehungsweise vier Jahre haben Sie auf diesem Gebiet nichts getan, sondern Sie haben ein Schlagwort in die Welt gesetzt: Wir bieten Kasernen an.

Ich habe auch hier zwei Fälle geprüft, und ich gebe diese Fälle gerade hier weiter, weil heute schon wiederholt vom sogenannten Bodenwucher gesprochen wurde, von den Bodenspekulanten. Areal mit 22.361 Quadratmeter in der Landeshauptstadt Klagenfurt, Quadratmeterpreis des Bundes 770 S pro Quadratmeter. Areal mit 23.398 Quadratmeter, Quadratmeterpreis des Bundes 891 S.

Meine Damen und Herren! Ich frage Sie: Wer ist hier Bodenspekulant, wer treibt hier die Preise hinauf? Der Private oder das Ministerium? *(Beifall bei der ÖVP.)*

Über den Wohnbau, Herr Bundesminister, wurde schon sehr vieles ausgeführt. Sie haben in diesem Zusammenhang einige Initiativen angekündigt. Wir haben uns schon im Finanzausschuß darüber unterhalten, und Sie sagen ja nun endlich auch, daß die Bewirtschaftungskosten den anderen Kosten davonlaufen. Aber Sie finden gleich die Entschuldigung: Das Öl sei schuld. Sie erwähnen mit keinem Wort, Herr Bundesminister, daß diese Preissteigerungen im Wohnbau mit der Einführung der Mehrwertsteuer eingetreten sind, denn Strom, Wasser, Fäkalienabfuhr waren nun einmal bis zur

Einführung der Mehrwertsteuer umsatzsteuerbefreit. Sie möchten sich heute ausreden und sagen: Ja, die gestiegenen Ölpreise seien an den Bewirtschaftungskosten der Wohnbaupreise schuld.

Hatten Sie 1970 beziehungsweise 1971 noch ein konkretes Konzept, besser wohnen und schneller bauen, der Öffentlichkeit vorgelegt und 5000 Wohnungen im Jahr mehr angekündigt, so schulden Sie uns auf die seinerzeitige Regierungserklärung, basierend auf dem Jahre 1971, 20.000 Wohnungen, Herr Bundesminister. Sie werden nicht mehr Wohnungen bauen können, denn die Steigerung der Wohnbauförderungsbeiträge im Budget macht 5,6 Prozent aus. Sie wissen selbst, daß bei vorsichtigster Schätzung wir in der Bauwirtschaft mit einer Preissteigerung von mindestens 12 Prozent für das Jahr 1976 rechnen müssen.

Meine Damen und Herren! Sie sind auf dem Sektor des Wohnbaues hilflos. Sie haben keine Konzepte. Sie wursteln weiter. Sie möchten jetzt wieder auf andere Dinge ausweichen.

Hohes Haus! Der Bundesminister für Bauten ist eigentlich jener Mann im Bereich einer Regierung, der das gesamte Baugeschehen im Lande beeinflusst. Er hat es in der Hand, die Konjunktur zu beschleunigen oder zu bremsen. Er hat es in der Hand, die Vollbeschäftigung sicherzustellen oder Arbeitslose im Lande zu haben.

Wenn ich den Bautenminister mit einem Volksausdruck vergleichen darf, so ist er eigentlich der gute Josef, der Nährvater. Betrachten wir aber nun den Bautenminister Moser, so müssen wir sagen, er fährt mit Geschwindigkeitsbeschränkung, hat allerdings einen weiten, weiten Fernblick, denn er träumt von einem besseren Straßennetz, er träumt von reinen Gewässern und Seen, er träumt von mehr und billigeren Wohnungen. Leider, leider, meine Damen und Herren, träumt er halt nur, denn der Bautenminister Moser ist ein Minister mit leeren Taschen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident **Minkowitsch**: Als nächster zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Deutschmann. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Deutschmann** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wie alljährlich bildet sich auch heuer bei der Debatte zu Bauten und Technik ein Schwerpunkt Straßenbau. Ich glaube, daß dieser Schwerpunkt mit Recht gesetzt wird, weil wir doch feststellen können, daß unsere österreichischen Straßen zum größten Teil nicht in der Lage sind, den Verkehr aufzunehmen. Tagtäglich können wir von

**Deutschmann**

schrecklichen Unfällen lesen. Wir erleben sie zum Teil auch, weil wir sehr viel unterwegs sind. Ich möchte als Kärntner kurz darauf hinweisen, daß die Fahrt von Wien nach Klagenfurt wirklich nicht sehr einfach ist, weil die Straßen von Wien nach Kärnten kaum den Verkehr aufnehmen können, der auf diesen Straßen zustande kommt.

Aus dieser Überlegung heraus hat sich die Österreichische Volkspartei seinerzeit in der Regierungsverantwortung mit dem Problem der Südautobahn beschäftigt, diese Südautobahn auch projektiert und in weiterer Folge den Bau auch eingeleitet. Es wird in all den letzten Jahren sehr oft und speziell beim Thema Bauten über die Südautobahn geredet. Gerade im letzten Jahr zum Kapitel Bauten, beim Budget 1975, wurde der Höhepunkt erreicht, weil wir feststellen mußten, daß bei den Budgetansätzen für das Jahr 1975 die Autobahn erst im Jahre 2005 von Wien bis Klagenfurt befahrbar sein wird.

Die Situation wurde von den Österreichern aufmerksam verfolgt, das Vorgehen jedoch nicht zur Kenntnis genommen. In allen Bereichen haben sich Menschen zusammengetan und gegen diese Verzögerung demonstriert, und ich bin nicht der Meinung des Kollegen Lehr, der vor mir sprach und erklärte, daß diese Sympathiewerbung für die Südautobahn unter dem Pickerl „Südautobahn – ja“ ins Leere ging. Ich möchte ganz besonders den Zeitungen danken, daß sie diese Südautobahn unterstützt haben, weil wir doch der Meinung sind, daß hier schnellstens Abhilfe geschaffen werden muß. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Ich möchte in diesem Zusammenhang aber auch erinnern, daß gerade diese Sympathiewerbung der Zeitungen in die Zeit des Wahlkampfes fiel, und es ist nicht anders zu erwarten gewesen, als daß sich die Regierungsmitglieder – der eine mehr, der andere weniger – in Aussagen engagiert haben, und wir konnten dann in einigen Publikationen sehr Interessantes lesen. Das wird auch dazu führen, daß ich den Herrn Bautenminister frage, wie er zu diesen Aussagen steht und ob er meint, daß diese Aussagen auch einen Wahrheitsgehalt beinhalten.

So hat der Herr Finanzminister Androsch am 13. August 1975 in der „Wiener Zeitung“ erklärt, daß spätestens Mitte der achtziger Jahre die Südautobahn durchgehend befahren werden könne. Herr Bautenminister Moser, das würde in knappen neun Jahren sein.

Man hat im Zusammenhang mit der Diskussion um die Südautobahn auch versprochen, daß man einen Autobahngipfel mit den zuständigen Landeshauptleuten einberufen und mit ihnen

diskutieren wird. Man wird auch eine Möglichkeit finden, diese Südautobahn bis zum Jahre 1985 fertigzustellen.

Es haben heute einige der Vorredner, insbesondere der Herr Abgeordnete Hobl und der Herr Abgeordnete Lehr darauf hingewiesen, wie sich die Österreichische Volkspartei immer wieder hier in diesem Hohen Haus gibt, daß sie Forderungen aufstellt, lizitiert und so weiter. Und der Herr Abgeordnete Lehr hat dann auch gesagt: Naja, schauen Sie, Hohes Haus, zaubern kann man nicht.

Und jetzt hier ein ernstes Wort dazu: Man kann die Österreichische Volkspartei als Oppositionspartei nicht als Lizitier hinstellen, wenn Regierungsmitglieder über die Presse oder über ihren Pressedienst Erklärungen abgeben wie der Herr Finanzminister. Ich glaube, es ist das Recht der Opposition, zu fragen: Wird man diese Zeitspanne einhalten können? Ich glaube, es wird mit Recht die Frage gestellt: Wird man in der Lage sein, die Mittel aufzubringen? Es hat das nichts mit der Lizitiererei zu tun. Man soll nach den Wahlen auch zu dem Versprochenen von vor den Wahlen stehen.

Aber schon am 16. August, drei Tage später, erklärte der Herr Finanzminister, Wechsel und Pack sollen als vollausgebaute Mautautobahn bis spätestens 1985 fertig sein. Am 13. August sprach man noch von „durchgehend“, am 16. August sprach man nur mehr von Wechsel und Pack. Und man sprach hier schon von einer Maut. Und Sie wissen ja selbst, daß man im Zusammenhang mit dieser Sympathiekundgebung über die Presse sehr viel über: die Maut ja, die Maut nein, gesprochen hat. Man hat über eine Finanzierungsgesellschaft geredet, und heute stellen Sie sich hieher zum Rednerpult und erklären: wir wollten ohnedies, aber ihr von der Österreichischen Volkspartei, ihr seid ja nicht bereit, hier mitzutun. Wir haben bis zum heutigen Tag, Herr Bautenminister, von Ihnen nicht einen einzigen Vorschlag in dieser Richtung bekommen.

Ich möchte weiter zitieren. Am 23. Oktober gab es eine Klausurtagung der SPÖ. Hier berichtet die „Kleine Zeitung“ über ein persönliches Interview mit dem Herrn Finanzminister, und der Herr Finanzminister Androsch erklärte: budgetpolitisch sei das für ihn völlig unerheblich. Mit Maut gehe es bei der Südautobahn schneller, ohne Maut langsamer, alles andere sei eine Illusion. Und ich möchte Sie noch einmal erinnern: er hat am 13. August erklärt, spätestens Mitte der achtziger Jahre werde die Südautobahn durchgehend befahren werden können. Es sind nur einige Tage nach den Nationalratswahlen – bis zu dem Termin 23. Oktober – vergangen, und schon hat sich in der



**Deutschmann**

Meinung des Herrn Finanzministers sehr wesentliches geändert.

Herr Bautenminister! Jetzt sind Sie am Zug. Sie müssen uns endlich einmal erklären, wie Sie sich die Finanzierung der Südautobahn vorstellen. Sie müssen uns endlich einmal sagen: Wird es eine Maut geben, wird es keine Maut geben? Welche andere Finanzierungsmöglichkeit sehen Sie, um die Südautobahn endlich einmal voranzutreiben?

Ich habe schon im letzten Jahr zu diesem Thema das Wort ergriffen, und ich wollte mich heute im stenographischen Protokoll vergewissern, welche Stellungnahme Sie zu den Problemen der Südautobahn im letzten Jahr abgegeben haben. Wissen Sie, Herr Bautenminister, daß Sie mit keinem einzigen Wort die Südautobahn berührt haben? Mit keinem einzigen Wort, obwohl wir Ihnen erklärt haben, daß die Budgetansätze für das Jahr 1975 so weit ausreichen, daß wir erst im Jahre 2005 zu einer bis Klagenfurt durchgehenden Autobahn kommen.

Aber etwas, Herr Bautenminister, haben Sie doch am 31. Oktober dieses Jahres in Ihrem Pressedienst erklärt: Minister Moser will eine Kommission, in der auch die Bundesländer vertreten sind, beauftragen, Einsparungsmöglichkeiten beim Autobahnbau zu prüfen. Eventuelle Sparmaßnahmen dürfen jedoch nicht die Sicherheit der Autobahnbenützer beeinträchtigen – sehr lobenswert, Herr Minister –, doch könnten die Kurvenradien der Autobahnen beispielsweise verringert werden, da nun das Tempolimit auf 130 Stundenkilometer geht.

Auch dazu, Herr Bautenminister, wollen wir eine offene Antwort. Sind Sie wirklich der Meinung, daß Sie Autobahnen bauen können, auf ein Tempolimit von 130 ausgerichtet? Glauben Sie, daß das der richtige Weg ist im österreichischen Autobahnbau? Glauben Sie, daß das Fahren auf solchen Autobahnen, die zugeschnitten sind auf 130 Kilometer, dann letzten Endes den Verkehrsbedürfnissen entspricht?

Ich möchte Sie auch fragen, weil Sie versuchten, uns hier diese Kommission vorzuschlagen oder zu präsentieren: Haben Sie diese Kommission schon einberufen? Arbeitet diese Kommission schon oder wann soll diese Kommission dann letzten Endes ihre Aufgabe bewältigen?

Herr Bundesminister! Ich glaube, Sie sehen selbst ein, daß es im Autobahnbau und speziell bei der Südautobahn so nicht weitergehen kann. Der Herr Bundeskanzler hat eine sehr nette Aussage gemacht in seiner Regierungserklärung, wo er von den berechtigten Anliegen der

Bevölkerung im Zusammenhang mit dem Straßennetz sprach.

Herr Bundesminister! Die Bevölkerung hat wirklich das Recht, zu erfahren, wie es weitergehen soll. Bitte schweigen Sie nicht zu dem Problem Südautobahn. Geben Sie uns die Auskunft, wann die Südautobahn bis Klagenfurt befahren werden kann und ob Sie bereit sind, den Intentionen des Herrn Finanzministers auch nachzukommen, daß die Südautobahn im Jahre 1985 durchgehend bis Klagenfurt befahrbar sein wird. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident **Minkowitsch**: Als nächster zu Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Dr. Bauer. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. **Bauer** (ÖVP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wenn der Herr Abgeordnete Schemer spricht, bin ich nie unglücklich, weil er mir immer – auch drüben im Rathaus bei meinen Freunden ist das so gewesen – Gelegenheit bietet zu replizieren. Er ist seiner Usance, wenn ich das so sagen darf, treu geblieben. Auch hier kann man replizieren, und ich möchte in Ergänzung der Äußerungen meines Freundes Suppan noch ganz kurz einige Bemerkungen deponieren.

Der Herr Abgeordnete Schemer hat erklärt – da finden wir uns in der Beurteilung dieser Sachlage in Übereinstimmung –, es koste unendlich viel Geld, am Rand großer Städte – wenn ich das sinngemäß replizieren darf – zu bauen, weil eine Fülle von Aufschließungskosten dazukommt, weil die Frage von Kommunikationsmöglichkeiten in diesen Neusiedlungsgebieten zu prüfen ist und anderes. Er hat sich im einzelnen mit diesen Dingen nicht beschäftigt. Ich möchte nur ganz kurz auch diesen Aspekt hier erwähnen dürfen.

Aber, Herr Abgeordneter, so sehr ich verstehe, daß Sie noch unter dem Eindruck Ihrer Tätigkeit im Gemeinderat stehen, eines dürfen Sie bitte hier nicht: den Eindruck erwecken, als ob in Wien alles eitel und Wonne, Liebe und Waschtrog wäre. Ich war nämlich auch einmal Wiener Landtagsabgeordneter und, Herr Kollege, ich kann mich ganz genau erinnern, daß es meine Freunde in unserer Fraktion gewesen sind, die immer wieder darauf hingewiesen haben, daß es höchst problematisch ist, nur am Stadtrand neue Viertel entstehen und die Altstadt verfallen zu lassen.

In der Zwischenzeit haben Sie, offenbar das „natürliche Rechtsempfinden“ benützend, umgelernt, in der Zwischenzeit ist auch bei Ihnen ein Umdenkungsprozeß eingetreten, den ich durchaus respektiere; wir nehmen das dankbar zur Kenntnis.

**Dr. Bauer**

Allerdings, Herr Kollege, bitte ich Sie um eines: Legendenbildungen sollte man in dem Zusammenhang nicht dulden und nicht fördern. Wenn Sie hier ein Lamento über den zunehmenden Verfall von alten Häusern angestimmt haben, dann lade ich Sie ein – ich bin weder Hausbesitzer noch habe ich die Interessen dieser Gruppe von Menschen, die nicht zu den Reichen zählen, zu vertreten –, sich einmal in die Lage von Besitzern von Althäusern zu versetzen, von Menschen, die oft aus ihrer eigenen Tasche dazuzahlen, damit sie dort die notwendigsten Reparaturen machen können. Das ist doch die Wahrheit und nicht das, was Sie hier von wegen Spekulation in den Raum gestellt haben.

Denn wenn ich, Herr Kollege Schemer, Ihren Gedanken weiter folge, dann muß ich sagen: Je größer der Eigentümer, umso größer die Spekulation. Da der größte Hauseigentümer und der größte Grundbesitzer in Wien die Gemeinde ist, ist also die Gemeinde Wien, mehrheitlich sozialistisch regiert, der größte Spekulant in diesem Land, Kollege Schemer, zu dieser Meinung muß man ja kommen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Etwas darf man bei dieser Angelegenheit doch auch nicht übersehen. Von West nach Ost ist ein Gefälle, ein echtes Wohnungsgefälle in bezug auf die Ausstattung. Wenn Sie hier – ich habe es mir nicht so rasch besorgen können, ich glaube aber, ich habe es richtig im Gedächtnis – eine Ziffer von 20 Prozent Substandardwohnungen für Wien angeben, so wird es vielleicht etwas höher liegen *(Abg. Dr. Gruber: 25 Prozent!)*; 25 Prozent, sagt Gruber, er hat die „Statistischen Nachrichten“, das wird sicherlich stimmen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Hier liegt vor allem eine qualitative, nicht so sehr eine quantitative Wohnungsnot vor, und mit diesen Dingen haben wir uns auseinanderzusetzen.

Nun noch einmal: Einige meiner Freunde haben hier Andeutungen in dieser Richtung deponiert. Wir sind durchaus Gesprächsbereit über alle Themen, nur lassen wir uns nicht mit billigen Schlagworten abspeisen und nicht mit Spekulanten identifizieren, und wir sehen es auch nicht gerne, wenn man Bürger unserer Stadt nennt, die sich ja hier nicht wehren können. Ich habe mit den beiden Herren, die Sie genannt haben, wahrlich nichts zu tun, da müßten Sie schon die „Gesiba“ bei mindestens einem fragen um die Geschäftsbeziehungen und vor allem um die Jubiläumshäuser, wo Sie ja einiges – ich möchte nicht sagen – am Kerbholz haben, nämlich nicht Sie persönlich, wo sich aber Dinge abgespielt haben, die im wahrsten Sinne des Wortes zum Himmel schreien. *(Lebhafte Zustimmung bei der ÖVP.)*

Nun, meine sehr verehrten Damen und Herren, vielleicht noch eine Bemerkung in Richtung des Herrn Bundesministers. Einer meiner Freunde – ich glaube, es war Suppan – hat in Abwandlung des Bildes aus unserer ruhmreichen österreichischen Geschichte „Friedel mit der leeren Tasche“ gesagt: „Moser“ – ich lasse alle Titel, Herr Bundesminister, mit allem Respekt weg – „mit der leeren Tasche“.

Irgendwie stimmen diese Überlegungen schon. Denn wenn man sich die absoluten Zahlen Ihrer Budgetansätze ansieht – ich habe nie, in keiner gesetzgebenden Körperschaft, der ich angehört habe, lizitiert oder verlangt: noch mehr und noch mehr!, weil auch ich mir immer wieder die Frage vorlege, wer das bezahlen soll –, wenn man sich diese Ansätze ansieht und die Vorschau 1974 zur Hand nimmt, die ich mir gründlich angeschaut habe, dann muß man zu dem Schluß kommen, daß das sogenannte bauwirksame Budget, über das Sie verfügen, etwa die gleiche Höhe, den gleichen Umfang hat wie das im Jahre 1975. Sie werden also 1976 etwa 7,4 Milliarden Schilling bauwirksam zur Verfügung haben.

Und das bedeutet doch einiges, vor allem dann, wenn auf Seite 94 ganz interessant erklärt wird, daß, will man Hoch- und Tiefbauleistungen in der Höhe von einer Million Schilling erbringen, insgesamt Lieferungen von 1,6 Millionen Schilling damit verbunden sind. Das bedeutet, wenn ich eine Minderausgabe von einer Milliarde hypothetisch annehme, daß dieser Effekt, den Sie sozusagen als einen Multiplikatoreffekt ansehen können, sich negativ auswirken wird. Sie werden also nicht nur eine Milliarde weniger zur Verfügung haben, sondern Sie werden auf Grund der Auswirkungen außerdem noch einmal um einige hundert Millionen weniger in die Wirtschaft fließen lassen können, sodaß Argumente in der Richtung, mit diesem Budget werden auf dem Gebiet der Bauwirtschaft zusätzlich Arbeitsplätze gesichert, nach meinem Dafürhalten und nach meinen Überlegungen, die ich hier mit Zahlen belegen kann, wirklich nicht zutreffen.

Und nun, Herr Bundesminister, erlauben Sie mir, daß ich einige spezifische, wenn ich so sagen darf, Wiener Probleme hier anschneide. Ich hätte eigentlich sehr gerne gehört – aber vielleicht wird der Herr Kollege Schemer sich da nickend anschließen –, wenn er ein Spezifikum aus dem Bezirk, den wir beide politisch betreuen, hier angeschnitten hätte, aber vielleicht ist es nur in dem Zeitdruck unterblieben; Sie erlauben, daß ich das nachhole.

Wir beide leiden, Herr Bundesminister, unter permanenten Interventionen im Zusammenhang mit – hoffentlich zitiere ich es jetzt richtig bei

**Dr. Bauer**

diesen dauernden Umbezeichnungen – der B 8, der Bundesstraße, die durch Kagran nach Angern geht. Dort ist eine Brücke über die Alte Donau, die Brücke ist nur einseitig befahrbar.

Herr Bundesminister, uns wurde gesagt, daß man etwa 22 Monate bräuchte, um diese Brücke instand zu setzen. Ich halte das für völlig unmöglich und darf Sie höflichst bitten, hier nach dem Rechten zu sehen. Vielleicht ist es auch im Einvernehmen mit der zuständigen Magistratsabteilung möglich, dort zu einer etwas rascheren Bauleistung zu gelangen.

Ich möchte in diesem Zusammenhang, weil ich schon bei den Straßen bin, noch etwas Weiteres bemerken dürfen. Es geht dabei um ein Problem, das sehr viele Menschen betrifft, und zwar nicht nur Wählerinnen und Wähler unserer Partei; man kann das ja sehr billig machen, indem man Bürgerinitiativen parteipolitisch abqualifiziert.

In Hietzing ist zwar kein Volksaufstand los, aber die Hietzinger Bevölkerung und nicht nur diese ist ernstlich beunruhigt über die B 222. Ich habe diesbezüglich eine Fülle von Unterlagen; Herr Bundesminister, Sie werden sie auch kennen. Man kann nun sagen, dieser Straßenzug ist im Bundesstraßengesetz festgelegt, die Ausführung dieses Objektes fällt, so wie es draußen in den Ländern die Landesbaudirektionen sind, in die Kompetenz der Stadtbauverwaltung in Wien. Aber ich würde doch meinen, Herr Bundesminister, unter dem Eindruck der beunruhigten Bevölkerung in diesen Gebieten, daß Sie die Freundlichkeit haben sollten, sich mit diesem Problem ganz besonders zu befassen, und daß Sie Maßnahmen setzen sollten, damit für den Fall, daß diese Straße gebaut werden sollte – ich bezweifle die Notwendigkeit –, die Belästigung der Bevölkerung auf ein Minimum reduziert wird.

In dem Zusammenhang gleich eine weitere Angelegenheit, die auch wieder den Abgeordneten Schemer und mich, glaube ich, sagen zu dürfen, interessiert, das ist die A 20, Traisenstraße. Der Bezirksvorsteher Stroh hat dort seinen Kopf hinhalten müssen an Stelle eines anderen, der verdienterweise dort hätte kritisiert werden müssen, nämlich der zuständige Politiker, der für die Stadtplanung verantwortlich ist. Dort ist auch eine außerordentliche Unruhe unter der Bevölkerung, weil mitten durch ein Wohngebiet eine Schnellstraße gelegt werden soll. Ich bin der Auffassung, daß man dort unter Umständen überlegen sollte, durch einen sanften Druck, den das Ministerium in Richtung Stadt sicherlich ausüben könnte – das ist durchaus legitim –, wenn schon diese Straße notwendig ist, sie eben in Form einer Untertunnelung zu führen. Das ist theoretisch möglich,

die Kosten sind natürlich zweifelsohne zu überlegen, ich weiß das.

Meine Damen und Herren, erlauben Sie mir noch eine weitere Bemerkung, einen Gedanken, der mich persönlich sehr bewegt. Bei der Beschlußfassung des Bundesstraßengesetzes 1971 sind wir Parlamentarier der Auffassung gewesen, man müßte alles tun, um auch hier Arbeitsplätze zu sichern. Ich darf das Hohe Haus und Sie, Herr Bundesminister, für den Fall, daß Sie das nicht ohnehin bekommen haben, von einer Stellungnahme des Österreichischen Siedlerverbandes informieren. Der Siedlerverband ist eine völlig überparteiliche Organisation, in der mit Sicherheit mehr Sozialisten, Kollege Babanitz, als Damen und Herren von unserer Seite vertreten sind. Wenn man den Unterschreibenden glaubt, sind etwa 200.000 Menschen durch diesen Verband erfaßt. Ich halte das für durchaus möglich.

Dieser Verband hat jedem Abgeordneten geschrieben unter Hinweis auf eine Vorsprache, die nicht nur bei dem Zentralsekretär der SPÖ, bei dem Kollegen Blecha, und dem freiheitlichen Gemeinderat Dr. Hirnschall in Wien erfolgt ist, sondern auch bei mir persönlich. Man bittet uns, dieses Bundesstraßengesetz zu novellieren. Man verweist auf sehr kritische Aussagen des Rechnungshofes; ich habe sie mit. Ich möchte Sie aber damit nicht belasten und nicht belästigen. Wenn man hier einen Blick hineinmacht, dann weiß man, worum es geht; es geht um das verbesserte straßenrechtliche Verfahren für Betroffene und Anrainer sowie Personen, die Einwirkungen durch neu zu schaffende Bauwerke dieser Art ausgesetzt werden, um die Parteienstellung.

Es geht auch um etwas, meine Damen und Herren, was man in der heutigen Zeit, die weithin eigentumsfeindlich ist, einmal sagen muß. Es geht darum, den sogenannten kleinen Häuslbauern – nicht den Spekulanten, Herr Kollege Schemer, von denen Sie mit Genuß geredet haben, zu denen keiner von uns Beziehungen hat, zumindest niemand von uns, bei Ihnen sicherlich auch nicht persönlich, ich möchte Ihnen gar nichts unterstellen, Ihnen am allerwenigsten –, geht darum, den kleinen Häuslbauern zu helfen, jenen Leuten, die sich mit ihrer Hände Arbeit Eigentum geschaffen haben und die nicht deshalb, weil es einem Techniker, egal welchen Ranges, plötzlich einfällt, dort muß eine Straße gezogen werden, ihr Eigenheim verlieren sollen.

Diese Leute speist man dann mit lächerlichen Beträgen ab. Sie bekommen um diese Entschädigungssumme – glauben Sie mir das – niemals ein neues Haus, es sei denn, sie investieren neuerlich ihre Arbeitskraft.

1120

Nationalrat XIV. GP - 13. Sitzung - 16. Dezember 1975

**Dr. Bauer**

Hier sollte man in einer vernünftigen Form umdenken. Wir sind gesprächsbereit, und ich hoffe, meine Damen und Herren, da auch der Herr Zentralsekretär Blecha eine ähnliche Gesprächsbereitschaft bekundet hat – in diesem Brief wird sie behauptet, ich zweifle nicht an diesem seriös abgefaßten Schreiben –, daß man diesen Siedlern, die nicht zu den reichen Leuten zählen, in absehbarer Zeit helfen kann. Von unserer Seite aus wird dieses Problem jedenfalls entsprechende Berücksichtigung finden.

Meine Damen und Herren! Ganz kurz noch – ich komme schon in wenigen Minuten zum Ende, ich möchte auch nicht überziehen – zu einer Angelegenheit, die sich wie ein rotes Fädchen – ich getraue mir ja gar nicht zu sagen: roter Faden, denn Faden ist etwas Stärkeres – durch die Budgets der vergangenen Jahre zieht und auch durch die Diskussionen über diese Budgets. Das ist das sogenannte Wiener Memorandum und die Transaktionen, die damit zwangsläufig verbunden sein müssen: Abtausch von Gründen, nicht nur Verkauf von Kasernen in Wien an die Gemeinde, sicherlich auch zu Beträgen, die nicht gerade niedrig sein werden. Aber was ist hier geschehen?

Da glaube ich sagen zu dürfen oder leider sagen zu müssen: Es ist im letzten Jahr so gut wie überhaupt nichts geschehen, und hier wurden in den vergangenen Jahren permanent Ankündigungen in dieser Richtung gemacht. Die Öffentlichkeit – nicht nur ein oppositioneller Parlamentarier –, die Öffentlichkeit, Herr Bundesminister, kann sich hier gefoppt fühlen. Ich bin sehr gespannt, ob es Ihnen möglich sein wird, eine einigermaßen befriedigende Erklärung zu geben.

Ich möchte Ihnen auch ersparen zu zitieren, was Sie voriges Jahr gesagt haben. Es wird sich wahrscheinlich auch heuer nichts ändern. Sie verstehen es ja immer wieder, glänzend zu reden, sehr viel zu reden, aber nur das zu sagen, was Sie für unbedingt notwendig erachten und umfassende Auskünfte in einer sehr eleganten Weise – das bescheinige ich Ihnen, Herr Bundesminister – nach Möglichkeit so zu verschleiern und solange zu reden – es ist heute schon gesagt worden –, daß man am Schluß wirklich nicht mehr weiß, ob die Frage beantwortet worden ist oder nicht.

Hier aber, Herr Bundesminister, geht es um die Transaktionen. Wir werden Sie permanent mit diesem für Wien wichtigen offenen Problem konfrontieren. Diese Fragen hängen mit dem gesamten Ausbau der Wiener Universität zusammen, sie hängen mit dem Hochschulprogramm zusammen, und sie hängen mit dem Raumbedarf der Universität zusammen.

Und hier – ich möchte fast sagen – ein Lieblingskind von mir, ein Stiefkind, Herr Bundesminister, offenbar von Ihnen: das Juridikum. Ich habe Ihnen schon voriges Jahr gesagt: schauen Sie sich das bitte einmal an. Ich möchte Farkas über das Grab hinaus zitieren dürfen: Schauen Sie sich das wirklich einmal an. Es ist ein österreichischer Skandal: eine Baugrube seit Jahren. Jetzt allerdings verschönert durch einen neuen Kran und durch eine neue Bauhütte, ansonsten ist alles unverändert geblieben. Ich frage mich wirklich, wozu wir hier in diesem Haus – ich meine, wir beschließen es ohnehin nicht, Sie beschließen es, Ihre Abgeordneten müßten Sie ja fragen – Ansätze beschließen, wenn dann mit diesen Ansätzen dort nichts gebaut wird. Jetzt haben Sie wieder einiges vorgesehen. Ich bin neugierig, was Sie jetzt machen werden, vor allem deshalb, weil gerade bei den Juristen ein sehr starker Zustrom ist und die Raumverhältnisse an dieser Fakultät einfach unmöglich sind.

Über die UNO-City zu reden ist, glaube ich, nicht mehr notwendig. Jeder von uns weiß, daß Sie das überdimensioniert geplant haben. Und sehen Sie, meine Damen und Herren, weil wir immer gefragt werden: Ja, wenn Sie irgendwelche Vorstellungen haben, woher nehmen Sie das Geld?

Wenn Sie dort vernünftig geplant hätten, und zwar so geplant, wie der Raumbedarf dort notwendigerweise eine Planung vorgesehen hätte, dann hätten Sie sich Milliarden erspart für andere notwendige Vorhaben, zu denen unter anderem – und damit bin ich jetzt schon wirklich mit meinen Ausführungen am Ende – das Allgemeine Krankenhaus gehört.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Was sich die Sozialistische Partei bei diesem Bauvorhaben, ich möchte das häßliche Wort „leistet“ nicht sagen, sie leistet sich eigentlich nichts, was sie sich erlaubt, ist einfach unglaublich. Sie haben in den sechziger Jahren dort begonnen. Ich habe mir Unterlagen mitgenommen, die ich mir erlauben möchte, Ihnen ganz kurz zur Kenntnis zu bringen. Es ist, wenn man von der UNO-City absieht, die größte Baustelle Österreichs, es ist der größte Spitalbau Österreichs und Europas. Man kann das – ich sage das jetzt als Laie, nicht als Arzt, die Ärzte haben hier sicher andere Vorstellungen, auch die, die hier im Haus sitzen – doch auch so beurteilen, wenn man einigermaßen Einblick in die Struktur des Allgemeinen Krankenhauses und der Kliniken hat: Die Kliniken sind im AK untergebracht, im bisherigen alten Teil und drüben in den neuen Kliniken, in den sogenannten neuen, obwohl die auch schon wieder die alten Kliniken sind. Und hier wird nicht nur die Pflege der Kranken

**Dr. Bauer**

durchgeführt, sondern auch medizinische Forschung betrieben, die natürlich in diesen alten Gemäuern, in diesen alten Häusern, unter diesen unmöglichen Raumverhältnissen vor allem den Ärzten, aber auch den Schwestern, dem gesamten Pflegepersonal außerordentlich erschwert ist, ganz zu schweigen von den Patienten. Bei aller Bemühung des gesamten Pflegepersonals – oft sind die Unterbringungsmöglichkeiten wirklich ein Jammer. Jeder, der dort gelegen ist, kennt dieses Winkelwerk, dieses zum Teil barocke Winkelwerk, das auch noch unter Denkmalschutz steht, wenn man an den ersten Hof denkt. Das entspricht heute bei Gott nicht mehr den Anforderungen.

Wenn man sich also vorstellt, meine sehr verehrten Damen und Herren, daß die Bauzeit 1963 auf zehn Jahre geschätzt wurde, das heißt bis 1973, dann hätten wir jetzt bereits zwei Jahre das Allgemeine Krankenhaus zur Verfügung. Und auch wenn mein Freund Letmaier mir zeigt, daß langsam für mich auch Zeit wird, aufzuhören, werde ich gar nicht so lange reden können, daß auch nur in Ansätzen hier gesagt werden kann, wie lange es brauchen wird, bis das Allgemeine Krankenhaus, Herr Kollege Letmaier, fertiggestellt sein wird, denn jetzt sagt man uns 1985, es gibt aber Fachleute, die bereits das Jahr 1999 für die Fertigstellung dieses größten Spitalbaues Österreichs nennen.

Meine Damen und Herren! Das sollte uns alle miteinander nicht ruhen lassen. Wir sollten immer wieder in der Öffentlichkeit darauf hinweisen, daß es höchst wichtige Projekte gibt, mit denen sich die Bundesregierung zu beschäftigen hat, die für den einzelnen Österreicher, für die Gesundheit des einzelnen Österreichers von Bedeutung sind.

Wir sind der Auffassung, daß diese wichtigen Projekte gegenüber gewissen, aus einer überheblichen Gigantomanie herauskommenden Projekten Vorzug zu geben ist. Dafür treten wir jedenfalls ein.

Meine Damen und Herren! Wir erblicken in den Budgetansätzen dieses Kapitels eine Ansammlung von Zahlen – ich bedauere das sagen zu müssen gerade deshalb, weil ich den Herrn Bundesminister sehr schätze –, die keine sachlichen Prioritäten erkennen lassen. Deshalb, und nicht aus einer parteipolitischen Neinsagerei heraus, sondern aus sachlichen Überlegungen, meine Damen und Herren, nochmals: nicht aus primitiver Neinsagerei kann die Volkspartei kein Ja zu diesem Budgetkapitel sagen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident **Minkowitsch**: Als nächster zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Nittel. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Nittel** (SPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Schon viele Redner haben sich heute mit dem Problem „Wohnbau in Österreich“ beschäftigt. Das ist begreiflich und naheliegend, handelt es sich hierbei doch um ein Thema, das wie kaum ein anderes die Menschen in diesem Lande bewegt. Ich möchte doch folgendes sagen: Es ist erfreulich, daß die Debatte sachlich und ruhig geführt wurde. Ich meine, daß das im Dienst der Sache ist, die wir zu vertreten haben.

Umso mehr war ich aber erstaunt, als einer der Redner der Opposition – ich glaube, es war der Herr Kollege Letmaier – gemeint hat, die Regierung habe beim Wohnbau versagt. Ich bin deshalb erstaunt, weil doch auch die Österreichische Volkspartei die Tatsache nicht übersehen kann, daß praktisch alle Gesetze im Bereich des Wohnbaus – wenn ich vom Bodenbeschaffungsgesetz absehe – mit den Stimmen der großen Parteien, zum Teil sogar einstimmig, gefaßt wurden.

Das heißt, daß der Wohnbau, wie er sich uns heute in Österreich darstellt, gesetzlich auf jenen Maßnahmen beruht, die wir hier, in der Mehrzahl sogar einstimmig oder mit großer Mehrheit, beschlossen haben: die Novelle zur Wohnbauförderung, das Stadterneuerungsgesetz, die Mietrechtsnovelle, das Wohnungseigentumsgesetz, die kleine und die große Wohnungsverbesserung. Das sind einige Maßnahmen, die zum Teil sehr bedeutsame und sehr konkrete Verbesserungen für die Menschen gebracht haben. Ich denke zum Beispiel an die sofortige Abstellung der Abbruchspekulation durch die Mietrechtsnovelle.

Es ist mir völlig klar, daß es in diesem Bereich großer Anstrengungen aller Seiten bedarf. Aber ebenso ist die Ursache der Sorgen deutlich erkennbar. In der Hochkonjunktur ist es zu einer Überlagerung mehrerer Probleme gekommen, die eben zu der Preissteigerung bei den fertiggestellten Wohnungen geführt haben. Es ist die Bodenpreissteigerung zu nennen, und es ist die Baupreissteigerung zu nennen, und ich glaube – das darf ich ohne Polemik sagen –, daß die Verantwortlichen für die Baupreissteigerungen nicht auf der Regierungsbank sitzen, sondern doch eher im Bereich des Wirtschaftsbundes zu finden sind. *(Ironische Heiterkeit und Zwischenrufe bei der ÖVP.)*

Meine Damen und Herren! Ich glaube nicht, daß man mit Geschrei oder gelegentlich auch opportunistischen Forderungen bei diesem Problem etwas erreichen wird. Es wird ernsthaft der Zusammenarbeit aller an der Sache Interessierter – ich betone: aller an der Sache Interessierter – bedürfen, weil ich ganz einfach glaube, daß wir das alle mitsammen – ganz egal, von

**Nittel**

welchem Lager wir kommen – unseren Wählern schuldig sind.

Ich darf einige Sätze zu einem Bereich sagen, der doch eher – zumindest entspricht das heute einer gewissen Mode – in Mißkredit gebracht wird. Mehr als 50 Prozent der Wohnbauleistung der letzten Jahre – vor allem gilt das für die Zeit seit 1961 – wurde von den gemeinnützigen Wohnungsgenossenschaften und Wohnungsgesellschaften erbracht. (*Abg. Dr. Gruber: Die Ziffer stimmt leider nicht!*) Seit 1961 sind es etwa 50 Prozent, und von 1945 bis 1960 waren es etwa 35 Prozent. (*Abg. Dr. Gruber: Zwischen 31 und 35 Prozent!*) Bitte sehr, ich entnehme das den offiziellen Statistiken. Wir können ja unsere Unterlagen dann gern austauschen.

Es wurde jedenfalls eine ganz wesentliche Wohnbauleistung von diesen Genossenschaften und Gesellschaften in den letzten Jahrzehnten erbracht. Vielleicht einige Zahlen, die veranschaulichen, welche Leistungen diese Vereinigungen erbracht haben:

Es gibt in Österreich 1,350.000 Wohneinheiten, die nicht in Bauernhäusern oder Einfamilienhäusern sind. Wenn wir von diesen jene etwa 250.000 Dienstwohnungen oder Eigentumswohnungen besonderer Art abziehen, die nicht am Markt verfügbar sind, verbleiben etwa 1,100.000 Wohneinheiten des Wohnungsmarktes. Von diesen verfügbaren Wohnungen sind 22 Prozent – insgesamt – von den Gemeinnützigen errichtet worden und – was noch viel wesentlicher erscheint, weil ja nicht nur die Zahl, sondern auch die Qualität der Wohnungen ein ganz wesentlicher Faktor bei unseren Überlegungen ist – 90 Prozent dieser von den Gemeinnützigen errichteten Wohnungen gehören der Ausstattungstypen I und II an, das heißt, sie sind zumindest mit Bad, manche sogar mit Zentralheizung ausgestattet, gehören also zu den bestausgestatteten Wohnungstypen.

Ich meine: Es ist ein Gebot der Fairneß – auch deshalb, weil Tausende Menschen insgesamt, in allen Bundesländern und aus allen Lagern kommend, uneigennützig im wahrsten Sinne des Wortes ihre Kraft dieser Wohnbauleistung zur Verfügung gestellt haben –, daß das Parlament nicht der allgemeinen Mode folgt und diese Tätigkeit diskreditiert, sondern diesen Männern und Frauen auch einmal den gebührenden Dank ausspricht.

Meine Damen und Herren! Ich habe es erwähnt: Es ist eine Mode, die Gemeinnützigen herabzusetzen. Gelegentlich erscheint es mir so, daß man den Sack schlägt und den Esel meint. Im Hintergrund erscheint mir doch der Ärger aus diesen Angriffen hervorzuliegen, daß hier ein gewisser Bereich der wirtschaftlichen Tätigkeit

– ich möchte das Wort „Spekulation“ jetzt nicht sagen – der privaten Profitgewinnung entzogen wird. Ich versuche jetzt bewußt, sachlich zu sprechen, weil es natürlich auch Auswüchse gibt. Ich meine: Weil hier ein Bereich der Wirtschaft gemeinnützig arbeitet, das heißt unter Ausschließung der Möglichkeiten der Profiterzielung, stehen eben manche – und suchen wir gemeinsam diese Kräfte – dieser Tätigkeit „nicht grün“ gegenüber.

Vom Gesetz her sind die Gemeinnützigen verpflichtet, kostendeckend zu arbeiten und zu verwalten. Wenn sich daher nun die Wohnungen in Preiskategorien entwickeln, worüber wir alle unglücklich sind, so ist das zweifellos nicht das Verschulden der Gemeinnützigen. Daher kommen bei all dieser Kritik gelegentlich die Falschen zum Kuß. (*Abg. Dr. Gruber: Handkuß!*) Zum Handkuß. (*Abg. Dr. Gruber: Ein Kuß ist etwas anderes!*) Geschmacksache, bitte sehr. Der Handkuß war gemeint.

Es tut mir leid, daß der Herr Abgeordnete Dr. Hauser nicht hier ist. Er hat nämlich bei vielen Ausschußsitzungen und zuletzt bei seinem Debattenbeitrag zum Kapitel Justiz einen zwar in wohlgesetzten Worten, aber inhaltlich doch sehr vehementen Angriff auf die Genossenschaften insbesondere vorgetragen. Ich möchte das ernsthaft zurückweisen. Wenn er meint, die ÖVP wird die Initiative ergreifen beim Ausbau der Rechte der Genossenschafter, so wird er in uns zweifellos keine Gegner haben. Ich bin der Meinung, daß die Demokratie, auch die Wirtschaftsdemokratie, in vielen Bereichen ausbaufähig und ausbauwürdig ist. Das trifft sicher auch auf die Wohnbaugenossenschaften zu. Ich glaube, auch für andere Genossenschaften trifft das zu. Ich meine: Wenn die Dinge ernst gemeint sind, werden wir uns finden können, wie wir das oft in diesem Bereich der Bautätigkeit und Wohnbautätigkeit getan haben.

Es erscheint mir aber erforderlich, die wirklichen Probleme zu erkennen und nicht die vordergründigen. Es gibt Mißstände; es gibt Korruption; niemand beklagt das mehr als ich; und es gibt den Mißbrauch mit jenen Mitteln, die die öffentliche Hand zur Verfügung stellt. Oft wird – und ich beklage das hier, weil das in der Presse sehr häufig geschieht – die nichtgemeinnützige Wohnungswirtschaft, in deren Bereich diese Dinge vorgekommen sind, dann in einen Topf mit den Gemeinnützigen geworfen, die doch einer besonderen Kontrolle und einer besonderen Gesetzgebung unterliegen. Dann spricht man ganz allgemein von den Wohnungsgenossenschaften, auch wenn es sich nachweisbar fast in jedem einzelnen Fall nicht um Gemeinnützige gehandelt hat. Das schließt ja

**Nittel**

nicht aus, daß es auch dort schwarze – das war jetzt nicht politisch gemeint – Schafe gibt. Aber da bin ich der Meinung, daß man gemeinsam die Tätigkeit solcher Kräfte abstellen sollte.

Ich finde es wirklich nicht richtig, daß auch Kräfte aus den politischen Lagern, die eigentlich aus der Mitarbeit ihrer eigenen Parteifreunde wissen müßten, wie ernsthaft diese Tätigkeit in den gemeinnützigen Vereinigungen betrieben wird, mitmachen.

Ein Problem in diesem Zusammenhang: Es werden auf Grund des Wohnbauförderungsgesetzes auch die nichtgemeinnützigen Wohnbaugesellschaften in die Förderung einbezogen; auch sie können sich um Förderungsmittel bemühen. Ich kann mich erinnern – ich habe bei irgendeinem einschlägigen Thema hier gesprochen –, daß mir aus Ihren Reihen der Vorwurf sehr lebhaft gemacht wurde, Stadtrat Mayr hätte bei einer Beiratssitzung in Wien den Vorschlag ventiliert, man sollte in Zukunft die Nichtgemeinnützigen aus dem Kreis der zu Fördernden ausschließen. Es war heftig damals, und ich kann mich auch an die Zeitungspolemiken erinnern.

Aber siehe da: Ich lese jetzt zu meiner großen Überraschung in den Zeitungen, daß in Oberösterreich ein gemeinsamer Vorschlag – unterschrieben: Neuhauser, Ratzenböck – genau in die gleiche Richtung geht! Das heißt: Diese Überlegungen, die wir angestellt hatten, sind nicht so absurd. Offensichtlich hat es doch etwas auf sich, die öffentlichen Wohnbauförderungsmittel jenen Kräften zur Verfügung zu stellen, die auch bereit sind, sich einer Kontrolle zu unterziehen.

Auch diesbezüglich, meine ich, sollte es doch zwischen uns keine Widersprüche geben. (*Zwischenruf des Abg. Dr. Mussil.*) Ich bin gern bereit, auf Sie einzugehen, nur müßten Sie deutlicher sprechen.

Die gesetzliche Grundlage, auf der die gemeinnützige Wohnungswirtschaft beruht, ist das Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz. Ich darf das vielleicht noch erwähnen. Dieses Gesetz ist im wahrsten Sinne des Wortes überholt. Es stammt aus der nationalsozialistischen Ära, ist auch gar nicht auf unserem Boden entstanden, datiert aus den vierziger Jahren und gehört adaptiert, weil es die heutigen Realitäten längst nicht mehr zur Kenntnis nimmt.

Es ist nicht nur in der Diktion überholt – darin ist es überhaupt unanwendbar; das ist völlig klar; da hat man mit Überleitungsgesetzen eben die Anwendbarkeit hingekünstelt –, sondern auch von seiner Konstruktion, von seinem Aufbau her ist es überholt. Es freut mich sehr, daß der Herr Bautenminister auf die entspre-

chende Anfrage im Finanzausschuß, Kapitel Bauten, angekündigt hat, daß er einen Entwurf vorbereitet. Die Frage war zu stellen, weil das diesmal nicht mehr in der Regierungserklärung aufgeschienen ist. Ich meine, daß wir uns dann, wenn der Entwurf vorliegt, zur gemeinsamen Beratung finden sollten, um hier ein modernes, der heutigen Zeit entsprechendes Gesetz zu schaffen, das dann auch die gemeinnützige Wohnungswirtschaft auf jene Basis stellt, die eine Entwicklung in der Zukunft ermöglicht.

Der Herr Abgeordnete Dr. Bauer hat – auch freundlich, aber inhaltlich doch sehr scharf – gemeint, der größte Spekulant ist die Gemeinde Wien. (*Abg. Dr. Bauer: Ich könnte schon beweisen, ...!*) Ich möchte heute bewußt nicht sehr lange sprechen. Aber es gibt eine Reihe von sehr interessanten Untersuchungen, die Sie auf ihre Seriosität hin auch nicht anzweifeln werden. Es wurde die Frage gestellt, wen die Menschen als Hausherrn am liebsten haben. Sie wissen genau, daß bei dieser Untersuchung die Gemeinde Wien unter allen weitaus die beste Benotung bekommen hat.

Wenn natürlich die Frage lautet: Was wollen Sie haben, eine Mietwohnung, eine Genossenschaftswohnung oder eine Villa im Grünen?, dann ist es völlig klar, wie die Antwort ausgeht. Aber eine solche Frage zu stellen ist ja unsinnig (*Zwischenruf des Abg. Dr. Gruber*), weil sie in der Regel nicht zu realisieren ist. Aber als der Mieter gefragt wurde, wer ihm der liebste Hausherr ist, ist die Gemeinde Wien am häufigsten genannt worden (*Zwischenruf bei der ÖVP*), weil man ganz einfach die Überzeugung hat, daß die etwa 200.000 Wohnungen der Gemeinde – von 750.000 insgesamt in Wien – im Interesse und im Sinne der Mieter und unter Ausschließung jeglicher Profitmöglichkeiten verwaltet werden.

Der Herr Abgeordnete Dr. Hauser hat in seinem Beitrag, auch zum Kapitel Justiz, im Zusammenhang mit dem Mietwohnungswesen in Wien von einer Wiener Misere gesprochen. Der Herr Abgeordnete Breiteneder hat bei der Aufzählung der Länder, die einen hohen Anteil an qualitativ schlechten Wohnungen aufweisen, gemeint: Da ist etwas nicht in Ordnung in Wien!

Mein Freund Schemer hat ja auf die Wohnstatistik in Wien hingewiesen und auch darauf hingewiesen, daß ein sehr großer Teil der Wohnungen in Wien – etwa 20 Prozent sind nämlich praktisch alle den Substandardwohnungen oder im wesentlichen den Substandardwohnungen zuzuzählen – 100 und mehr Jahre alt sind; diesbezüglich sind die Schuldigen zweifellos in einer Ära zu suchen, bezüglich der wir uns gegenseitig keine Vorwürfe zu machen haben. Aber für die Gemeinde Wien trifft das heute sicher nicht zu. (*Zwischenrufe.*)

1124

Nationalrat XIV. GP - 13. Sitzung - 16. Dezember 1975

**Nittel**

Der Herr Kollege Hauser hat auch gemeint: Zur Beseitigung dieses Problems müßte es zu einer Zusammenarbeit der Wiener Kommunal- und der Wiener Bundespolitiker kommen. Das halte ich natürlich jederzeit für möglich, und ich bin sehr dafür. Ich habe nur sehr bedauert, daß er einen sehr wesentlichen Partner in diesem Zusammenhang nicht erwähnt hat, nämlich die Haus- und Grundbesitzer, die dabei doch auch ein gewichtiges Wort – bei der gegenwärtigen Rechtslage – mitzureden haben.

Ich darf Ihre Aufmerksamkeit noch wenige Minuten in Anspruch nehmen und Ihnen einen Tag auf dem Wiener Wohnungsmarkt darstellen.

Ich habe, um das Problem doch ein bißchen persönlich kennenzulernen, die Zeitung genommen, habe mir einen Realitätenvermittler – irgendeinen, der mir von der geographischen Lage nicht allzuweit entfernt gewesen ist – hergenommen und habe mich auf die Wohnungssuche in Wien begeben. Nicht beim Wohnungsamt, nicht bei den Gemeinnützigen, sondern bei irgendeinem Privaten. Ich habe auch nicht nachgeforscht, wohin er politisch zählt. Ich war eben bei einem der privaten Realitätenvermittler, die in der Zeitung inserieren.

Über die besondere Spezies derer, die nur Adressen vermitteln, möchte ich heute lediglich eine Andeutung machen. Diesbezüglich ist eine besondere Form der Fopperei der Wohnungssuchenden im Schwange. Den Leuten wird nämlich vorgegaukelt, daß man ihnen eine Wohnung vermittelt; in Wirklichkeit gibt man ihnen für einige 1000 S nur eine Adresse; und wenn die Adresse nicht entspricht, darf man sich in drei Monaten weitere Wohnungen ansehen. Also das ist eine ganz üble Form. Diesbezüglich ist die Spekulation und der Begriff des Ausnehmens zweifellos am Platz.

Aber ich darf Ihnen von der Wiener Misere einige Beispiele bringen. Ich habe mir drei Wohnungen angesehen an diesem Tag. Und vielleicht sollten wir die Preise beachten, um zu wissen, wie groß in Wirklichkeit die Leistung der Gemeinnützigen im Vergleich dazu ist.

Eine 30-Quadratmeter-Wohnung: pro Quadratmeter 10 S Zins. Von 4 S ist natürlich gar keine Rede, wie wir das im Mietrecht festgelegt haben. Schön: Es werden die Betriebskosten dabei sein. Für Heizung kann nichts dabei sein, denn es war überhaupt keine Heizung dort drinnen. Eine Ablöse – Miete für fünf Jahre – wurde verlangt. Auf meine Frage: Was ist denn diese Ablöse – die ja verboten ist, die wir ja mit unseren Gesetzen, dem Mietrechtsänderungsgesetz und der Mietrechtsnovelle, ausschließen –, erfuhr ich: Das sind Spesen, die verlangt

werden. Das einzige Wasser, das ich in dieser Wohnung gefunden habe, war auf den Wänden, und zwar bis auf einen Meter hoch. (*Zwischenruf: Fließwasser!*) Ja, bei entsprechender Außentemperatur war es dann auch Fließwasser.

Die zweite Wohnung: Etwa 40 Quadratmeter, 8 S pro Quadratmeter der Zins, wieder inklusive. Aber natürlich von den 4 S, die wir erlauben, keine Rede. Ohne Wasser, ohne WC, acht Jahre Miete als Ablöse. „Spesen“, denn „Ablöse“ ist ja verboten.

Und schließlich, was ich in Wien als ein gelernter Wiener nicht für möglich gehalten habe: Eine 14 Quadratmeter große Wohnung – falls der Begriff „Wohnung“ anwendbar ist; aber so wurde es zumindest angeboten: 14 Quadratmeter – mit nichts – wie man sagt: Tee mit nichts, Tee ohne –; zwei Kabel und ein Gasrohr und ein schlecht schließendes Fenster. 35 S pro Quadratmeter – 35 S pro Quadratmeter! – und die Miete von sechs Monaten als Ablöse!

Also wenn Sie fragen, wo die Wiener Misere zu Hause ist und wo die Spekulanten – und jetzt darf ich diesen Begriff verwenden – zu Hause sind: Dort finden Sie sie!

Wenn der Herr Abgeordnete Dr. Hauser jetzt noch sagen würde: Die ÖVP wird alles unternehmen, um einem solchen Übelstand abzuhelpen – und das sind leider einige Tausende Wohnungen, die auf diese Weise jährlich auf den Markt kommen (*Zwischenruf des Abg. Dr. Mussil*) –, so bin ich gern bereit, seine Mitarbeit anzunehmen.

Zu beklagen sind jene ärmsten Teufel, die, weil sie andere Möglichkeiten nicht haben, von diesen Möglichkeiten auf dem Wiener Wohnungsmarkt Gebrauch machen müssen.

Meine Damen und Herren! Ich mache Schluß. Die Zeit ist fortgeschritten. Aber ich meine doch, daß ich dieses Problem dem Parlament vortragen mußte, weil wir das jenen Menschen schuldig sind, die ... (*Abg. Dr. Mussil: Dr. Hauser wird das in Ordnung bringen!*) Ich fürchte, daß er das nicht machen wird, denn wann immer er jemanden angegriffen hat, waren es genau nicht die Haus- und Grundbesitzer, sondern waren es jene Damen und Herren in den gemeinnützigen oder in den kommunalen Einrichtungen, die sich, wie ich meine, zum Wohle der österreichischen Männer und Frauen für die Beseitigung der Wohnungsmisere eingesetzt haben. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident **Minkowitsch**: Als nächster zum Wort gemeldet ist der Herr Bundesminister. Ich erteile es ihm.



Bundesminister für Bauten und Technik  
**Moser:** Herr Präsident! Hohes Haus! Als fast auf den Tag genau vor einem Jahr im Plenum des Nationalrates das Kapitel Bauten besprochen wurde, hat eine ganze Reihe von Rednern die Krise, die Katastrophe in der Bauwirtschaft für das Jahr 1975 gesehen und angekündigt. In wenigen Tagen läuft nun das Jahr 1975 ab, und es ist doch jetzt die Frage berechtigt: War dieses Jahr 1975 ein solches, wie es angekündigt war? Oder: Wie ist das Jahr 1975 verlaufen?

Es wurde heute schon, auch von Rednern der Oppositionsparteien, darauf hingewiesen, daß wir im Oktober 269.000 Beschäftigte in der Bauwirtschaft gezählt haben, denen 2138 Arbeitsuchende gegenübergestellt sind. Ich gebe zu, daß rund 14.000 Personen weniger in der Bauwirtschaft beschäftigt waren als im Jahre 1974. Aber wenn Sie untersuchen, ob das Inländer oder Gastarbeiter gewesen sind, dann werden Sie feststellen, daß der größte Teil davon auf Gastarbeiter entfällt und daß die Inländerbeschäftigung in keiner Weise gelitten hat. *(Der Präsident übernimmt wieder den Vorsitz.)*

Eine andere Frage ist die Struktur der österreichischen Bauwirtschaft. Es ist ja kein Geheimnis, daß wir rund 3200 Bauunternehmen in Österreich zählen, von denen allerdings 2300, wie die Statistik ausweist, zwischen 0 und 50 Beschäftigte haben.

Ich sage nicht, daß wir diese Firmen nicht auch brauchen für Reparaturen und kleinere Arbeiten. Aber vom Bund her können diese Unternehmungen nicht auf die Dauer auch voll ausgelastet werden. Überhaupt ist ja der Bund, der Auftraggeber Bund, gemessen am Gesamtbauvolumen eines Jahres, das im heurigen Jahr mit 115 Milliarden Schilling geschätzt wurde – es wird vielleicht diese Ziffer erreicht oder sogar noch etwas überschritten werden –, nur mit 12 Prozent an diesem Gesamtbauvolumen beteiligt.

Ausgelassen haben nicht die Aufträge des Bundes und des Bautenministeriums, ausgelassen haben und zurückgegangen sind die privaten Investitionen. Als diese Regierung gesehen hat, daß die privaten Investitionen im heurigen Jahr zurückgehen, hat sie auch sofort reagiert und das Stabilisierungsbudget und das Konjunkturbelebungsbudget eingesetzt.

Das war auch die Ursache, warum wir diesen Beschäftigtenstand in der Bauwirtschaft gehalten haben. Bei einer Aussprache mit den Vertretern der Bauwirtschaft am 4. Dezember, an der auch der Herr Abgeordnete Letmaier teilgenommen hat, hat uns die Bauwirtschaft bestätigt, daß durch diese Maßnahmen der Beschäftigtenstand im Baugewerbe und in der Bauindustrie gehalten werden konnte und daß

tatsächlich ab der Freigabe dieser Mittel eine Belebung in der Bauwirtschaft zu verzeichnen gewesen ist.

Wenn heute wieder davon geredet wurde, daß das Bautenbudget für das nächste Jahr nur 13.167 Millionen Schilling ausmachen würde, so vergessen Sie, meine Damen und Herren, daß im Stabilisierungsbudget weitere 1,3 Milliarden Schilling und im Konjunkturbelebungsbudget mehr als 2 Milliarden Schilling vorgesehen sind, die genauso wie heuer, wenn es die Konjunktursituation erfordert, freigegeben werden, damit der größtmögliche Beschäftigtenstand in diesem wichtigen Bereich unserer Wirtschaft auch in der Zukunft gesichert wird. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Alles in allem wird damit aber aus dem Budget ersichtlich, daß das Budget des Bautenministeriums 16,5 Milliarden Schilling unter Einschluß dieser Stabilisierungs- und Konjunkturbelebungsquoten beträgt. Inwieweit diese Tangenten, diese Teile des Gesamtbudgets freigemacht werden und freigemacht werden müssen, kann heute noch niemand mit absoluter Sicherheit sagen. Wir sind aber bei diesen Gesprächen auch übereingekommen, uns Ende Jänner/Anfang Februar – also nach Verstreichen eines Teiles des Winters – wieder zusammenzusetzen, um die Situation in der Bauwirtschaft gemeinsam zu besprechen.

Meine Damen und Herren! Ich glaube, diese Regierung darf doch für sich in Anspruch nehmen, daß sie die erste ist, die über diesen Weg, über diese Gespräche mit den Sozialpartnern in der Bauwirtschaft die Situation der Bauwirtschaft durchleuchtet und auch die notwendigen Maßnahmen zu setzen bereit ist.

Nun zu einigen Fachbereichen.

Meine Damen und Herren des Hohen Hauses! Die Regierungspartei und die Mitglieder der Bundesregierung haben seit langem kein Hehl daraus gemacht, daß wir das von uns angestrebte Ziel in der Wohnbauleistung nicht erreicht haben. Wir haben das vor den Wahlen genauso gesagt; lange vor den Wahlen. Wir haben auch die Gründe dazu gesagt, die verhindert haben, daß diese Wohnbauleistung erreicht werden konnte. Sie sind kein Geheimnis. Sie wurden ja heute hier schon genannt: Diese explosionsartige Steigerung der Baukosten, die niemand, als wir diese Wohnbauförderungsnovelle vorbereitet haben – wir haben sie dann auch gemeinsam beschlossen –, voraussehen konnte; die Explosion im Bereich der Grundkosten; nicht zuletzt auch die Steigerung der Kreditzinsen.

Aber eines, meine Damen und Herren: So schlecht, wie es füglich da und dort dargestellt wird, ist es wieder nicht. Der Herr Abgeordnete

**Bundesminister Moser**

Breiteneder war es, glaube ich, der gesagt hat: Es ist doch eigentlich erfreulich, daß in diesen Jahren der ziffernmäßige Fehlbestand an Wohnungen abgebaut werden konnte. Er sprach davon, daß zu einem bestimmten Zeitpunkt nach der Statistik um 30.000 Wohnungen mehr als Haushalte zu verzeichnen waren. – Stimmt! Das steht in der Statistik, Herr Abgeordneter Breiteneder.

Ich möchte nur warnen, die Statistik so global zu nehmen, wie sie sich darstellt. Tatsache ist vielmehr, daß in einer Reihe von Ballungsräumen auch weiterhin ein echter ziffernmäßiger Fehlbestand besteht. Daß wir Wohnungen, die in Abwanderungsgebieten frei werden beziehungsweise nicht wieder besiedelt werden, leider nicht transferieren können, ist eine bekannte Tatsache; diese Wohnungen scheinen aber weiterhin in der Statistik auf. Es zählen in der Statistik auch Wohnungen, die nicht der Befriedigung des laufenden und dauernden Wohnungsbedürfnisses der österreichischen Bevölkerung dienen.

Ich habe, glaube ich, schon vor einem Jahr gesagt, daß ich bei diesen statistischen Angaben über die Frage der Wohnbauleistung in Österreich insgesamt gesehen außerordentlich vorsichtig bin, weil in dieser Statistik auch Appartementbauten, Zweitwohnungen mitgezählt werden, die nicht den Personen zugute kommen, die selbst in Österreich eine Dauerwohnung für sich brauchen. Ich habe daher immer die Meinung vertreten, wir sollten davon reden: Wie ist die Entwicklung des geförderten Wohnungsbaues in Österreich? Ich muß nämlich doch annehmen, daß Appartementbauten überhaupt nicht und Zweitwohnungen vielleicht nur in einer sehr geringen Zahl gefördert wurden.

Ich vertrete nach wie vor die Meinung, daß öffentliche Gelder, Gelder, die der Steuerzahler Österreichs aufbringt, nicht dazu verwendet werden dürfen, Zweitwohnungen – die ich jedem gönne, wenn er sich das leisten kann – zu finanzieren. Diese Gelder sind vielmehr ausschließlich dazu bestimmt, den Personen zu helfen, die noch nicht einmal die erste Wohnung haben. Dafür müssen diese Mittel verwendet werden. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Ich habe daher immer die Meinung vertreten, daß wir eigentlich die Entwicklung des geförderten Wohnungsbaues betrachten sollen. Ich muß sagen: Auch diesbezüglich schaut die Entwicklung doch nicht so schlecht aus!, wenn ich auch zugebe, daß wir das Ziel, das wir uns gesetzt haben, nicht ganz erreicht haben. Vielleicht haben wir uns, wie man im Sportlerdeutsch sagt, „die Latte etwas zu hoch gelegt“.

Aber wenn früher jährlich im Durchschnitt

etwas über 22.000 geförderte Wohnungen fertiggestellt wurden, so haben wir im Jahre 1974, nach der Verabschiedung dieser großen Novelle, die seit 1973 Rechtskraft besitzt, doch immerhin mehr als 29.000 Wohnungen fertiggestellt. In den vergleichbaren Zeiträumen stieg die Zahl von 68.000 Förderungen auf 102.000 Förderungen. Also eine gar nicht so unbedeutende Steigerung.

Aber wenn gesagt wird, wir sollten die Wohnbauförderungsmittel noch zusätzlich – noch zusätzlich! – in die Wohnungsverbesserung einfließen lassen – wir können heute ein Viertel der Mittel dafür verwenden; das große Wohnungsverbesserungsgesetz ist ja erst seit einigen Monaten in Wirksamkeit –, so meine ich, daß wir zunächst einmal die Erfahrungen damit abwarten sollten, bevor wir einen neuen Schritt tun.

Aber wie schwierig es ist, hat sich doch aus der heutigen Diskussion ergeben. Da fordert der Abgeordnete Regensburger mehr Freiheit für die Länder, mehr Rechte für die Länder, und dann kommt der Herr Abgeordnete Breiteneder und beklagt mit beredten Worten und sehr richtig, daß die Länder so unterschiedlich fördern, daß sich die Länder nicht auf eine einzige oder eine Linie einigen könnten. Es ist nach meinen Auffassungen durchgeklungen, daß da doch etwas getan werden sollte, damit die Länder nicht so jedes für sich und losgelöst von den anderen Förderungsmaßnahmen treffen.

Dann sprach der Herr Abgeordnete Breiteneder eigentlich von einer, wie er gehört hat, erfreulichen Preisentwicklung im Wohnbau. Herr Abgeordneter! Ich kann Ihnen die Entwicklung, wie sie im heurigen Jahr verlaufen ist, sehr genau darstellen. Sie sagten, sie ist erfreulich gewesen. Ich halte sie auch nicht für unerfreulich.

Sie hatten nämlich mit Recht bekrittelt, daß wir im Durchschnitt des Jahres 1973 eine 20prozentige Steigerung zu verzeichnen hatten. Im ersten Quartal 1975 betrug die Steigerung noch 12,1 Prozent, im zweiten 7,1 Prozent und im dritten 5,8 Prozent. Aber der Herr Abgeordnete Letmaier sagte, daß das geradezu eine Katastrophe in der Bauwirtschaft wäre.

Es fehlt da, glaube ich, irgendwo an einer gemeinsamen Sprachregelung. Der eine Herr Ihrer Fraktion begrüßt das und nennt das erfreulich, der andere bezeichnet das als eine Katastrophe.

Wenn die Steigerung mit 5,8 Prozent im dritten Quartal unter der Preisentwicklung im Lebenshaltungskostenindex liegt, dann, meine Herren „von der Branche“ sozusagen, vergessen Sie bitte nicht, auf welcher Basis diese Steigerung aufbaut: Nämlich auf den Steige-

**Bundesminister Moser**

rungsraten der Jahre 1973 und 1974, die sogar ein Mehrfaches dessen betragen haben, als die allgemeine Entwicklung beim Lebenshaltungskostenindex ausmachte.

Wie schwer es ist, mögen Sie an einem anderen Beispiel ermessen: Der Herr Abgeordnete Letmaier sagte, die Umfahrungen von Trieben und Gröbming müßten gebaut werden.

Ich darf Ihnen gleich darauf antworten. Wir haben im Jahre 1972 ein Dringlichkeitsprogramm für die Ausbaumaßnahmen der Autobahnen und Schnellstraßen erarbeitet, und zwar unter Zuhilfenahme auch der Fachleute aus den Ländern, aus den Bundesländern, auch aus der Steiermark. Und wir haben bis zum Jahre 1975 dasselbe Programm für die Bundesstraßen erarbeitet. Wir haben immer den Grundsatz vertreten, daß das kein Dogma sein kann, sondern daß das die Richtlinie ist, die Richtschnur, nach der wir die Reihung der Bauprogramme der kommenden Jahre bestimmen werden.

Wir haben gesagt – das muß ich noch einflechten –, daß alle fünf Jahre diese Dringlichkeitsprogramme überarbeitet werden müssen. Ich teile daher nicht Ihre Meinung, Herr Abgeordneter Letmaier, daß diese Programme nach 15 Jahren weggeworfen werden könnten. Nein! Wir überarbeiten sie. Natürlich.

Wir haben im Jahre 1972 auf Grund langjähriger Erfahrung auch mit einer Entwicklung der Bundesmineralölsteuer rechnen können, die dann bedauerlicherweise nicht eingetreten ist. Wenn wir die Kurve der Entwicklung der Bundesmineralölsteuer verfolgen, so war der Zuwachs jährlich etwa zwischen 6 und 9 Prozent. Dann kam der Bruch; und sie stagniert seither.

Aber der Bau der Umfahrung von Trieben hat damit, Herr Abgeordneter Letmaier, überhaupt nichts zu tun. Ich habe vielmehr den Auftrag gegeben, daß dieses Teilstück vorgezogen werden soll, planlich vorgezogen werden soll. Aber es werden jetzt erst Vermessungsarbeiten, geländetechnische Vermessungsarbeiten durchgeführt. Wir rechnen damit, daß wir erst Ende nächsten Jahres überhaupt mit dem Vorliegen eines Projekts rechnen können, wobei auch mehrere Varianten zu untersuchen sein werden.

Auch was die Umfahrung von Gröbming betrifft, wo wir sogar eine Beginnrate vorgesehen haben, muß ich sagen, daß ich bis zur Stunde noch immer nicht das Detailprojekt, das baureife Detailprojekt besitze, das ja auch erst geprüft werden muß.

Jetzt komme ich schon zu den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Suppan, der hier

gesagt hat: Es dauert im Bautenministerium so lange.

Herr Abgeordneter! Sie haben offenbar übersehen, daß die Offerte von den Firmen nach den Ausschreibungen nicht im Bautenministerium abgegeben werden, sondern bei den Ämtern der Landesregierung, und daß die Zuschlagsfrist nach der ÖNORM drei Monate beträgt. Sie haben immer diese 90 Tage moniert. Sie haben aber leider nicht gesagt, wann der Akt vom Lande Kärnten in diesen beiden Fällen an das Bautenministerium gegangen ist, also wie lange die Kärntner Landesregierung diesen Akt zur Prüfung gehabt hat.

Ich darf Ihnen jetzt noch eines sagen: Ich lade Sie ein mitzuhelfen, daß uns die Vorschläge für die drei Brücken – es handelt sich um die Südautobahn in Kärnten; die Offerte wurden eingeholt; sie werden noch immer von der Landesregierung bearbeitet – doch einmal geschickt werden. Ich habe nämlich bereits im Mai oder Anfang Juni die Freigabe für die Ausschreibung dieser Brücken verfügt. Nur habe ich bis heute darüber noch nicht die Anbote und keinen Vergabevorschlag des Landes Kärnten.

Nun noch zu ein paar anderen Dingen.

Herr Abgeordneter Regensburger! Sie sagten, daß die Wohnbauleistung in Tirol nicht mehr so ist, wie sie war. Herr Abgeordneter! Wenn Tirol Hunderte Millionen Schilling – Hunderte Millionen! – Vorgriffe, Schulden auf künftige Jahre macht, so machen Sie dafür doch nicht den Bautenminister verantwortlich! Kritisieren Sie das im eigenen Lande. Darüber klagte ja die Bauwirtschaft bei dieser Aussprache. Ihr Fraktionskollege Letmaier wird Ihnen das vielleicht noch näher erzählen. Sie klagte ja darüber, daß Darlehenszusicherungen von den Ländern gemacht wurden mit dem Beisatz: Aber das Geld bekommt ihr erst in einem, in zwei oder gar erst in drei Jahren.

Das ist keine gesunde Entwicklung. Die Auffassung der Bauwirtschaft teile ich. Auch bin ich wie die Bauwirtschaft der Meinung, daß Darlehenszusicherungen erst gegeben werden sollen, wenn auch tatsächlich alle rechtlichen Voraussetzungen für den Beginn eines Baues geschaffen sind, sodaß zwischen Darlehenszusage und Baubeginn nicht so große Zeiträume verstreichen müssen, die die Bauwirtschaft sicher mit Recht beklagt.

Nun zur Frage, was man tun kann: Der Herr Abgeordnete Melter hat davon gesprochen, daß die echten Baukosten – aber offenbar nur in Vorarlberg, meine ich – 10.000 S pro Quadratmeter ausmachen. In anderen Bundesländern ist es sicher nicht so.

1128

Nationalrat XIV. GP – 13. Sitzung – 16. Dezember 1975

**Bundesminister Moser**

Aber eines trifft immer wieder zu, nämlich: Fördern die Länder tatsächlich die echten Baukosten – keinen Luxus! –, die echten anfallenden Baukosten? – Da beginnt nämlich das Übel. Wenn die echten anfallenden Baukosten nicht gefördert werden, dann bleibt eine Differenz zwischen geförderten und tatsächlichen Baukosten. Es muß sie irgendwer bezahlen. Es bezahlt sie der Konsument!

Wenn die echten Baukosten, um ein Beispiel zu sagen, 7000 S sein sollten, und es werden nur 6000 S gefördert, dann bleiben pro Quadratmeter 1000 S übrig, die der betreffende Interessent bei einer 70 Quadratmeter großen Wohnung dann als Eigenleistung mit 70.000 S zu finanzieren hat. Das übersteigt natürlich klarerweise und verständlicherweise zum großen Teil die Leistungsfähigkeit derer, die eine solche Wohnung brauchen.

Ich glaube, wir müssen mit den Ländern auch darüber ernstlich reden, daß bis zur Höhe der tatsächlichen Baukosten auch gefördert wird. Das war und ist, wie ich glaube, nach wie vor der Wille des Gesetzgebers, der Wille des Hohen Hauses.

Wenn so große Vorgriffe gemacht werden, Herr Abgeordneter Regensburger, wie beispielsweise in Tirol, dann tritt doch folgendes ein: Das Bauvorhaben wird begonnen und mit teuren Kapitalmarktmitteln zwischenfinanziert. Es wachsen Zinsen zu, weil die öffentlichen Gelder erst in eineinhalb oder zwei Jahren einfließen. Erst dann kann nämlich, wenn Sie wollen, eine Umschuldung erfolgen. Aber die aufgelaufenen Zinsen dieser Zwischenfinanzierung verteuern neuerlich den Konsumentenpreis.

Daher meine ich: Das, was man hat, soll man verteilen. Man sollte aber nicht große Schulden auf erst künftig zu erwartende Eingänge machen. (*Ruf: Weil es billiger wird!?*) Natürlich wird es billiger, Herr Abgeordneter. Natürlich. Wenn nämlich die Förderungsmittel sofort nach der Beschlußfassung in der Landesregierung auch zur Verfügung gestellt werden, dann brauchen Sie eben keine Kapitalmarktmittel zur Zwischenfinanzierung, dann ersparen Sie sich die 9 Prozent, 10 Prozent und manchmal sogar mehr Prozent Zinsen für dieses Kapital. (*Zustimmung bei der SPÖ. – Zwischenrufe bei der ÖVP.*)

Weil ich schon von einem Straßenstück gesprochen habe, erwähne ich auch andere. Es gibt sicher noch eine Reihe von Wünschen. Es sind die Rampen der Arlbergstraße, die Mühlkreisautobahn und die Südautobahn erwähnt worden. Von der Pyhrn Autobahn ist offenbar noch nicht die Rede gewesen: aber ich weiß, wie dringlich sie ist.

Meine Damen und Herren! Vergessen Sie

aber auch nicht den Linzer Zentralraum. Vergessen Sie auch nicht, wie dringend notwendig im Raum Wien etwa der Bau der Ostautobahn zum Flughafen Schwechat oder der der Hubertusdamm-Autobahn nach Niederösterreich ist, alles Vorhaben, die in der Dringlichkeitsstufe 1 ja auch enthalten sind.

Meine Damen und Herren! Wenn Sie sagen „Fleckerlteppich“, so bekenne ich mich dazu. Ich bekenne mich ausdrücklich zum „Fleckerlteppich“, weil es mir wichtiger erscheint, unsere Bevölkerung zu schützen, also wo immer es geht zuerst die Umfahrung von Orten zu bauen und erst dann die Freilandstücke anzuschließen, damit die Menschen, die in den Orten leben, von der Last der Durchzugsstraße befreit werden. (*Abg. Dr. Bauer: Ihnen müßte man einmal die „Arbeiter-Zeitung“ schenken!*) Denken Sie an Kitzbühel, denken Sie an Niklasdorf in der Steiermark, denken Sie an Trieben und an Gröbming und an viele, viele andere Orte.

Es ist mir lieber, daß man mir nachsagt, ich hätte nicht in einem Guß durchlaufend eine Straße in Österreich gebaut, sondern eine Art Fleckerlteppich. Mir erscheint es wichtiger und notwendiger, den Menschen zu helfen, die Tag und Nacht unter den Einflüssen des Durchgangsverkehrs zu leiden haben. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Was nun die Südautobahn anlangt, Herr Abgeordneter Deutschmann: Es ist keine Frage, daß dieser Autobahngipfel – Sie haben ihn erwähnt; ich meine dieses Gespräch mit den Landeshauptleuten – stattfinden wird. Er wird stattfinden. Es war nie ein Zweifel darüber, daß der Herr Finanzminister und ich dieses Gespräch führen werden. (*Ruf bei der ÖVP: Wann?*)

Herr Abgeordneter! Es geht aber nicht so, daß man sagt: Über das Geld müssen wir nicht reden, darüber brauchen und dürfen wir nicht reden. – Meine Herren! Es muß jedem klar sein: Wenn wir zusätzliche Kilometer Autobahnen bauen sollen, dann müssen wir auch darüber reden, wer das finanziert und wo das Geld herkommt. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Es ist nun einmal ein alter Grundsatz im Bauwesen, daß jeder Kilometer Autobahn zwischen 30 und 50 Millionen Schilling kostet. Und wegen der Einsparungsmaßnahmen, Herr Abgeordneter: Wir machen nicht erst eine Kommission, sie arbeitet schon.

Herr Abgeordneter! Ich glaube auch, daß da manchmal ein Mißverständnis mit den 130 Stundenkilometern besteht. Wissen Sie, auf Grund welcher Entwurfsgeschwindigkeit gegenwärtig und in der Vergangenheit unsere Autobahnen gebaut werden beziehungsweise

**Bundesminister Moser**

gebaut worden sind? Auf Grund einer Entwurfsgeschwindigkeit von 140 Stundenkilometer. Das besagt nicht, daß man die Straße nur mit 140 Stundenkilometer befahren könnte. Die Entwurfsgeschwindigkeit bedeutet etwas ganz anderes.

Aber natürlich, Herr Abgeordneter, sollen sich die Fachleute auch den Kopf etwa über einfachere Auf- und Abfahrten zerbrechen. Vielleicht können wir uns auch dabei finden, daß sich die Herren einmal sehr damit beschäftigen, ob es denn wirklich Sinn einer Autobahn ist, alle vier, fünf oder sechs Kilometer eine Auf- und Abfahrt zu haben.

Ich wäre froh, wenn ich in meinem Bemühen unterstützt würde, daß nicht jeder größere Ort mit ein paar tausend Einwohnern seine eigene West-, Ost- und Mitte-Auffahrt wünscht und vehement fordert. Wir liegen, was unsere Auf- und Abfahrten anlangt, weiß Gott international nicht an der Spitze, sondern unter dem internationalen Standard. Die Topographie Österreichs erzwingt auch da und dort eine geringere Entfernung von Autobahnauffahrten.

Der ganze Planungsbereich soll neu überdacht und wieder aufgerollt werden. Die Trassierungsgrundsätze, damit im Zusammenhang auch die Frage, ob wir denn im Hinblick auf die heutige größere Motorleistung noch bei den Steigungsverhältnissen im Gebirge, wie wir sie vielleicht bei schwächerer Motorleistung haben mußten, bleiben müssen, oder ob wir diese heute nicht etwas anheben und uns damit manchen Autobahnkilometer ersparen können, das alles sollen die Fachleute überprüfen. Dies gilt ebenso für die Regelquerschnitte, aber auch für den konstruktiven Aufbau. Ich wiederhole das, was ich im Ausschuß gesagt habe. Natürlich soll man auch den Natursteinerlaß, den wir seinerzeit gemeinsam erarbeitet haben, neuerlich in dem Sinne überprüfen, wo wir einsparen können. Nur eines – das habe ich immer gesagt – steht fest: Bei der Sicherheit kann und darf nicht gespart werden.

Nun zu einem weiteren Thema: Wasserversorgung. Meine Damen und Herren! Sie tun so, Herr Abgeordneter Suppan, als hätten Sie das erste Mal von mir gehört, daß wir um 24 Milliarden Schilling Bauvolumen Anträge im Fonds haben. Das haben wir vor den Wahlen und immer wieder jedes Jahr offen gesagt, was an Anträgen da ist. Es waren 29 Milliarden; wir haben auf 24 Milliarden abgebaut, was etwa Fondsdarlehen im Ausmaß von 13 Milliarden, wie Sie richtig sagten, beansprucht.

Wenn in der Regierungserklärung steht, daß die Regierung während dieser Periode sich um eine Umstrukturierung des Wasserwirtschafts-

fonds bemühen wird, dann, meine Damen und Herren, muß doch Ihnen als Abgeordneten klar sein, wie der Fonds bisher gespeist wird. Etwa die Hälfte der Einnahmen des Fonds stammen aus direkten Einnahmen, und die andere Hälfte wird auf dem Anleiheweg aufgebracht. Jeder kann sich ausrechnen, wann einmal der Zeitpunkt in Zukunft kommen wird, zu dem man eine neue Anleihe braucht, um alte Verpflichtungen zu decken, aber nichts Neues damit zu bauen.

Daher ist es notwendig, rechtzeitig vorzusorgen und eine Umstrukturierung vorzunehmen, um etwas schneller als gegenwärtig weiterzukommen, wenngleich – wie der Herr Abgeordnete Kittl, glaube ich, sehr deutlich unter Beweis gestellt hat – die Leistungen dieses Fonds und auch der Bundesbeitrag enorm gestiegen sind. Wenn Sie den Beitrag zum Wasserwirtschaftsfonds von 215 Millionen erwähnen, dann vergessen Sie dabei, daß im heurigen Jahr zum Beispiel der Gesamtbeitrag 692 Millionen, also fast 700 Millionen, betragen hat, weil wir eben aus konjunkturpolitischen Gründen auch in diesem Bereich die Stabilisierungsquote und die Konjunkturbelebungsquote zum Einsatz gebracht haben.

Der Herr Abgeordnete Regensburger hat wieder einmal die Illiquidität des Fonds prophezeit, so versuche ich, es noch einmal zu erklären. Herr Abgeordneter! Zwischen Liquidität des Fonds und Darlehenszusicherung sowie Vergabe besteht ein Unterschied. Bei der Vergabe, bei der Erarbeitung der Programme – Sie selber sind ja Ersatzmitglied im Wasserwirtschaftsfonds, Herr Abgeordneter, und können es den Vergabeanträgen entnehmen – berücksichtigen wir die volle Ermächtigung von 600 Millionen Anleihe sowie die Mehreinnahmen, die wir unter Umständen schätzen, und vergeben bereits. Und dann kommt es zum Zahlen, dann geht es auf den Kassenbestand und dann achten wir darauf, was monatlich abgerufen wird.

Wenn wir zum Beispiel 300 Millionen auf der Kante in der Sparkasse liegen haben, dann werden wir doch nicht 600 Millionen Bargeld aufnehmen und 9,5 Prozent Zinsen dafür bezahlen, den Betrag einlegen und 5 oder 6 Prozent dafür bekommen, sondern dann werden wir nur in dem Ausmaß von der Anleiheermächtigung Gebrauch machen, als wir zur Bezahlung in diesem Jahr wirklich benötigen. Das hat mit der Vergabe und der Zusicherung von Darlehen überhaupt nichts zu tun. Wir haben sie ja 100prozentig eingebaut, wie Sie jedem Wirtschaftsplan der Vergangenheit auch entnehmen können. (Beifall bei der SPÖ.)

Zu den Ausführungen des Herrn Abgeordne-

**Bundesminister Moser**

ten Suppan. Herr Abgeordneter! Durch den Wasserwirtschaftsfonds wird 1976 ein Bauvolumen von 4,7 Milliarden – wie ich meine, werden wir sogar die 5-Milliarden-Grenze im Laufe des Jahres überschreiten – initiiert. Mit fast 5 Milliarden Schilling wird und ist das Bauvolumen durch den Wasserwirtschaftsfonds für das Jahr 1976 finanziert. Natürlich – da sind wir einer Meinung – stehen jetzt noch eine Reihe von Bauvorhaben vor uns.

Der Herr Abgeordnete Schmidt hat gemeint, der Wasserwirtschaftsfonds sei durch die gesetzlichen Bestimmungen überfordert, die Papierindustrie sei einer der Hauptversorger unserer Gewässer. Herr Abgeordneter! Ich habe im Ausschuß gesagt: Wenn wir das Wasserbautenförderungsgesetz novellieren, dann werden wir Ihre Anregung, daß wir auch Zinsenzuschüsse leisten können, gerne aufgreifen. Aber bei den Beträgen, die Sie bei der Papierindustrie angezogen haben, würde man, wenn wir Zinsenzuschüsse gäben, wahrscheinlich per Saldo mehr bezahlen müssen als im Wege der Hingabe von Direktdarlehen an die Papierindustrie zu 3 Prozent auf zehn Jahre.

So ist es ja nicht, daß nur der Wasserwirtschaftsfonds die Papierindustrie saniert. Diese Unternehmungen haben enorme eigene Investitionen zu machen. Das gesamte Investitionsprogramm etwa der Leykam in Gratkorn – in der Steiermark – beläuft sich auf über 2 Milliarden Schilling. Weit mehr als 1 Milliarde Schilling müssen vom Unternehmen selber finanziert werden. Und wenn Sie jetzt sagen, das Unternehmen sollte alles aufbringen und wir sollten nur Zinsenzuschüsse geben, dann fürchte ich ernstlich, Herr Abgeordneter, daß dieser Bereich unserer Wirtschaft auf Grund der Belastung, die dann auf den Einheitspreis durchschlagen würde, einfach nicht mehr konkurrenzfähig wäre.

Das kann nicht in unserem Sinn sein, eine solche Gruppe auch potenter Industrie mit so vielen Tausenden Beschäftigten über diesen Weg von der Konkurrenz auszuschließen und dadurch große Schwierigkeiten in Unternehmungen zu haben.

Herr Abgeordneter Suppan! Noch einmal: Was in den letzten Jahren auf dem Gebiete der Seenreinigung in Österreich geschehen ist, das hat es früher nie gegeben. Ich wage das mit Fug und Recht zu behaupten. (*Beifall bei der SPÖ.*) Wenn wir heuer erfreulicherweise überall, auch in den Medien, gehört haben, daß die Qualität unserer Gewässer bedeutend besser geworden ist, daß die Qualität der Kärntner Badeseen, aber auch der oberösterreichischen und der sonstigen Badeseen weitaus besser geworden ist, dann ist das ein Erfolg der

Bemühungen, gerade in diesem Bereich einen besonderen Schwerpunkt und einen besonderen Akzent zu setzen. Und das wollen wir auch in der Zukunft so halten. (*Neuerlicher Beifall bei der SPÖ.*)

Meine Damen und Herren! Entscheidend aber für die Politik und die Baupolitik muß sein, das größtmögliche Maß an Beschäftigung in der Bauwirtschaft zu erhalten. Und wenn ich das Bautenbudget ansehe, bei dem ich Ihnen gerne einräume, daß es Ihnen zu gering und zu klein ist, so muß ich doch feststellen: Die Nachfrage nach Bauleistungen ist ungeheuer groß. Wer möchte nicht gestern schon lieber als heute seine neue Schule, sein Amtsgebäude, seine Autobahn, seine Straße, seinen Kanal, seine Wasserleitung, wer möchte nicht all das schon heute oder morgen haben!

Nur meine ich, daß wir uns eben auch nach dem richten müssen, was wir füglich wirklich leisten können. Denn wir dürfen in der Baupolitik folgendes nicht tun – nach meiner Überzeugung ist die Bauwirtschaft zu aufgebläht, gemessen an dem, was der heimische Markt auf lange Sicht auch zu leisten imstande ist –: uns der Gefahr aussetzen, wie es leider andernorts doch geschehen ist, daß dann auf einmal der heimische Markt nicht mehr imstande ist, diese Überkapazitäten zu befriedigen, sodaß die großen Zusammenbrüche die Folge sind.

Ich glaube jedoch, durch die Aufnahme eines Stabilisierungs- und Konjunkturbelebungsbudgets ist dafür vorgesorgt worden, daß die Mittel dann, wenn sie gebraucht werden, bereitstehen, die uns in die Lage versetzen, auch im kommenden Jahr ein hohes Maß an Beschäftigung in der Bauwirtschaft zu sichern. (*Beifall bei der SPÖ.*)

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

Abgeordneter Dr. **Gruber** (ÖVP): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Die Frau Abgeordnete Dr. Eypeltauer hat beim Kapitel Gesundheit und Umweltschutz bewiesen, daß man mit viel Charme auch als letzter Redner hier noch eine gewisse Aufmerksamkeit erreichen kann. (*Allgemeine Heiterkeit und Zwischenrufe.*) Ich möchte ihrem Beispiel nacheifern, wenngleich der Herr Kollege Pölz Zweifel hat, daß ich den gleichen Charme entwickeln kann wie sie. Er hat nämlich gemeint, ich sei ein Meister der Polemik. So schätze ich mich durchaus nicht ein, aber es könnte sein, daß die eine oder andere Bemerkung noch fällt, die polemisch klingt.

Herr Kollege Pölz! Zu Ihrer Äußerung, daß wir Ihre Rede nicht verstanden hätten – so haben Sie

**Dr. Gruber**

das ja gebracht –, muß ich sagen: Wir verstehen Ihre Reden sehr wohl!

Ich habe hier ein Stenographisches Protokoll vor mir, und zwar über die Beratung der Novelle – der großen Novelle, wie der Herr Bundesminister gesagt hat – zum Wohnbauförderungsgesetz. Der Abgeordnete Pölz hat damals gemeint, diese Novelle wird dazu führen, daß innerhalb von fünf Jahren um 45.000 Wohnungen mehr gebaut werden, und außerdem, daß diese Wohnungen so erstellt werden, daß sich Leute mit kleinerem Einkommen diese auch leisten können.

Wir haben Ihre Rede von damals sehr gut verstanden, nur zutreffend war sie nicht, Herr Abgeordneter Pölz. Und das ist eben leider bei Ihren Reden sehr häufig so! (*Zustimmung bei der ÖVP.*) Sie reden sehr deutlich, Sie reden sehr verständlich, aber Sie reden so, daß die Leute in Österreich trotzdem hinters Licht geführt werden. Ihre Rede von damals ist ein typisches Beispiel dafür.

Wenn Sie die Geduld aufbringen, Herr Kollege Pölz, daß Sie mir morgen beim Kapitel Unterricht zuhören, dann werde ich Ihnen auch die Geschichte erzählen, wie das mit den 12.000 Lehrerdienstposten ist; nicht 21.000, wie Sie hier gesagt haben. Aber das werde ich mir für morgen aufheben.

Nun, mehr Wohnungen sind uns versprochen worden. Herr Bundesminister, nicht sosehr die Tatsache, daß in den letzten Jahren weniger als 50.000 Wohnungen pro Jahr und im Jahre 1974 etwas mehr als 50.000 Wohnungen fertiggestellt worden sind, nicht diese Tatsache ist es, die uns veranlaßt, Ihnen vorzuhalten, daß Ihre Wohnbaupolitik Pleite gemacht hat, sondern Ihre übertriebenen Vorstellungen, die Sie erweckt haben, die Versprechen, die Sie der österreichischen Bevölkerung gegeben haben und die Sie dann nicht einlösen konnten. Das ist Ihre verfehlte Wohnbaupolitik gewesen! (*Zustimmung bei der ÖVP.*)

Hätten Sie sich bescheiden damit abgefunden, daß Sie gesagt hätten: Wir wollen so viel bauen, wie die ÖVP in ihrer Zeit gebaut hat, dann hätten wir geurteilt: Das Ziel haben Sie nicht ganz erreicht, aber das wollen wir Ihnen nachsehen. Aber daß Sie den Mund so voll genommen haben und so große Töne von sich gegeben haben, das ist es, was wir heute kritisieren müssen. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Es ist immerhin bezeichnend, daß die Wohnbaupolitik heute nicht im Vordergrund der Debatte, zumindest zunächst nicht, gestanden ist, sondern die Fragen des Straßenbaus, des Autobahnbaus, des Wasserwirtschaftsfonds und so weiter. Ich glaube, daß das nicht ganz zufällig

so gewesen ist, denn man will von seiten der Regierungspartei derzeit den Wohnbau etwas wegschieben, und zwar wegschieben auf die Ebene der Länder. Man sagt: Wir haben ja gar keine Kompetenz mehr für den Wohnbau. So steht es auch in der Regierungserklärung in etwa drinnen.

Dagegen muß ich doch gleich sehr deutlich Widerspruch erheben. Die Kompetenz für die Gesetzgebung ist nach wie vor beim Bund, und zwar die vollständige Kompetenz zur Gesetzgebung. Wenn der Gesetzgeber meint, etwas anordnen zu sollen oder zu müssen, dann hindert uns niemand daran. Und wenn wir glauben, wir sollten etwas verbessern, dann sollten wir das tun und nicht immer die Schuld den Ländern zuschieben. Das ist eine ganz unfaire Gangart, und die werden die Länder natürlich auch nicht sehr goutieren.

Ich möchte das ebenso auf das Kapitel Subjektförderung anwenden, weil die Subjektförderung auch eine Erwähnung in der Regierungserklärung findet.

Zunächst möchte ich sagen: Sind wir froh, daß wir heute die Subjektförderung haben! Herr Bundesminister, wenn es nach dem Widerstand der Sozialisten im Jahre 1967 gegangen wäre, hätten wir diese Subjektförderung gar nicht. Aber gerade die Wohnbeihilfe hilft uns heute, die vorhandenen Mittel auch wirklich ökonomisch und sparsam einzusetzen, weil diese Subjektförderung wesentlich billiger kommt als die Objektförderung, die Sockelfinanzierung, die das Geld auf viele Jahre hingibt und es nicht mehr zurückkommt, während bei der Subjektförderung innerhalb von kurzer Zeit diese Förderung doch wieder abgebaut ist. Außerdem ist sie auch die sozial wirksamste Förderung.

Ich stimme mit Ihnen durchaus überein, daß man Versuche machen sollte, eine gewisse Vereinheitlichung der Richtlinien herbeizuführen. Ich habe seinerzeit bei der Debatte über die Novelle zum Wohnbauförderungsgesetz sogar vorgeschlagen: Was wäre dabei gewesen, wenn wir schon ins Gesetz die wesentlichen Grundsätze hineingenommen hätten? Sie werden jetzt wieder sagen: Da verlangt der Gruber wiederholt, vom Bund her alles regeln, und ein anderer meint, wir sollten vielleicht den Ländern mehr Rechte überlassen.

Herr Minister, dazu kann man sicherlich verschiedener Meinung sein. Ich kann Ihnen auch ein Gegenbeispiel liefern. Der Herr Landesrat Neuhauser von Oberösterreich hat beim Verbandstag der Gemeinnützigen Wohnungswirtschaft – Sie waren selbst anwesend und haben es gehört – gefordert, daß den Ländern sozusagen auch die Durchführungsge-

**Dr. Gruber**

setzung übertragen wird und daß sich der Bund nur die Grundsatzgesetzgebung vorbehält. Dazu muß ich sagen: Auch ein Mann Ihrer Partei hat hier eine etwas andere Auffassung als vielleicht Sie selbst oder der Herr Bundeskanzler oder sonst jemand in Ihrer Partei.

Wenn man aber die Dinge genau betrachtet, muß man sagen, daß die heutige Gesetzeslage im wesentlichen das Ergebnis der ÖVP-Wohnbaupolitik widerspiegelt. Wir haben das Wohnbauförderungsgesetz im Jahre 1967 gegen den heftigsten Widerstand der Sozialistischen Partei beschlossen. Die Sozialistische Partei hat im Jahre 1972 die Grundsätze, die wir seinerzeit aufgestellt haben, einen nach dem anderen akzeptiert und hat ihre eigenen Anträge des Jahres 1967 ebenso einen nach dem anderen fallengelassen. Das ist eine Tatsache. Wir freuen uns darüber, daß Sie sich endlich zu unseren Grundsätzen bekehrt haben und sich dazu bekennen.

Wir haben das Wohnungsverbesserungsgesetz initiiert, beschlossen und konstatieren heute, daß die Wohnungsverbesserung die zweite große Säule der Wohnbaupolitik in Österreich geworden ist. Wir sind auch mit den Verbesserungen mitgegangen. Aber wenn ich daran denke, wie skeptisch Sie am Anfang gewesen sind, so empfindet man doch eigentlich eine gewisse Genugtuung darüber, daß unsere Initiative Früchte getragen hat.

Ich erinnere an die Initiative der vorzeitigen Rückzahlung von Wohnbaudarlehen, ebenso skeptisch von Ihnen aufgenommen. Wir haben uns den Kopf zerbrochen, Herr Minister, wie man dem Wohnbau zusätzliche Mittel zuführen kann. Sie haben nämlich in der ganzen Zeit Ihrer Regierung keine einzige neue Idee zur Aufbringung von neuen Wohnbauförderungsmitteln gehabt. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Ich kann dazu nur sagen: Hätten wir damals nicht das System gefunden, daß wir zweckgebundene Mittel dem Wohnbau zur Verfügung stellen und diese zweckgebundenen Mittel auch zugleich sofort den Ländern zu überweisen sind, dann – ich bin überzeugt davon – wäre der Herr Finanzminister so erfinderisch gewesen, die Zweckbindung auch bei den Wohnbaumitteln so wie bei den Straßenbaumitteln zum Teil wieder aufzuheben und sie anderen Zwecken zuzuführen. Sind wir froh, daß wir jetzt auf diese Weise von Jahr zu Jahr eine gewisse Steigerung der Mittel im Budget haben.

Aber wenn ich mir das heutige Budget anschau, dann konstatiere ich, daß es nur 5 Prozent mehr sind als für das Jahr 1975. Sie haben selbst gesagt, daß die Inflationsrate auf dem Bausektor noch nicht so günstig ist, auch

wenn sie etwas gesunken ist im Vergleich zu früheren Jahren, daß wir mit 5 Prozent jährlicher Steigerung bereits das Auslangen hätten. Daher wird im kommenden Jahr auf Grund dieser Sachlage auf dem Wohnbausektor weniger Leistung erreicht werden können als im Jahr 1975. Auch das Jahr 1975 war meines Erachtens – das darf man auch sehr deutlich sagen – kein gutes Wohnbaujahr.

Herr Minister! Wenn ich daran denke, daß die Gesetze – es ist heute schon darauf hingewiesen worden –, was den Wohnbau betrifft, in dieser Zeit eigentlich alle mit den Stimmen der großen Parteien oder zum Teil auch einstimmig beschlossen worden sind, so könnte ich sagen, würde ich Ihnen damit in Ihrer Partei nicht schaden: Sie sind eigentlich ein passabler Exekutor der ÖVP-Wohnungspolitik.

Was allerdings Ihre eigenen Ideen und Gedanken anlangt, haben Sie sie schmähsch im Stich gelassen. Wenn ich daran denke, was Sie noch seinerzeit im Jahr 1962 mit anderen Genossen Ihrer Partei an Gesetzesinitiativen hier eingebracht haben, mit Weikhart und so weiter – ich möchte nicht alle Namen nennen –, dann muß ich sagen, das sind ja Gedankengänge, die Gott sei Dank längst der Vergangenheit angehören. Nur heute habe ich einmal, als der Kollege Schemer hier gesprochen hat, das Gefühl gehabt, daß er in die ganz alte Mottenkiste hineingegriffen hat. Er hat die Zeit seit 1962 eigentlich nicht mitgekriegt. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Man muß nämlich dazu wissen, daß Sie noch im Jahr 1967 diese antiquierten Ideen vertreten haben. Nachher haben Sie allerdings eine etwas modernere Gangart eingeschlagen, und Sie haben im Jahr 1969 plötzlich ein Wohnbaukonzept vorgelegt, das sich in vielen Punkten von den ursprünglichen Gedanken unterschieden hat.

Aber auch dieses Wohnbaukonzept ist nirgends zum Tragen gekommen. Herr Minister, das haben Sie selbst weggelegt. Und heute kann man sagen: Ihre ursprünglichen Entwürfe ebenso wie das Wohnbaukonzept 1969 sind Makulatur geworden. Darüber redet niemand mehr. Das einzige, das heute diskutiert wird, sind die ÖVP-Grundsätze zur Wohnbaupolitik, und wir freuen uns darüber. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Wenn ich mir diesbezüglich den Inhalt der Regierungserklärung ansehe, dann muß ich sagen: Das ist äußerst dürftig! Darin heißt es zunächst: „Das starke Ansteigen der Baukosten in den Jahren 1973 und 1974 ... bargen die Gefahr in sich, daß die soziale Wohnbauleistung stagniert und geförderte Wohnungen für finan-



**Dr. Gruber**

ziell schlechtgestellte Bevölkerungskreise unerschwinglich werden."

Genau das Gegenteil von dem, was der Kollege Pölz im Jahre 1972 bei der Wohnbaunovelle groß angekündigt hat, genau das Gegenteil stellt der Bundeskanzler fest: „Das starke Ansteigen der Baukosten in den Jahren 1973 und 1974 ...“ – dabei drückt sich allerdings der Bundeskanzler vorsichtig aus, wenn er sagt – „bargen die Gefahr in sich ...“

Herr Bundeskanzler, das stimmt ja nicht! Es waren keine Gefahren mehr, sondern es ist Realität, daß die Wohnbauleistung stagniert und daß diese Wohnungen für finanziell Schwächere nicht mehr erschwinglich sind.

Der nächste Absatz beschäftigt sich dann mit dem Stabilhalten der Baupreise. Da heißt es: „Es gilt daher auch in Zukunft alles zu unternehmen, um die Preise auch in diesem Bereich stabil zu erhalten.“

Herr Minister Moser, Sie erklären uns, im Jahre 1973 haben wir auf dem Bausektor eine Preissteigerung von 20 Prozent gehabt, im Jahre 1974 von 15,7 Prozent, und dann sagt der Herr Bundeskanzler: So stabil wollen wir es auch in Zukunft halten. Ja ich muß schon sagen: Das ist eine Stabilität, mit der ich gar keine Freude habe! (*Zustimmung bei der ÖVP.*)

Der nächste Absatz beschäftigt sich mit der Qualität der Wohnungen. Darüber ist heute schon viel gesprochen worden. Ich habe sogar dem Kollegen Nittel helfen müssen und habe ihm gesagt, es sind in Wien nur mehr 25 Prozent der Ausstattungstypen 4 und 5. Aber auch das ist sehr hoch, Herr Kollege Nittel.

Übertroffen wird Wien tatsächlich vom Burgenland. (*Abg. Nittel: Man kann die Länder schwer vergleichen!*) Aber bedenklich ist, daß die anderen Bundesländer, was die Verbesserung der Wohnungen anlangt, sehr viel rascher aufholen. Schauen Sie sich die Wohnungszählung 1971 an, vergleichen Sie den Mikrozensus 1975, und dann kommen Sie darauf, in welchem Maß zum Beispiel das Burgenland aufgeholt hat, in welchem Maß etwa auch die Steiermark aufgeholt hat und wie weit Wien dagegen zurückbleibt. (*Abg. Nittel: Aber die Bodenpreissituation!*) Moment, dazu komme ich gleich! – Herr Kollege, das ist das Bedauerliche.

Wenn der Kollege Schemer festgestellt hat, das sei eine historische Entwicklung in Wien, so sage auch ich: Jawohl, das ist eine historische Entwicklung! Man muß nämlich wissen, daß in Wien seit dem Jahre 1918 die Sozialisten an der Macht sind, und das ist die historische Entwicklung. (*Zustimmung bei der ÖVP. – Abg. Sekanina: Herr Dr. Gruber, mit Unterbre-*

*chung allerdings seit 1918!*) Jawohl! Machen Sie jetzt die Unterbrechung von 1934 bis 1945 für die gesamte Wohnbaumisere in Wien verantwortlich, und dann sind Sie noch glaubwürdig! Bitte schön! (*Abg. Sekanina: Herr Dr. Gruber: Nur wegen der Ordnung!*) Ihrer so logischen Argumentation, Kollege Sekanina, folge ich nicht. Wenn Ihre Genossen Ihnen folgen, dann ist das ihre Sache. (*Beifall bei der ÖVP. – Abg. Sekanina: Den Faschismus haben wir nicht vergessen!*)

Sie können aber nicht sagen, daß die Bodenpreise dafür verantwortlich waren. Denn wenn Altwohnungen in ihrem Bestand verfallen, dann können Sie jedenfalls nicht mehr die Bodenpreise dafür verantwortlich machen. Das Entscheidende ist doch in dem Zusammenhang, daß wir so lange eine Zwangswirtschaft auf dem Sektor gehabt haben, die es den Hauseigentümern unmöglich gemacht hat, für die Erhaltung der Häuser tatsächlich etwas zu unternehmen. (*Abg. Nittel: Aber jetzt verkaufen Sie die ältesten Ideen!*) Nein! (*Abg. Nittel: Natürlich!*) Herr Kollege Nittel, ich muß Ihnen sagen, wenn Sie die Beratungen im Justizausschuß aufmerksam verfolgt hätten – Sie haben nicht ganz aufmerksam zugehört –, so hätten Sie sicherlich auch mitgekriegt, daß der Herr Justizminister in dieser Richtung schon bedeutend moderner denkt als Sie. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Es wird jetzt sicherlich darauf ankommen, auch dem Althausbestand die notwendigen Mittel zuzuführen, damit es tatsächlich zu einer Verbesserung kommt. Ich habe schon vorhin gesagt: Die Wohnungsverbesserung ist heute das zweite Standbein der Wohnungspolitik in Österreich schlechthin geworden.

Wir haben auf diesem Gebiet große Leistungen in den letzten Jahren zu verzeichnen. Wir verfolgen auch sehr aufmerksam, wie das von einer Wohnungszählung zur anderen vor sich geht. Ich muß aber dazu sagen, daß hier im wesentlichen doch das Wohnungsverbesserungsgesetz die Impulse gegeben hat. Wir sind sehr froh, daß heute sowohl die Gemeinde Wien wie auch andere Gemeinden, wie die gemeinnützige Wohnungswirtschaft, wie private Hauseigentümer von der Möglichkeit der Wohnungsverbesserung in einem sehr starken Ausmaß Gebrauch machen.

Wenn sich der Kollege Nittel als neuer Obmann-Stellvertreter des Verbandes der Gemeinnützigen Wohnungswirtschaft hier auch für dieses Thema sehr stark eingesetzt hat, so folge ich Ihnen, Herr Kollege Nittel, weithin in dem Bereich, daß die Bedeutung der gemeinnützigen Wohnungswirtschaft nicht zu unterschätzen ist. Wir wollen daher auch das Wohnungsge-  
meinnützigkeitsgesetz, das der Herr Bundesmi-

**Dr. Gruber**

nister im Ausschuß angekündigt hat, sehr ernst prüfen.

Ich habe nur gesagt: Das ist ein typisches Beispiel für die sozialistische Politik. In der vorigen Regierungserklärung war das Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz angekündigt, man hat es aber nicht geschaffen. Jetzt hat man es nicht angekündigt, wird es jedoch machen. Man hat ja gelegentlich so gehandelt. Man hat Dinge hier im Parlament zum Beschluß erhoben, von denen man vor der Wahl nie geredet hat, die man auch in der Regierungserklärung nicht angekündigt hat. Man hat die Bevölkerung dann damit überfallen. Andere Dinge, die man versprochen hat, hat man nicht gehalten. Aber wir haben uns inzwischen, Herr Bundeskanzler, an diese Ihre Taktik bereits etwas gewöhnt.

Wir sind sicherlich im konkreten Fall des Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetzes nicht böse darüber, daß es endlich kommt, weil es überfällig ist. Wir vertrauen also dem Herrn Bundesminister Moser, daß er in absehbarer Zeit dieses Gesetz vorlegen wird.

Wenn aber in dem Zusammenhang der Herr Abgeordnete Nittel geglaubt hat, er müßte dem Kollegen Hauser hier Vorwürfe machen, weil er in der Justizdebatte einige unfreundliche Worte, wie er gemeint hat, in Richtung Gemeinnütziges gesagt hat, dann muß ich erwidern, Herr Abgeordneter Nittel: So freundlich war ja die Äußerung des Herrn Bautenministers im Ausschuß auch wieder nicht, wenn es da heißt: „... und er ließ keinen Zweifel daran, daß es da einiges zu regeln gibt, was nicht immer zur Freude der Gemeinnützigten sein wird.“

Also dann haben wir vielleicht hier einmal 1 : 1, und hören Sie auf, dazu dem Kollegen Hauser besondere Vorwürfe zu machen, damit wir nicht auch dem Herrn Bundesminister diese Unfreundlichkeit des öfteren vorhalten müssen. *(Beifall bei der ÖVP. - Zwischenruf des Abg. Libal.)* Herr Kollege Libal! Ich werde mich an die Zeit des Herrn Bundesministers ganz strikt halten! *(Heiterkeit. - Abg. Libal: Das ist unfair!)*

Der Herr Bundesminister hat gemeint, das Hauptziel wäre, im kommenden Jahr ein hohes Maß an Beschäftigung zu erhalten. - Einverstanden, Herr Minister! Nur, mit dem Budget, das Sie uns vorgelegt haben, werden Sie das nicht können. Wenn Sie noch zusätzliche Mittel irgendwo aufreiben: ja. Aber das ist unsere Kritik. Wir fordern nicht immer mehr, wir sagen nur: Wenn das Ziel die Vollbeschäftigung und die Erhaltung der Arbeitsplätze sein soll, dann wird es nicht genügen, daß man ein Bautenbudget vorlegt, das in summa weniger ausmacht als jenes im vergangenen Jahr. Der prozentuelle

Anteil am Gesamtbudget ist zurückgegangen. Somit liegt kein geeignetes Instrument zur Erhaltung und Sicherung der Arbeitsplätze vor. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Einige Worte noch zu Äußerungen des Herrn Ministers. Herr Minister! Sie reden immer von freifinanzierten Wohnungen und sagen, sie spielen in der Wohnraumversorgung keine Rolle, denn es handelt sich um Zweitwohnungen oder Appartementwohnungen. Das stimmt ja nicht! Es gibt auch freifinanzierte Wohnungen, die durchaus dem Erstwohnbedürfnis des Interessenten dienen. Sind wir froh, daß wir wenigstens einen Teil der Wohnungsinteressen vom Markt der geförderten Wohnungen wegbekommen und daß sie freifinanzierte Wohnungen beziehen.

Daher ist es unzulässig, wenn Sie jetzt immer nur von den geförderten Wohnungen reden. In Wahrheit ist entscheidend: Wie viele Wohnungen sind in Österreich fertiggestellt worden, wie viele stehen für die Versorgung des Wohnungsmarktes tatsächlich zur Verfügung?

Sie haben auch die Zwischenfinanzierung kritisiert. Herr Bundesminister! Die Gemeinnützigten haben keine Freude mit der Zwischenfinanzierung - sicherlich nicht, weil eine gewisse Verteuerung eintritt. Aber was war dann dafür die Ursache? - Weil die Leute gekommen sind und gesagt haben: Gebt mir doch jetzt ein Darlehen oder gebt mir die Zusicherung! Wenn ich drei Jahre warten muß, ist ja mein angespartes Geld bei dieser Inflation nichts mehr wert! Da bin ich doch froh, wenn ich jetzt anfangen kann, auf Grund der Promesse kriege ich auch einen Zwischenkredit, und trotz des Zwischenkredites, den ich verzinsen muß, kommt mir im Effekt dann das Eigenheim oder die Eigentumswohnung noch immer billiger, als wenn ich drei Jahre auf die öffentliche Förderung noch warten muß! - Das ist der eigentliche Grund der Zwischenfinanzierung. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Herr Bundesminister! Tun Sie daher nicht so, als ob die Misere heute die Zwischenfinanzierung wäre, sondern sagen Sie auch, warum es die Zwischenfinanzierung gibt: weil wir diese exorbitante Inflation haben, die gerade zur Zwischenfinanzierung nötigt.

Sie haben in einem anderen Zusammenhang auch noch gesagt: Die Bundesmineralölsteuer hat dann auf einmal zu stagnieren begonnen. - Jawohl, Ölschock und so weiter. Aber daß Sie, Herr Bundesminister, entgegen Ihrer Zusicherung im vergangenen Jahr dem Herrn Finanzminister noch das Opfer von 700 Millionen Schilling auf dem Tablett offeriert haben, daß Sie das von dem Straßenbau weggenommen

**Dr. Gruber**

haben und für andere Mittel eingesetzt haben, die eben früher aus dem Budget finanziert worden sind, das, Herr Minister, kreiden wir Ihnen an, und das ist es, was Sie eigentlich allein zu verantworten haben. (*Zustimmung bei der ÖVP.*)

Keiner von unseren Herren hat vom Fleckerlteppich gesprochen und keiner hat das angekreidet. Ich glaube, es war Ihr Kollege Lehr, der vom Fleckerlteppich gesprochen hat. Es ist doch sehr sinnvoll, wenn an vielen Plätzen gebaut wird, weil dadurch eine gleichmäßige Beschäftigung in der Bauwirtschaft über ganz Österreich sichergestellt wird.

Natürlich wären wir froh, wenn das alles rascher ginge, aber dafür haben wir sicherlich Verständnis. Ich habe das nur erwähnt, weil Sie so getan haben, als müßten Sie uns jetzt mit dem Finger deuten. Wir haben dieses Problem eigentlich nicht moniert.

Herr Minister! Sie haben so wie alle Jahre am Schluß der Debatte sehr wortreich die Schwächen Ihres Budgets kaschieren wollen. Nur gelingt Ihnen das nicht, denn man weiß inzwischen, daß Sie eigentlich derjenige in dem Kabinett Kreisky waren, der die größten Opfer bei dem Budget hat bringen müssen. (*Zwischenruf bei der ÖVP.*)

Ich verstehe schon, daß Sie sich jetzt, nachdem Sie Ihre Blöße entdeckt haben, so wie sich Adam im Paradies, nachdem er seine Blöße entdeckt hatte, darüber geschämt hat, daß er nackt war, auch schämen. Aber verlangen Sie

nicht von uns, Herr Minister, daß wir Ihre Blöße zudecken! (*Lebhafter Beifall bei der ÖVP.*)

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

Wünscht der Herr Spezialberichterstatte das Schlußwort? – Ist nicht der Fall.

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über die Beratungsgruppe XIII des Bundesvoranschlages 1976.

Diese umfaßt das Kapitel 64 samt dem dazugehörenden Teil des Konjunkturausgleichsvoranschlages in 2 der Beilagen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. – Das ist mit Mehrheit angenommen.

Die Tagesordnung ist erschöpft.

Ich gebe bekannt, daß in der heutigen Sitzung die Anfragen 48/J bis 53/J eingelangt sind.

Die nächste Sitzung berufe ich für morgen, Mittwoch, den 17. Dezember 1975, um 9 Uhr mit folgender Tagesordnung ein:

Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1976 samt Anlagen (2 und Zu 2 der Beilagen):

Beratungsgruppe XIV, Wissenschaft und Forschung, sowie

Beratungsgruppe VI, Unterricht.

Die Sitzung ist geschlossen.

**Schluß der Sitzung: 22 Uhr 5 Minuten**