

Stenographisches Protokoll

89. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

XIV. Gesetzgebungsperiode

Mittwoch, 12. April 1978

Tagesordnung

1. Straßenverkehrsbeitragsgesetz
2. Protokoll mit Großbritannien zur Abänderung des am 30. April 1969 in London unterzeichneten Abkommens zur Vermeidung der Doppelbesteuerung und zur Verhinderung der Steuerumgehung bei den Steuern vom Einkommen
3. Bericht über den Antrag (82/A) betreffend die Abänderung des Ausfuhrfinanzierungsförderungsgesetzes 1967 in der Fassung des Bundesgesetzes vom 23. März 1977, BGBl. Nr. 158
4. Bericht über den Antrag (83/A) betreffend die Abänderung des Ausfuhrförderungsgesetzes 1964 in der Fassung des Bundesgesetzes vom 23. März 1977, BGBl. Nr. 157
5. Bericht über den Antrag (58/A) betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz vom 9. Juli 1969 zur Förderung der Weinwirtschaft (Weinwirtschaftsgesetz) geändert wird
6. Bericht über den Antrag (59/A) betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Alkoholabgabegesetz 1973 geändert wird
7. 6. Bericht des Bundesministers für Finanzen über die Tätigkeit der Internationalen Amtssitz- und Konferenzzentrum Wien AG im Geschäftsjahr 1976
8. 36. Bericht gemäß Katastrophenfondsgesetz betreffend das Kalenderjahr 1977

Inhalt

Personalien

- Krankmeldungen (S. 8611)
Entschuldigung (S. 8611)

Fragestunde (53.)

Wissenschaft und Forschung (S. 8611)

- Radinger (512/M); Steinbauer, Dr. Frischenschlager, Luptowits
Wuganigg (514/M); Dkfm. DDr. König, Dipl.-Ing. Hanreich, Dr. Jolanda Offenbeck
Dr. Blenk (520/M); Dr. Frischenschlager, Dr. Ermacora
Dipl.-Ing. Dr. Frühwirth (521/M); Dr. Schmidt, Dr. Steyrer, Dr. Busek
Dr. Frischenschlager (524/M); Wille, Dr. Blenk, Dipl.-Ing. Hanreich
Dipl.-Ing. Dr. Frühwirth (546/M); Dr. Frischenschlager, Dr. Busek

Bundeskanzleramt (S. 8622)

- Dr. Lanner (526/M); Dipl.-Vw. Josseck, Mühlbacher, Mag. Höchtel

Wiederverlautbarung

- Wehrgesetz 1978 (S. 8624)

Ausschüsse

- Zuweisungen (S. 8624)

Verhandlungen

- (1) Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (822 d. B.): Straßenverkehrsbeitragsgesetz (832 d. B.)

Berichterstatter: Kunstätter (S. 8625)

Redner: Dr. Taus (S. 8626), Prechtl (S. 8633), Dr. Broesigke (S. 8641), Dr. Tull (S. 8644), Dipl.-Vw. Josseck (S. 8648), Ing. Willinger (S. 8654), Dr. Keimel (S. 8656), Dr. Fischer (S. 8662), Dr. Stix (S. 8663), Bundesminister Lausecker (S. 8667), Dkfm. DDr. König (S. 8672), Dr. Schmidt (S. 8677), Dallinger (S. 8681), Ing. Letmaier (S. 8684), Kern (S. 8687), Ing. Hobl (S. 8691), Sandmeier (S. 8693), Suppan (S. 8696) und Graf (S. 8699)

Mißtrauensantrag (Entschließungsantrag) Dr. Keimel und Genossen gegen Vizekanzler Dr. Androsch (S. 8662) – Ablehnung (S. 8701)

Annahme des Gesetzentwurfes (S. 8701)

- (2) Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (770 d. B.): Protokoll mit Großbritannien zur Abänderung des am 30. April 1969 in London unterzeichneten Abkommens zur Vermeidung der Doppelbesteuerung und zur Verhinderung der Steuerumgehung bei den Steuern vom Einkommen (831 d. B.)

Berichterstatter: Dr. Leibenfrost (S. 8701)

Genehmigung (S. 8702)

Gemeinsame Beratung über

- (3) Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Antrag (82/A) der Abgeordneten Dr. Mussil, Mühlbacher, Dr. Stix und Genossen betreffend die Abänderung des Ausfuhrfinanzierungsförderungsgesetzes 1967 in der Fassung des Bundesgesetzes vom 23. März 1977, BGBl. Nr. 158 (833 d. B.)

Berichterstatter: Dr. Pelikan (S. 8703)

- (4) Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Antrag (83/A) der Abgeordneten Mühlbacher, Dr. Mussil, Dr. Stix und Genossen betreffend die Abänderung des Ausfuhrförderungsgesetzes 1964 in der Fassung des Bundesgesetzes vom 23. März 1977, BGBl. Nr. 157 (834 d. B.)

Berichterstatter: Hirscher (S. 8703)

Redner: Dkfm. Gorton (S. 8703), Vizekanzler Dr. Androsch (S. 8706) und Mühlbacher (S. 8706)

Annahme der beiden Gesetzentwürfe (S. 8707)

Gemeinsame Beratung über

(5) Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Antrag (58/A) der Abgeordneten Hietl und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz vom 9. Juli 1969 zur Förderung der Weinwirtschaft (Weinwirtschaftsgesetz) geändert wird (835 d. B.)

(6) Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Antrag (59/A) der Abgeordneten Hietl und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Alkoholabgabegesetz 1973 geändert wird (836 d. B.)

Berichterstatter: Maderthaner (S. 8708)

Redner: Hietl (S. 8709) und Pfeifer (S. 8713)

Kenntnisnahme der beiden Ausschußberichte (Ablehnung der beiden Anträge) (S. 8714)

(7) Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den sechsten Bericht des Bundesministers für Finanzen (III-102) über die Tätigkeit der Internationalen Amtssitz- und Konferenzzentrum Wien AG im Geschäftsjahr 1976 (838 d. B.)

Berichterstatter: Josef Schlager (S. 8715) 8600)

Redner: Dr. Eduard Moser (S. 8715), Schemer (S. 8718) und Dr. Ermacora (S. 8719)

Kenntnisnahme (S. 8720)

(8) Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Sechsendreißigsten Bericht des Bundesministers für Finanzen (III-104) gemäß Katastrophenfondsgesetz betreffend das Kalenderjahr 1977 (839 d. B.)

Berichterstatter: Hietl (S. 8720)

Kenntnisnahme (S. 8721)

Eingebracht wurden

Regierungsvorlagen

804: Internationale Energieagentur, Durchführungsübereinkommen eines Forschungs- und Entwicklungsprogrammes für eine rationelle Energieverwendung durch eine stufenweise Energienutzung samt Anhang I (S. 8624)

805: Abkommen mit der Tschechoslowakei über die Zusammenarbeit auf den Gebieten der Kultur, Bildung und Wissenschaft samt Anhang

806: Protokoll betreffend die Verlängerung des Abkommens über den Internationalen Handel mit Textilien samt Schlußfolgerungen des Textilausschusses

819: Empfehlung des Rates für die Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Zollwesens vom 8. Juni 1977 betreffend die Änderung des Artikels XVIII der Konvention über den Zollwert von Waren

821: Übereinkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland, dem Fürstentum Liechtenstein, der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft im Bereich der Sozialen Sicherheit samt Anhängen und Schlußprotokoll

823: Änderung des Verfassungsgerichtshofgesetzes 1953

825: Änderung des Verwaltungsgerichtshofgesetzes 1965

826: Änderung der Nationalrats-Wahlordnung 1971

827: Bundesverfassungsgesetz, mit dem das Bundesverfassungsgesetz in der Fassung von 1929 geändert wird

828: Änderung der Reisegebührenvorschrift 1955

843: Sparkassengesetz

844: Kreditwesengesetz

845: Wertpapier-Emissionsgesetz

846: Bundesgesetz über die Veräußerung von unbeweglichem Bundesvermögen

847: Änderung des Zollgesetzes 1955 (S. 8625)

Berichte

über Veräußerung von unbeweglichem Bundesvermögen im Jahre 1977, BM f. Finanzen (III-109) (S. 8625)

über die Gewässerreinigung in Österreich, Bundesregierung (III-110) (S. 8625)

Antrag der Abgeordneten

Dr. Stix, Dr. Broesigke, Dipl.-Ing. Hanreich und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Gasöl-Steuerbegünstigungsgesetz geändert wird (86/A)

Anfragen der Abgeordneten

Huber und Genossen an den Bundesminister für Verkehr betreffend Verbesserung der Zugverbindung auf der Südbahnstrecke (1771/J)

Dr. Fiedler und Genossen an den Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie betreffend Krisenvorsorge (1772/J)

Mag. Höchtl und Genossen an den Bundesminister für Landesverteidigung betreffend die Vorverlegung des Zapfenstreiches (1773/J)

Peter, Dr. Frischenschlager und Genossen an den Bundesminister für Unterricht und Kunst betreffend „Politische Bildung“ an den Schulen (1774/J)

Dipl.-Vw. Josseck, Dr. Schmidt und Genossen an den Bundesminister für Verkehr betreffend ÖBB-Fahrpreisermäßigungen für Sportorganisationen (1775/J)

Melter, Dr. Schmidt, Peter und Genossen an den Bundesminister für Unterricht und Kunst betreffend Zusatzurlaub für Körperbehinderte (1776/J)

Dr. Broesigke und Genossen an den Bundesminister für Justiz betreffend Inbetriebnahme des Umlauf-Aufzuges im Nebengebäude des Bezirksgerichtes Innere Stadt-Wien (1777/J)

Dr. Scrinzi, Meißl, Dr. Frischenschlager und Genossen an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft betreffend erhöhter Verbrauch von DDT im Jahre 1976 (1778/J)

Dr. Scrinzi, Dr. Frischenschlager und Genossen an die Frau Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz betreffend erhöhter Verbrauch von DDT im Jahre 1976 (1779/J)

Melter, Dr. Schmidt und Genossen an den Bundesminister für Verkehr betreffend Fahrpreiserhöhungen (1780/J)

Dr. Marga Hubinek und Genossen an den Bundesminister für Unterricht und Kunst betreffend die Einstellung der Geldaushilfen anlässlich der Geburt eines Kindes an Bedienstete des

Ressortbereiches des Bundesministeriums für Unterricht und Kunst (1781/J)

Dr. Schwimmer, Dr. Kohlmaier und Genossen an den Bundesminister für soziale Verwaltung betreffend widersprüchliche Aussagen Sozialminister Dr. Weißenbergs um Maßnahmen zur Schaffung von Arbeitsplätzen (1782/J)

Dr. Kohlmaier, Dr. Schwimmer und Genossen an den Bundesminister für soziale Verwaltung betreffend den Vorschlag Sozialminister Dr. Weißenbergs, einer drohenden Arbeitslosigkeit durch Arbeitszeitverkürzung abzuhelpen (1783/J)

Mag. Höchtl und Genossen an den Bundesminister für Bauten und Technik betreffend Zustand der Magdeburgkaserne und der Marinekaserne in Klosterneuburg (1784/J)

Mag. Höchtl und Genossen an den Bundesminister für Landesverteidigung betreffend Zustand der Magdeburgkaserne und der Marinekaserne in Klosterneuburg (1785/J)

Regensburger, Neumann und Genossen an den Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie betreffend „brennbare Textilien“ (1786/J)

Dr. Gradenegger und Genossen an den Bundesminister für soziale Verwaltung betreffend den verstärkten Einsatz von Mikrowellenöfen im Gastgewerbe (1787/J)

Dr. Hauser, Dkfm. DDr. König und Genossen an den Bundesminister für Verkehr betreffend den Blumenkiosk am Wiener Westbahnhof (1788/J)

Steinbauer, Dr. Gruber und Genossen an den Bundesminister für Unterricht und Kunst betreffend Weisung auf Gewährung einer außerordentlichen Subvention für eine Zeitschrift aus Mitteln der Erwachsenenbildung (1789/J)

Regensburger, Dr. Lanner, Westreicher und Genossen an den Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie betreffend Überlandstromleitungen im Oberinntal (1790/J)

Dr. Ermacora, Dr. Halder, Dr. Keimel, Dipl.-Ing. Dr. Leitner, Huber, Westreicher, Regensburger, Dr. Blenk und Genossen an den Bundesminister für Inneres betreffend Ausweiskontrolle in Korridorzügen (1791/J)

Dr. Ermacora, Dr. Feurstein, Dr. Blenk und Genossen an den Bundeskanzler betreffend Einspruchspraxis der Bundesregierung (1792/J)

Dr. Wiesinger, Dr. Marga Hubinek, Dr. Ermacora und Genossen an den Bundesminister für soziale Verwaltung betreffend unangemessene Erhöhung der Rezeptgebühr um 150 Prozent auf 15 S (1793/J)

Dr. Wiesinger, Dr. Marga Hubinek und Genossen an die Frau Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz betreffend die Informationsbroschüre „Kernenergie und Sicherheit“ (1794/J)

Dr. Busek, Steinbauer und Genossen an den Bundesminister für Unterricht und Kunst betreffend Aktivitäten des Vertreters des Bundesministeriums für Unterricht und Kunst im ORF-Kuratorium (1795/J)

Regensburger und Genossen an den Bundesminister für soziale Verwaltung betreffend Sprechtag der Pensionsversicherungsanstalt der Arbeiter in SPÖ-Parteilokalen (1796/J)

Anfragebeantwortungen

des Bundesministers für Verkehr auf die Anfrage der Abgeordneten Dkfm. DDr. König und Genossen (1590/AB zu 1602/J)

des Bundeskanzlers auf die Anfrage der Abgeordneten Dkfm. DDr. König und Genossen (1591/AB zu 1594/J)

des Bundesministers für Justiz auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Hauser und Genossen (1592/AB zu 1599/J)

des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft auf die Anfrage der Abgeordneten Hietl und Genossen (1593/AB zu 1598/J)

des Bundeskanzlers auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Prader und Genossen (1594/AB zu 1627/J)

des Bundesministers für Verkehr auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Schmidt und Genossen (1595/AB zu 1631/J)

des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Mock und Genossen (1596/AB zu 1587/J)

des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten Vetter und Genossen (1597/AB zu 1591/J)

des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten Ing. Gassner und Genossen (1598/AB zu 1593/J)

des Bundeskanzlers auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Kohlmaier und Genossen (1599/AB zu 1592/J)

des Bundesministers für Verkehr auf die Anfrage der Abgeordneten Mag. Höchtl und Genossen (1600/AB zu 1595/J)

des Bundesministers für Handel, Gewerbe und Industrie auf die Anfrage der Abgeordneten Kittl und Genossen (1601/AB zu 1613/J)

des Bundesministers für Bauten und Technik auf die Anfrage der Abgeordneten Marwan-Schlosser und Genossen (1602/AB zu 1640/J)

des Bundesministers für Handel, Gewerbe und Industrie auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Stix und Genossen (1603/AB zu 1630/J)

des Bundesministers für Justiz auf die Anfrage der Abgeordneten Peter und Genossen (1604/AB zu 1612/J)

des Bundesministers für soziale Verwaltung auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Kohlmaier und Genossen (1605/AB zu 1606/J)

des Bundesministers für Landesverteidigung auf die Anfrage der Abgeordneten Melter und Genossen (1606/AB zu 1620/J)

des Bundesministers für Unterricht und Kunst auf die Anfrage der Abgeordneten Peter und Genossen (1607/AB zu 1652/J)

des Bundesministers für Landesverteidigung auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Ermacora und Genossen (1608/AB zu 1615/J)

des Bundesministers für Unterricht und Kunst auf die Anfrage der Abgeordneten Steinbauer und Genossen (1609/AB zu 1629/J)

des Bundesministers für soziale Verwaltung auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Schwimmer und Genossen (1610/AB zu 1637/J)

- des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten Kraft und Genossen (1611/AB zu 1635/J)
- des Bundesministers für Verkehr auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Feurstein und Genossen (1612/AB zu 1617/J)
- des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Schmidt und Genossen (1613/AB zu 1623/J)
- des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft auf die Anfrage der Abgeordneten Dipl.-Ing. Riegler und Genossen (1614/AB zu 1642/J)
- des Bundesministers für Auswärtige Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Ermacora und Genossen (1615/AB zu 1725/J)
- der Frau Bundesminister für Wissenschaft und Forschung auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Busek und Genossen (1616/AB zu 1619/J)
- des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Schwimmer und Genossen (1617/AB zu 1626/J)
- des Bundesministers für Unterricht und Kunst auf die Anfrage der Abgeordneten Mag. Höchtl und Genossen (1618/AB zu 1616/J)
- des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Schwimmer und Genossen (1619/AB zu 1625/J)
- des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten Dipl.-Ing. Dr. Frühwirth und Genossen (1620/AB zu 1628/J)
- des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten Kittl und Genossen (1621/AB zu 1632/J)
- des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten Kittl und Genossen (1622/AB zu 1633/J)
- des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Schmidt und Genossen (1623/AB zu 1647/J)
- der Frau Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Wiesinger und Genossen (1624/AB zu 1646/J)
- des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten Dipl.-Ing. Riegler und Genossen (1625/AB zu 1644/J)
- des Bundesministers für soziale Verwaltung auf die Anfrage der Abgeordneten Regensburger und Genossen (1626/AB zu 1618/J)
- des Bundesministers für Landesverteidigung auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Prader und Genossen (1627/AB zu 1634/J)
- des Bundesministers für soziale Verwaltung auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Marga Hubinek und Genossen (1628/AB zu 1636/J)
- des Bundesministers für soziale Verwaltung auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Blenk und Genossen (1629/AB zu 1643/J)
- des Bundesministers für Landesverteidigung auf die Anfrage der Abgeordneten Regensburger und Genossen (1630/AB zu 1654/J)
- des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft auf die Anfrage der Abgeordneten Dipl.-Ing. Riegler und Genossen (1631/AB zu 1645/J)
- des Bundesministers für soziale Verwaltung auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Fiedler und Genossen (1632/AB zu 1684/J)
- des Bundesministers für soziale Verwaltung auf die Anfrage der Abgeordneten Regensburger und Genossen (1633/AB zu 1686/J)
- des Bundesministers für Unterricht und Kunst auf die Anfrage der Abgeordneten Peter und Genossen (1634/AB zu 1727/J)
- des Bundesministers für Unterricht und Kunst auf die Anfrage der Abgeordneten Peter und Genossen (1635/AB zu 1734/J)
- des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Ermacora und Genossen (1636/AB zu 1719/J)
- des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Beatrix Eypeltauer und Genossen (1637/AB zu 1683/J)
- des Bundesministers für soziale Verwaltung auf die Anfrage der Abgeordneten Melter und Genossen (1638/AB zu 1649/J)
- des Bundesministers für soziale Verwaltung auf die Anfrage der Abgeordneten Melter und Genossen (1639/AB zu 1650/J)
- des Bundesministers für Landesverteidigung auf die Anfrage der Abgeordneten Dipl.-Vw. Josseck und Genossen (1640/AB zu 1656/J)
- des Bundeskanzlers auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Ermacora und Genossen (1641/AB zu 1715/J)

Beginn der Sitzung: 9 Uhr

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

außerordentlich positiv von den Betroffenen aufgenommen wurde.

Präsident: Die Sitzung ist eröffnet.

Die amtlichen Protokolle der 87. Sitzung vom 15. März und der 88. Sitzung vom 16. März 1978 sind in der Parlamentsdirektion aufgelegt und unbeanstandet geblieben.

Krank gemeldet sind die Abgeordneten Wedenig und Glaser.

Entschuldigt hat sich der Abgeordnete Marwan-Schlosser.

Präsident: Eine Zusatzfrage. Bitte.

Abgeordneter **Radinger:** Frau Bundesminister! Das ist eine sehr hohe Zahl von Zeitschriften, die gefördert werden.

Ich darf Sie fragen: Wie erfolgt die Auswahl der zu fördernden Zeitschriften, und steht Ihnen zur Beratung ein Gremium zur Verfügung?

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha **Firnberg:** Ich habe, Herr Abgeordneter, zur Beratung in diesen Fragen eine Kommission eingesetzt, die nunmehr auch in der Geschäftseinteilung aufscheint, die Kommission zur Förderung wissenschaftlicher Druckschriften und Koordination der Subventionen für wissenschaftliche Publikationen. Es sind in dieser Kommission außer den Beamten des Hauses aus den entsprechenden Abteilungen auch Herren, die dem Ministerium nicht angehören, wie etwa Universitätsprofessor Kindermann oder Professor Otto Molden und der Generalsekretär des Verbandes der wissenschaftlichen Vereine.

Diese Kommission berät über die eingereichten Ansuchen und macht mir dann den Vorschlag über die Förderungswürdigkeit und die Beträge, mit denen gefördert werden soll.

Fragestunde

Präsident: Wir gelangen zur Fragestunde.

Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung

Präsident: 1. Anfrage: Abgeordneter Radinger (SPÖ) an die Frau Bundesminister für Wissenschaft und Forschung.

512/M

Welche Erfahrungen hat das Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung bisher bei der Förderung von wissenschaftlichen Zeitschriften gemacht?

Präsident: Bitte, Frau Minister.

Bundesminister für Wissenschaft und Forschung Dr. Hertha **Firnberg:** Herr Abgeordneter! Es gab vor dem Jahr 1975 keine Förderungsmittel für wissenschaftliche Zeitschriften. Erst im Jahr 1975 wurde erstmals im Budget auf meinen Antrag ein Betrag von 4 Millionen Schilling eingesetzt. Es gab im Jahr 1975 bereits 88 positive Erledigungen für Ansuchen um Förderung wissenschaftlicher Zeitschriften. Für die Jahre 1976, 1977 und 1978 standen ebenfalls je 4 Millionen zur Verfügung, und es konnten zum Beispiel im letzten Jahr von 150 eingereichten Anträgen 127 positiv erledigt werden.

Ich würde im ganzen sagen, daß durch die Einleitung des Förderungsverfahrens für wissenschaftliche Zeitschriften etwa 230 Druckschriften, das heißt Zeitschriften, wissenschaftliche Publikationsreihen und andere periodische Druckwerke, gefördert werden. Etwas, was

Präsident: Zweite Zusatzfrage. Bitte.

Abgeordneter **Radinger:** Frau Bundesminister! Nach welchen Kriterien, soweit Sie das beurteilen können, erfolgt die Vergabe der Förderungsmittel für diese Zeitschriften?

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha **Firnberg:** Die Kommission hat die Richtlinie, auf der einen Seite die Wissenschaftlichkeit der Publikationsreihe zu berücksichtigen, andererseits aber natürlich auch die wirtschaftliche Lage der betreffenden Zeitschrift zu berücksichtigen.

Der Herausgeber, der Eigentümer oder der Verleger können innerhalb des Jahres ein Förderungsansuchen einreichen. In einem vorgegebenen Formular sind die Erscheinungsweise, die inhaltliche Zielsetzung und die wirtschaftliche Situation des Verlages beziehungsweise der Publikationsreihe im Detail ersichtlich.

Bundesminister Dr. Hertha Firnberg

Bei einer Neuplanung eines Druckwerkes wird ein Inhaltskonzept, eine Zielsetzung gefordert. Es erfolgt keine Überprüfung, also keine Zensur, sondern nur die Frage, handelt es sich um eine wissenschaftliche Publikation oder nicht.

Die Kommission hat auch die Vollmacht, in fraglichen Situationen eine Beratungshilfe durch Erstattung von Gutachten außerhalb der Kommission zu verlangen.

In dieser Form gibt die Kommission ihr Urteil ab, nach diesem Urteil richtet sich in der Regel die Zustimmung zur Förderung.

Präsident: Eine weitere Frage: Herr Abgeordneter Steinbauer.

Abgeordneter Steinbauer (ÖVP): Frau Minister! Der Kollege Radinger hat ja beinahe schon auch nach den Mißständen bei dieser Vergabe gefragt. Die Frage, die ich stellen möchte, ist: Es kommt immer wieder zu Doppelvergaben an einzelne Objekte dadurch, daß auch nach dem Zeitschriftenförderungsgesetz Förderungen vergeben werden, und es werden dann insbesondere Produkte gefördert, die etwa im parteinahen Lager der Regierungspartei oder im linken Bereich zu Hause sind. Wie, Frau Minister, wollen Sie solche Doppelförderungen in Zukunft vermeiden?

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha Firnberg: Herr Abgeordneter! Es gibt keine Mißstände bei der Vergabe an diese Zeitschriften, es gibt keine Mißstände. Eine Doppelförderung müßte in dem Erhebungsblatt aufscheinen, denn es wird dabei auch gefragt, ob andere Förderungen bereits vorliegen. Es kann also hier nur durch falsche Angaben unter Umständen etwas entstehen; ein Fall, der noch nicht vorgekommen ist.

Wenn Sie sich die Liste der geförderten Zeitschriften ansehen, so werden Sie weder der Zahl der Zeitschriften noch den Förderungsbeiträgen entnehmen können, daß linke Zeitschriften stärker als rechte gefördert werden; außer Sie sehen etwa die Zeitschrift für Kirchenrecht als typisch linke Zeitschrift an.

Präsident: Weitere Frage: Herr Abgeordneter Dr. Frischenschlager.

Abgeordneter Dr. Frischenschlager (FPÖ): Frau Bundesminister! Sie haben mit Recht auf die große Zahl der Zeitschriften hingewiesen, die durch diese Förderung in den Genuß von zusätzlichen Mitteln kommen. Durch das weitere Ansteigen der Zahl dieser Zeitschriften -

was an sich erfreulich ist - fürchte ich aber, daß der Betrag für die einzelne Zeitschrift dadurch geringer werden muß, weil die Mittel nicht im gleichen Ausmaß wachsen. Dadurch besteht meines Erachtens die Gefahr, daß es letzten Endes zu einem Gießkannenprinzip kommt, nämlich sehr viele ein bisserl etwas bekommen.

Meine Frage in diesem Zusammenhang: Werden bei der Förderung Forschungsschwerpunkte berücksichtigt, und gilt das vor allem für Zeitschriften, die zum ersten Mal, also neu in den Katalog der Zeitschriften hineinkommen und gefördert werden?

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha Firnberg: Herr Abgeordneter! Es ist richtig, daß die Zahl der Förderungsansuchen steigt, aber bisher nicht in dem Maße, daß nicht für jede förderungswürdige Zeitschrift ein Betrag gegeben werden konnte. Weiters ist es richtig, daß die Anforderungen vielleicht strenger werden an jene Zeitschriften, an die ein Förderungsbetrag vergeben wird. Es kann aber auch sein - und darauf hoffe ich -, daß der Förderungsbetrag als solcher im Budget erhöht wird. Schließlich und endlich kann auch noch versucht werden - und darüber sind wir im Gespräch mit der Kommission und anderen Personen -, ob nicht durch die Förderung der wissenschaftlichen Zeitschriften eine gewisse Koordination im Zeitschriftenwesen zu erreichen ist, die zwar nicht die Vielfalt der wissenschaftlichen Publikationen reduziert, aber immerhin die Möglichkeit gibt, darauf hinzuweisen, daß vielleicht doch die Vereinigung von zwei Zeitschriften ein durchaus günstiges und positives Unternehmen wäre.

Nach Schwerpunkten wird derzeit nur insofern vorgegangen, als eben die in die Kommission gebetenen Herren, die nicht dem Ministerium angehören, doch eine sehr große Übersicht hinsichtlich des Zeitschriftenwesens haben und wir ein wenig abstimmen können, zwar nicht in dem Maß, daß ich sagen würde, wir setzen echt Schwerpunkte, aber doch im gewissen Maß steuern können auch nach notwendigen Förderungsschwerpunkten.

Präsident: Weitere Frage: Herr Abgeordneter Luptowits.

Abgeordneter Luptowits (SPÖ): Frau Bundesminister! Sie sprachen vorhin von der wirtschaftlichen Lage der Verlage. Inwieweit können Sie die wirtschaftliche Lage der Druckverlage bei der Vergabe beziehungsweise der Bewilligung von Förderungsmitteln berücksichtigen?

Präsident: Frau Bundesminister.

Bundesminister Dr. Hertha **Firnberg:** Da die Kalkulation und gleichfalls Rechnungsunterlagen vorgelegt werden müssen, wird die wirtschaftliche Situation des Verlags beziehungsweise der Publikationsreihe zwar beachtet, aber es wird mehr darauf Rücksicht genommen, daß durch die Förderung eine Leistungssteigerung, eine bessere Konkurrenzfähigkeit gegenüber ausländischen Publikationen erreicht werden kann.

Präsident: Wir kommen zur Anfrage 2: Herr Abgeordneter Wuganigg (SPÖ) an die Frau Minister.

514/M

Welche Projekte auf dem Sektor der Sonnenenergieforschung wurden seitens des Bundesministeriums für Wissenschaft und Forschung an die österreichische Industrie vergeben?

Präsident: Bitte, Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha **Firnberg:** Herr Abgeordneter! Im Rahmen der Errichtung des österreichischen Meßnetzes für die Nutzung der Sonnenenergie - wir haben derzeit elf Meßstationen - und der Ermittlung der für Österreich relevanten Parameter, die zur Auslegung von Solaranlagen dienen, wurden praktisch nur österreichische Erzeugnisse verwendet.

Ich möchte als Beispiel die Errichtung der größten und aufwendigsten Meßstelle am Institut für Molekularbiologie der Österreichischen Akademie der Wissenschaften nennen, bei der 150 m² Flachkollektoren der verschiedensten Art eingesetzt wurden. Drei österreichische Firmen erzeugen sie und lieferten sie erstmals.

Bei den Entwicklungsarbeiten österreichischer Firmen wurde zum Beispiel eine Firma mit der Planung und dem Bau einer sogenannten solaren Kompaktanlage für Warmwasserbereitung beauftragt.

Schließlich wurde im Rahmen zur Erzeugung von elektrischer Energie im Wege der thermischen Nutzung der Sonnenenergie beziehungsweise der direkten Sonnenenergienutzung eine Firma bei der Entwicklung von konzentrierenden Kollektoren und bei der Erzeugung von Grundstoffen für die Fertigung von Solarzellen vom Ministerium unterstützt.

In Zusammenarbeit mit österreichischen Firmen ist die Entwicklung eines Meßpakets zur Bestimmung des Wirkungsgrades von Sonnenenergieanlagen geplant, ausschließlich an die österreichische Industrie gerichtet.

Schließlich und endlich wird auch der größte

Teil im Rahmen des Projekts „Österreichisches Kleinsonnenkraftwerk für Entwicklungsländer“ durch österreichische Hersteller ausgeführt.

Es wurde außerdem eine Reihe von Aufträgen für andere Teilsysteme dieses Kraftwerkes an österreichische Firmen im Auftrag gegeben, alles, soweit es österreichische Firmen herstellen können.

Präsident: Zusatzfrage. Bitte.

Abgeordneter **Wuganigg:** Sehr geehrte Frau Bundesminister! Ich danke Ihnen für Ihre Antwort.

Darf ich Sie nunmehr fragen: An welchen Projekten der Sonnenenergieforschung beteiligt sich Österreich im Rahmen der Internationalen Energie-Agentur?

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha **Firnberg:** Österreich beteiligt sich, nachdem es das Durchführungsübereinkommen zur Ausführung gemeinsamer Forschungs- und Entwicklungsarbeiten der Mitgliedsländer der Internationalen Energie-Agentur unterzeichnet hat, auf den Gebieten der Nutzung der Sonnenenergie für Heiz- und Kühlzwecke und an der Ausarbeitung einer Studie zur Entwicklung von kleinen solaren Kraftwerken. Bei den gemeinsamen Forschungsarbeiten zur Nutzung der Sonnenenergie für Heiz- und Kühlzwecke ist Österreich zum Beispiel an der Ausarbeitung und dem Vergleich internationaler Prüfmethode für Sonnenkollektoren beteiligt.

Im Rahmen der Vorbereitungsphase für ein Solarkraftwerk, das von der Internationalen Energie-Agentur selber gebaut wird oder veranlaßt wird, war Österreich bisher federführend. Es sollen bekanntlich zwei Solarkraftwerke errichtet werden, und Österreich war bisher federführend. An den Arbeiten der Phase 1, nämlich den Planungsarbeiten, war Österreich soweit beteiligt und diese Arbeiten sind soweit gediehen, daß derzeit die Auswahl der internationalen Firmenkonsortien diskutiert wird, die die Detailplanungen ausführen und schließlich die Konstruktion der beiden Solarkraftwerke vornehmen sollen. Es besteht gute Aussicht, daß auch österreichische Industrieunternehmen daran beteiligt werden.

Präsident: Weitere Frage. Bitte.

Abgeordneter **Wuganigg:** Frau Bundesminister! Welche Beträge wurden in den letzten Jahren seitens des Bundesministeriums für Wissenschaft und Forschung insgesamt für die Energieforschung aufgewendet?

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha **Firnberg:** In den letzten Jahren wurden vom Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung für Energieforschung ungefähr 65 Millionen aufgewendet, vom Bund überhaupt rund 180 Millionen.

Präsident: Weitere Frage: Herr Abgeordneter König.

Abgeordneter Dkfm. DDr. **König (ÖVP):** Frau Bundesminister! Sie wissen, daß wir von der Volkspartei her die Sonnenenergieforschung Ihres Ressorts nachdrücklich unterstützen. Wir sind nur der Meinung, daß viel zuwenig geschieht, etwa im Vergleich zu dem, was auf dem Sektor der Atomenergie geschieht.

Nun lese ich aber in der heutigen „Presse“, daß in einem OECD-Bericht eine vernichtende Kritik an der Energieforschung, wie sie derzeit in Ihrem Ressort betrieben wird, geäußert werden soll. Es heißt hier, die Mittel werden nicht gezielt eingesetzt, niemand sei tatsächlich für die Durchführung der Forschungsprojekte verantwortlich und die Koordination des Ministeriums sei ineffizient. Es wird auch behauptet, daß etwa vom sogenannten kleinen österreichischen Sonnenkraftwerk, als Entwicklungshilfe gedacht, über 80 Prozent oder rund 80 Prozent der Bestandteile gar nicht österreichisch wären, sondern aus Deutschland kämen.

Frau Bundesminister! Sind Sie bereit, uns diesen Bericht der OECD zur Verfügung zu stellen?

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha **Firnberg:** Herr Abgeordneter! Dieser Bericht der OECD ist keineswegs vernichtend, sondern ist eben ein kritischer Bericht. (*Ironische Heiterkeit bei der ÖVP.*) Ja natürlich, es ist ein kritischer Bericht, dazu wird ja ein solcher Bericht gefertigt. Aber er ist keineswegs vernichtend.

Dieser Bericht ist derzeit noch ein vertraulicher Bericht, denn es wird heute oder morgen, glaube ich, in Tokio vom Verwaltungsrat erst beschlossen, in welcher Form die verschiedenen kritischen Berichte über die einzelnen Länder veröffentlicht werden sollen. Es ist also nicht in meiner Hand, den Bericht jetzt sofort herauszugeben.

Was die OECD hier kritisiert, ist, daß die Koordination zu mangelhaft ist insofern, als ja nur die Bundesmittel koordiniert werden können, aber die Bundesländer selber eine eigene Forschung betreiben, für die eine Koordination nicht ganz leicht zu erreichen ist.

Es wird weiter kritisiert, daß die eingesetzten Forschungsmittel zu gering sind. Das hat zugetroffen. Eben aus diesem Grund wurde der Finanzminister gebeten, für das heurige Jahr – der Bericht stammt ja aus dem vorigen Jahr, aus dem Jahr 1977 – die Förderungsmittel für die Forschung auf dem Energiesektor zu erhöhen, und das ist ja auch geschehen.

Präsident: Weitere Frage: Herr Abgeordneter Hanreich.

Abgeordneter Dipl.-Ing. **Hanreich (FPÖ):** Frau Bundesminister! Eine wesentliche Ergänzung der Nutzung der Sonnenenergie sind die Wärmepumpen.

Meine Frage geht daher dahin: Inwieweit werden bei den von Ihnen zitierten Forschungsprojekten solche Wärmepumpen zum Einsatz gebracht, und was wird getan, um ihre Effizienz zu verbessern?

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha **Firnberg:** Herr Abgeordneter! Es laufen, sofern ich das in Erinnerung habe, sogar einige Förderungsprojekte für Wärmepumpenforschung. Inwieweit die in diesen Projekten hier verwendet werden, das kann ich Ihnen im Augenblick nicht sagen, das ist eine technische Frage, die ich Ihnen im Augenblick nicht beantworten kann, über die ich Ihnen aber gerne Auskunft geben lassen werde.

Präsident: Eine weitere Frage: Frau Abgeordnete Offenbeck.

Abgeordnete Dr. Jolanda **Offenbeck (SPÖ):** Frau Bundesminister! Ich weiß, daß Sie sich um die Erforschung der Sonnenenergie sehr bemühen.

Frau Minister! Gibt es bereits Forschungsergebnisse, die erwarten lassen, daß die Sonnenenergie in absehbarer Zeit ein wirtschaftlicher Faktor wird?

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha **Firnberg:** Österreich kann hier allein Forschungen nicht so weit vorantreiben, daß wir tatsächlich von einer großen wirtschaftlichen Nutzung der Solartechnologie sprechen können. Wir sind jedenfalls sehr bemüht, im Gleichschritt mit anderen Ländern, die Solarenergieforschung betreiben, sie so weit zu entwickeln, daß ein wirtschaftlicher Nutzungsgrad erreicht wird, der etwa – ich habe diese Schätzungen einige Male gegeben – 3 bis 5 Prozent des Energiebedarfes decken könnte. Mehr zu decken wird in absehbarer Zeit sicherlich nicht möglich sein.

Präsident: Anfrage 3: Herr Abgeordneter **Blenk (ÖVP)** an die Frau Minister.

520/M

Wie viele Durchführungserlässe zum Universitäts-Organisationsgesetz sind noch zu erwarten?

Präsident: Bitte, Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha Firnberg: Herr Abgeordneter! Bei der Ausarbeitung der allgemeinen Durchführungserlässe zum Universitäts-Organisationsgesetz, die übrigens von den Betroffenen bestens akzeptiert werden, ist das Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung bisher in der Regel so vorgegangen, daß pro Abschnitt des Gesetzes ein Durchführungserlaß herausgegeben wurde. Es gibt 20 Abschnitte. Bisher wurden als erstes in einem Durchführungserlaß behandelt: die Abschnitte XX, „Übergangsbestimmungen und Vollziehung“, I bis IV und ferner ein Teil des Abschnittes XI. Ein siebenter Durchführungserlaß betreffend den V. Abschnitt, „Studienkommissionen“, steht vor der Erlassung, ist in Druck.

Bei der Durchführung der noch nicht behandelten Abschnitte kann ich nicht exakt vorhersagen, wie viele Erlässe das sein werden, inwieweit nämlich pro Abschnitt ein Erlaß herauskommen wird oder ob nicht mehrere kürzere Abschnitte zu einem Durchführungserlaß zusammengefaßt werden.

Präsident: Zusatzfrage. Bitte.

Abgeordneter Dr. Blenk: Frau Bundesminister! Das Universitäts-Organisationsgesetz zeichnet sich dadurch aus, daß es wahrscheinlich das Gesetz mit den meisten Durchführungserlässen ist. Ich höre heute zum ersten Mal, daß diese nach Abschnitten geordnet seien. Ich kenne zum Teil nur vom Hörensagen, zum Teil direkt sieben Erlässe mit über 300 Seiten. Also ein kaum mehr überschaubares Gewirr von Erlässen!

Nun sind wir derzeit dabei, das UOG zu novellieren. Es werden ja einige der Punkte, die bisher durch Erlässe geregelt wurden, im Gesetz geändert. Meine Frage: Welche dieser Erlässe werden durch die Novellierung des Universitäts-Organisationsgesetzes hinfällig, beziehungsweise werden Sie sie zum Teil neu herausgeben?

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha Firnberg: Herr Abgeordneter! Ich kann nicht sagen, ob nicht andere Gesetze existieren, für die es mehr Durchführungserlässe gibt. Meiner Erfahrung nach, so aus dem Handgelenk geschätzt, würde ich sagen, es gibt sehr wohl Gesetze, für die es wesentlich mehr Durchführungserlässe gibt. Außerdem ist ja die Zahl der Erlässe für ein Gesetz nicht ein so bemerkenswertes Merkmal! Es ist besser, es gibt mehr Erlässe für ein Gesetz, als daß ein Gesetz mangels eines Erlasses nicht durchgeführt werden kann.

Einen Wirrwarr an Erlässen gibt es keineswegs, sondern es sind jene Materien erlaßmäßig behandelt worden, die die wichtigsten bei der Durchführung des Gesetzes waren. Das ist der Vorgang. Wenn Sie sich die Erlässe durchlesen, die gar nicht nur vom „Hörensagen“ erkennbar sein müssen – sie sind ja im Verordnungsblatt gedruckt und herausgegeben –, so werden Sie sehen, daß es sich dabei um eine sehr systematische Reihung und Ordnung handelt.

Meiner Meinung nach – ich kann das natürlich jetzt nicht ganz genau kontrollieren – sind nicht wesentliche Bestimmungen in der Novellierung enthalten, die erzwingen, daß die Verordnungen abgeändert werden müssen. Sollte das der Fall sein, wird das ja rechtzeitig auch im Verordnungsblatt erscheinen.

Präsident: Weitere Frage. Bitte.

Abgeordneter Dr. Blenk: Frau Bundesminister! Ich bin nicht Ihrer Meinung, daß die Frage der Erlaßnotwendigkeit nichts über den Wert eines Gesetzes aussagt.

Neben diesen 300 Seiten Erlässen haben wir eine Unzahl von weiteren Erlässen, die quasi neben den offiziellen laufen, die an die einzelnen Universitätsbereiche gehen.

Nur um Ihnen ein Gegenbeispiel zu sagen: Die Vorgängerin des Universitäts-Organisationsgesetzes, also das Hochschul-Organisationsgesetz, hat mit einem einzigen Erlaß das Auslangen gefunden. Die legistische Qualität dieses Gesetzes ist, glaube ich, hinreichend unterstrichen durch diesen nicht mehr überschaubaren Wust und Wall von Durchführungs- und sonstigen Erlässen, vor allem Einzelerlässen.

Frau Bundesminister! Bisher sind über 1 000 Fälle, wie wir hören, bei einer Kommission zur Klärung anhängig gemacht worden, bei einer Kommission, die in Ihrem Ministerium besteht. Für diese Kommission soll nebenbei kaum eine

Dr. Blenk

bestimmte Geschäftsordnung bestehen, kaum eine Evidenz über die anhängigen Fälle. Ich glaube, auch das zeugt davon, daß der Wirrwarr doch ziemlich groß ist.

Daher die zweite Frage, Frau Bundesminister: Denken Sie daran, daß die bestehenden Erlässe irgendwann im notwendigen Bereich zusammengefaßt werden, eventuell in einen einzigen überschaubaren und gegliederten Erlaß, damit die ganze Problematik für die Betroffenen wirklich überschaubar und durchschaubar wird?

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha Firnberg: Ich erkläre Ihnen nochmals, Herr Abgeordneter, daß hier überhaupt kein Wirrwarr entstanden ist, sondern nur eine sehr eingehende Interpretation und Erläuterung des Gesetzes herausgegeben wurde und Anleitungen zur Handhabung des Gesetzes.

Daß Tausende Anfragen gekommen sind, ist sehr zu begrüßen. Wir haben immer wieder aufgefordert, wenn jemand eine Sache nicht ganz klar ist, sich lieber an das Ministerium zu wenden als im Eigenbereich zu entscheiden, in einer Form, die vielleicht dann nicht dem Gesetz standhält. Von diesen Anfragen wird ausgiebig Gebrauch gemacht. Das ist durchaus zu begrüßen.

Ich verwahre mich gegen die Behauptung, daß diese Kommission nicht in der Art arbeitet, wie es sein soll. Die Kommission arbeitet ausgezeichnet. Wir haben durch die Einsetzung dieser Kommission erreicht, daß eine einheitliche Auffassung der Gesetzesinterpretation vorliegt. Alle Fragen werden gleichartig behandelt. Es gibt ein Register darüber, es wird eine Ausarbeitung darüber gemacht. Man kann zurückgreifen auf die einmaligen, auf die erstmaligen Entscheidungen.

Es ist also das Gegenteil eines Wirrwarrs, es ist eine sehr geordnete und systematische Durchführung des Gesetzes dadurch gesichert. Und daß es so ist, ergibt sich ja schon daraus, daß von dem angekündigten und prophezeiten Sturm an den Universitäten über die Durchführung oder innerhalb der Durchführung des Universitäts-Organisationsgesetzes natürlich überhaupt nichts zu merken ist.

Präsident: Weitere Frage: Herr Abgeordneter Frischenschlager.

Abgeordneter Dr. Frischenschlager (FPÖ): Frau Bundesminister! Ich kann Ihnen leider nicht zustimmen, wenn Sie sagen, daß das

Hochschulpersonal bei der Durchführung des UOG sehr zufrieden wäre und daß es diese ganzen Erlässe akzeptiert. Es akzeptiert sie, weil es sie akzeptieren muß, aber es sind diese doch sehr beachtliche Zahl von Erlässen und ihr Umfang meines Erachtens ein deutlicher Hinweis auf die juristische Qualität des Universitäts-Organisationsgesetzes, was also sicherlich auch Auswirkungen auf die Novellierung hatte und Anlaß für die Novellierung war.

Nun ist eine zweite große Schwierigkeit die, daß es für den einzelnen, der auf der Hochschule in einer Kommission oder sonst irgendwo mitarbeitet, oft nicht mehr möglich ist, sich in diesem ganzen Wust an Papier auszukennen.

Meine Frage richtet sich dahin: Wird seitens des Ministeriums nach dem Abschluß dieser Novellierung des UOG all das, was eben auch zum Beispiel in Form von einzelnen Rechtsauskünften vom Ministerium beantwortet wurde, in einer übersichtlichen Form mit Schlagwortverzeichnis in einer Ringmappe, könnte ich mir vorstellen, an die Hochschulen hinausgehen, damit sich der einzelne und diese zahlreichen Leute, die in der Hochschule in Gremien mitarbeiten, rasch und schnell an Hand der Erlässe über den Stand der Dinge informieren können?

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha Firnberg: Herr Abgeordneter! Der ganze Wust besteht in diesen Verordnungsblättern. Das ist alles, was herausgekommen ist. Ich bin darüber erstaunt, daß Sie finden, daß man sich darin nicht mehr zurechtfinden kann.

Ich darf nebenbei noch bemerken, daß vor der Erlassung, vor der Herausgabe dieser Erlässe alle Betroffenen zur Beratung geholt werden, obwohl das Gesetz dies nicht vorsieht, es werden die Erlässe mit ihnen durchbesprochen. Es ist alle Gewähr gegeben, daß sich jeder durchaus auskennt.

Eine Ringmappe mit Einzelerlässen und Einzelauskünften herauszugeben – ich glaube nicht, daß das Aufgabe des Ministeriums sein kann oder daß wir das machen werden. Mir ist kein einziger Fall bekannt, wo etwas Derartiges gemacht wurde. Wir werden diese Erlässe zusammenfassen, sie sind ja, wie ich Ihnen gesagt habe, systematisch geordnet nach einzelnen Abschnitten. Und wer diese Erlässe dann zusammenbindet in einem einzigen Handbuch, wird alles haben. Wir können unter Umständen, wenn es notwendig ist, ein Register dazugeben.

Präsident: Weitere Frage: Herr Abgeordneter Ermacora.

Abgeordneter Dr. **Ermacora** (ÖVP): Frau Bundesminister! Wir kennen die Erlässe, die Sie hier jetzt in der Hand gehabt haben, aber wir kennen nicht die Einzelentscheidungen dieser UOG-Kommission – deren gibt es viele –, die nun zusätzlich zu diesen Erlässen eine Durchführung der Erlässe beinhalten. Werden Sie uns Parlamentariern, die in dem UOG-Unterausschuß arbeiten, und werden Sie allen akademischen Behörden eine Übersicht über die von der UOG-Kommission getroffenen Einzelmaßnahmen geben?

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha **Firnberg**: Herr Abgeordneter! Es ist ohne weiteres möglich, hier Einsicht zu nehmen. Die einzelnen Auskünfte werden ja karteimäßig verarbeitet. In diese karteimäßige Verarbeitung kann jederzeit Einblick genommen werden. Und es ist auch beabsichtigt, über diese einzelnen Auskünfte und Einzelerlässe einmal eine Zusammenfassung zu machen.

Präsident: Wir kommen zur Anfrage 4: Herr Abgeordneter Dipl.-Ing. Dr. **Frühwirth** (ÖVP) an die Frau Minister.

521/M

In welchem Stadium befinden sich die Gespräche zwischen dem Wissenschafts- und dem Bautenministerium betreffend die Errichtung von Universitätsgebäuden auf dem Gelände der sogenannten Aspangbahngründe in Wien-Landstraße?

Präsident: Bitte, Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha **Firnberg**: Herr Abgeordneter! Für die Bebauung der Aspangbahngründe für Zwecke der Technischen Universität Wien liegt eine Entwurfsplanung vor, doch hat sich insofern eine Änderung der Situation ergeben, als der Frachtenbahnhof des Aspangbahnhofes aufgelassen beziehungsweise verlegt werden soll und die Österreichischen Bundesbahnen bereit sind, das dadurch freiwerdende Gelände zu veräußern. Es wird jetzt untersucht, ob durch einen Erwerb eines Teiles des im Norden der Aspangbahngründe angrenzenden Areals und durch eine eventuelle Verschwenkung des Arsenalweges neben der erforderlichen räumlichen Versorgung der Technischen Universität auch die Schaffung von erforderlichen Baulichkeiten für andere hochschulische Zwecke möglich sein wird.

Präsident: Zusatzfrage.

Abgeordneter Dipl.-Ing. Dr. **Frühwirth**: Frau Minister! Ihren Ausführungen entnehme ich, daß offensichtlich noch keinerlei Plan über die

Zuteilung des Areals an einzelne Universitäten besteht. Sie reden von der Technischen Universität. Es war des öfteren auch schon von der Veterinärmedizinischen Universität die Rede, daß diese dort Gründe bekommen soll.

Darf ich fragen: Diesbezüglich haben Sie noch keine konkreten Vorstellungen oder zumindest konkrete Pläne?

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha **Firnberg**: Herr Abgeordneter! Ich habe Ihnen ja eben erläutert, daß sich hier die Situation insofern geändert hat – daß die Technische Universität dort bauen soll, ist ja schon eine alte Entwurfsplanung –, daß die Bundesbahnen bereit sind, eventuell einen Teil des freiwerdenden Geländes, das durch die Verlegung des Frachtenbahnhofes entsteht, zu veräußern und daß es unter Umständen möglich ist, hier ein angrenzendes Areal zu erwerben. Es sind diese Fragen zu klären und es wird eben jetzt hier verhandelt. Besprechungen zwischen den Bundesbahnen und dem Bautenministerium, Besprechungen zwischen der Stadt Wien und so weiter sind angelaufen. Wir glauben, daß das eine so große Planung ist, daß man die Bebauung der Aspangbahngründe erst dann echt planen kann, wenn die Fragen, die ich Ihnen eben jetzt vorgelegt habe, geklärt sind.

Präsident: Weitere Frage. Bitte.

Abgeordneter Dipl.-Ing. Dr. **Frühwirth**: Sehr geehrte Frau Minister! Das ausgedehnte Gelände ist in einem außerordentlich verwahrlosten Zustand, daher eine Art Gefahrenzone für die ansässige Bevölkerung. Es wäre daher die ortsansässige Bevölkerung sehr interessiert, daß nach Jahrzehnten endlich dort auf dem Gelände etwas Produktives geschaffen wird.

Ich möchte Sie daher fragen: Ist in dieser Legislaturperiode noch damit zu rechnen, daß endgültig Klarheit über die Verwendung dieses Geländes geschaffen wird, beziehungsweise kann mit dem Bau von Bundesgebäuden gerechnet werden?

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha **Firnberg**: Ich kann Ihnen nur nochmals wiederholen, Herr Abgeordneter, daß hier verhandelt wird, und zwar recht intensiv verhandelt wird. Wie rasch die Verhandlungen beendet sein werden und wie die endgültige Planung aussehen wird, hängt eben von den verschiedenen Umständen ab, wie die Verhandlungen zu Ende geführt werden.

Präsident: Weitere Frage: Herr Abgeordneter Schmidt.

Abgeordneter Dr. **Schmidt** (FPÖ): Sehr geehrte Frau Bundesminister! Durch die beabsichtigte Errichtung von Universitätsgebäuden auf dem in Rede stehenden Gelände und durch die Errichtung anderer Gebäude auf dem Gebiet des Franz-Josef-Bahnhofes ist eine gewisse Dislozierung der Universitätsgebäude feststellbar.

Ich möchte fragen: Ist eigentlich der alte Plan, der noch auf Roland Rainer zurückgeht, auf dem Gelände des alten Allgemeinen Krankenhauses eine Art Universitätsstadt zu errichten, ganz aufgegeben worden?

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha **Firnberg:** Herr Abgeordneter! Der Baugrund, auf dem derzeit das Allgemeine Krankenhaus steht, wird noch lange nicht zur Verfügung stehen. Nachdem unsere Universitäten aber einen sehr dringlichen Raumbedarf hatten, wurden eben andere Lösungen gesucht. Damit ist dieser Plan keineswegs aufgegeben. Es war auch niemals geplant, sämtliche Universitäten auf diesen Platz zu lozieren; das wäre ja nicht möglich. Wenn Sie die Wirtschaftsuniversität anführen oder die Technische Universität, so war niemals geplant, diese dort anzusiedeln, sondern nur zusätzliche Gebäude für die Universität.

Präsident: Weitere Frage: Herr Abgeordneter Steyrer.

Abgeordneter Dr. **Steyrer** (SPÖ): Sehr verehrte Frau Minister! Die Anlagen der Veterinärmedizinischen Universität in Wien sind mehr als veraltet. Bestehen im Zusammenhang mit der geplanten Verbauung der Aspangbahngründe von Ihrer Seite Überlegungen für einen neuen Standort der Veterinärmedizinischen Universität?

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha **Firnberg:** Die Veterinärmedizinische Universität kann sicherlich nicht in dem Maß ausgebaut werden, wie es erforderlich ist, auf dem Platz, auf dem sie jetzt situiert ist. Es wird aber seit einiger Zeit versucht, ein entsprechendes Gelände für einen Neubau der Veterinärmedizinischen Universität zu finden. Es wurde zuerst unter Umständen Sankt Marx als neuer Standort in Aussicht genommen. Das wurde aber letztlich von der Veterinärmedizinischen Universität nicht akzeptiert und nicht gewünscht, sodaß jetzt die

Pläne bestehen, neben den Gebäuden der Technischen Universität unter Umständen auch die Veterinärmedizinische Universität auf den Aspangbahngründen unterzubringen.

Präsident: Weitere Frage: Herr Abgeordneter Busek.

Abgeordneter Dr. **Busek** (ÖVP): Frau Bundesminister! Zum Unterschied vom Gelände des gegenwärtigen Allgemeinen Krankenhauses ist in der Nähe der Universität Wien ein Grundstück, das jederzeit verfügbar wäre, und zwar Schottenring 11. Ich möchte an Sie die Frage richten, welche Bemühungen Sie unternommen haben, dieses Grundstück für Zwecke der Universität Wien zu bekommen, und wann damit zu rechnen sein wird, daß hier zur Entlastung des Hauptgebäudes und der Institutsgebäude die Möglichkeit eines Baues von entsprechenden Räumlichkeiten besteht.

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha **Firnberg:** Herr Abgeordneter! Wie Sie wissen, ist das jenes Grundstück, das der Herr Präsident des Rechnungshofes als Baugrund für den Rechnungshof zu akzeptieren abgelehnt hat, weil die Kosten dieses Baugrundes derart erheblich sind, daß er es nicht annehmen wollte. Ich habe zwar angemeldet, dieses Grundstück für Universitätsbedarf in Anspruch nehmen zu können, es ist aber noch keine Entscheidung über die Nutzung dieses Grundstückes getroffen.

Präsident: Wir kommen zur Anfrage 5: Herr Abgeordneter Frischenschlager (FPÖ) an die Frau Minister.

524/M

Haben Sie im Zusammenhang mit der bevorstehenden Novellierung des Universitäts-Organisationsgesetzes den betroffenen Gruppen Gelegenheit gegeben, ihre diesbezüglichen Stellungnahmen in Form einer Anhörung darzulegen?

Präsident: Bitte, Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha **Firnberg:** Herr Abgeordneter! Die betroffenen Gruppen – und weit mehr Stellen als nur die Gruppen – hatten ja, wie das Gesetz es vorsieht, Gelegenheit zur Stellungnahme im Begutachtungsverfahren. Das Begutachtungsverfahren wurde im vorigen Jahr durchgeführt, und der Ministerialentwurf ist auf Grund von Gutachten, die angefordert wurden von ungefähr 130 Institutionen – nicht weniger als 2 000 Exemplare des Entwurfes wurden an verschiedene Institutionen und Personen versendet –, erstellt worden.

Bundesminister Dr. Hertha Firnberg

Es sind 84 Gutachten zeitgerecht eingelangt, andere sind verspätet eingelangt; es ist also eine ganz ausreichende Information über die Stellungnahme der verschiedenen Gruppen eingelangt, wobei ich noch gar nicht davon rede, wieviel in einzelnen Gesprächen noch geklärt wurde, sodaß sämtliche von dem UOG betroffenen Gruppen eine oder mehrere Meinungen dieser Institutionen deponiert hatten.

Es ist mit Sicherheit festzustellen, daß jede betroffene Gruppe ausreichend Gelegenheit hatte, ihre Stellungnahme zur UOG-Novellierung abzugeben. Ein Hearing ist – das wissen Sie ja aus unseren Verhandlungen – von meiner Seite zum jetzigen Zeitpunkt für nicht notwendig befunden worden, und dieser Meinung hat sich auch die Mehrheitsfraktion angeschlossen.

Präsident: Eine weitere Frage. Bitte.

Abgeordneter Dr. Frischenschlager: Frau Bundesminister! In der kurzen Zeit, seit ich hier im Wissenschaftsausschuß mitarbeite, ist bei beiden Materien das Faktum aufgetreten, daß von den Betroffenen in zahlreichen Briefen verlangt wurde, diese Anhörung durchzuführen. Es war für mich also ein sehr bleibender Eindruck, daß, obwohl diese zahlreichen schriftlichen Eingaben erfolgten, trotzdem von Ihrer Seite diese Anhörung abgelehnt wurde. Ich glaube, daß es ein Nachteil ist, wenn wir die Chance vorbeigehen lassen, beim Abschluß der entsprechenden Verhandlungen zu der Materie – wie es beim juristischen Studiengesetz war und wie es jetzt beim laufenden Universitäts-Organisationsgesetz ist – die betroffenen Vertreter auch mündlich hier im Hause anzuhören.

Meine Frage: Sind Sie bei den künftigen Gesetzesvorhaben bereit, auch die offiziellen Vertreter über das schriftliche Begutachtungsverfahren hinaus bei der Anhörung im Parlament zugegen sein zu lassen, oder sind Sie nicht bereit, diese Anhörung in Hinkunft durchzuführen?

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha Firnberg: Herr Abgeordneter! Sie richten hier Ihre Forderung sozusagen an die verkehrte Adresse. Ich bin nicht zuständig für eine Anhörung im Parlamentsausschuß. Für eine Anhörung im Parlamentsausschuß ist der betreffende Parlamentsausschuß und nicht der Minister zuständig. Ich habe nur davon gesprochen, daß ich im Ministerium eine zusätzliche Anhörung nach dem Einlangen der vielen Gutachten und nach der Aufforderung, so viele Institutionen sollen ein Gutachten abgeben, nicht für notwendig

befunden habe. Ob eine Anhörung im Parlament oder im Ausschuß stattfindet, darüber entscheidet der betreffende Ausschuß. Und wie Sie wissen und wie ich weiß, ist ja über diese Sache schon befunden worden.

Präsident: Weitere Frage. Bitte.

Abgeordneter Dr. Frischenschlager: Frau Bundesminister! Mir ist völlig klar, daß Sie juristisch nicht zuständig sind für die Entscheidung, ob die Anhörung stattfindet. Aber ich glaube, gerade Ihrem Wort kommt doch in diesem Ausschuß und gerade bei Ihrer Fraktion sehr wesentliches Gewicht bei.

Meine Frage: Wenn es nicht möglich ist, hier im Haus eine Enquete oder eine Anhörung durchzuführen, wie stehen Sie zu der Möglichkeit, bei derartigen Vorhaben im Rahmen des Akademischen Rates, den wir nach dem UOG ja haben, derartige Anhörungen durchzuführen, wo doch die wesentlichsten Vertreter von Rektorenkonferenz bis zu den Sozialpartnern vertreten sind?

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha Firnberg: Herr Abgeordneter! Es ist vorgesehen und vom Gesetz ja auch so veranlagt, daß der Akademische Rat zu wichtigen gesetzlichen Vorlagen einberufen wird und ihm diese Vorhaben zur Stellungnahme übergeben werden, erst im Begutachtungsverfahren – er ist ja einbezogen in das Begutachtungsverfahren – und später noch zu einer mündlichen Aussprache. Das wird also sicherlich stattfinden.

Präsident: Weitere Frage: Herr Abgeordneter Wille.

Abgeordneter Wille (SPÖ): Frau Bundesminister! Im Ausschuß für Wissenschaft und Forschung wurde beschlossen, die Anhörung der einzelnen Universitätsgruppen dann vorzunehmen, wenn der Ausschuß zur Erkenntnis käme, daß eine derartige Anhörung notwendig ist. Sie haben aber darauf hingewiesen, daß es bereits im Begutachtungsverfahren 84 Stellungnahmen gegeben hat, sodaß ich Sie nun fragen möchte: Konnte zumindest ein Teil dieser Stellungnahmen in die neue Novelle eingebaut werden?

Präsident: Frau Minister. Bitte.

Bundesminister Dr. Hertha Firnberg: Herr Abgeordneter! Ich kann Ihnen versichern, daß ein sehr beachtlicher Teil der Anregungen, die im Begutachtungsverfahren gekommen sind, in den Ministerialentwurf eingebaut wurde, und

Bundesminister Dr. Hertha Firnberg

ich kann Ihnen, wenn Sie es wünschen, ganz genau anzeigen, welche Vorschläge auf Anregung aus dem Begutachtungsverfahren in den Novellierungsentwurf eingebaut wurden.

Präsident: Weitere Frage: Herr Abgeordneter Blenk.

Abgeordneter Dr. **Blenk** (ÖVP): Frau Bundesminister! Ich meine doch, Sie unterspielen etwas, wenn Sie sagen, die sozialistische Fraktion hat das gemacht und nicht Sie. Kollege Frischenschlager hat schon darauf hingewiesen, daß Sie natürlich hier maßgebend die Entscheidung tragen.

Ich möchte Herrn Kollegen Wille nur sagen, es ist für mich neu, und ich habe das in einem Schreiben gelesen, daß angeblich die sozialistische Fraktion beschlossen habe, dann, wenn Unstimmigkeiten oder widersprüchliche Vorstellungen bei den Fraktionen bestehen, anzuhören.

Die Tatsache war die, daß wir im Unterausschuß die Anhörung der Experten der verschiedenen Gremien verlangt haben und daß daraufhin die Regierungsfraktion mit Ihrer Zustimmung, Frau Bundesminister, diese Anhörung abgelehnt hat.

Nun, wenn sie so überflüssig wäre, frage ich, warum die SPÖ - ich glaube, morgen oder übermorgen - im internen Kreis ein solches Hearing durchführt. Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, daß solche Hearings sehr, sehr wertvoll sind.

Frau Bundesminister! Ich frage Sie nun konkret: Ist es auch Ihre Meinung, daß im Gegensatz zur Beschlußfassung im Ausschuß dann trotzdem ein Hearing im Unterausschuß stattfinden soll, wenn zu bestimmten Punkten unterschiedliche Vorstellungen bestehen? So hat es nämlich der Vorsitzende des Wissenschaftsausschusses dem Rektor der Wiener Universität schriftlich bekanntgegeben.

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha Firnberg: Ich bin einigermaßen erstaunt, Herr Abgeordneter, daß wir uns hier im Parlament über vertrauliche Angelegenheiten - Unterausschüsse sind vertraulich -, die in diesem Wissenschaftsunterausschuß besprochen, beraten und beschlossen wurden, unterhalten. Das ist eine bemerkenswerte Sache. *(Abg. Dr. Blenk: Der Vorsitzende hat die Vertraulichkeit gebrochen!)* Sie müßten ja selber wissen, Herr Abgeordneter, was im Unterausschuß besprochen und beschlossen worden ist, und der Brief, den der Herr Abgeordnete Radinger an den Rektor der

Universität Wien geschrieben hat, entspricht ganz genau dem, was im Unterausschuß beschlossen wurde.

Die sozialistische Fraktion hat vorgeschlagen, daß, wenn sich unterschiedliche Auffassungen derart gravierender Art bei den einzelnen Punkten herausstellen sollten, eine Anhörung notwendig ist, eine Anhörung durchgeführt wird. *(Abg. Dr. Blenk: Das stimmt nicht! Der Antrag wurde abgelehnt!)* Ich möchte mich über die Anträge, die im Unterausschuß beschlossen oder abgelehnt wurden, doch nicht hier im Parlament unterhalten. Wenn Sie mich fragen, dann sage ich: Lesen Sie sich das Protokoll des Unterausschusses durch, und dann werden Sie wissen, was im Unterausschuß beschlossen worden ist.

Wenn die sozialistische Parlamentsfraktion beschließt, daß sie - so wie es geraten wurde - sich noch bei einzelnen Experten informiert, dann ist das eine sehr lobenswerte Sache, nichts anderes, als Sie ja auch in der vorigen Woche getan haben. *(Ironische Heiterkeit bei der ÖVP.)* Warum soll die sozialistische Fraktion nicht im gleichen Maße noch Experten anhören?

Präsident: Nächste Frage: Herr Abgeordneter Hanreich.

Abgeordneter Dipl.-Ing. **Hanreich** (FPÖ): Frau Bundesminister! Ich würde gerne wissen, ob Sie auch dann, wenn die Kontroversen nicht so sind, daß ein Hearing im Ausschuß veranstaltet wird, bereit sind, auf jeden Fall noch vor Beschlußfassung des Gesetzes in der Endphase den Akademischen Rat zu befragen.

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha Firnberg: Ich werde das überlegen und mit meinen Experten besprechen.

Präsident: Anfrage 6: Herr Abgeordneter Frühwirth (ÖVP) an die Frau Minister.

546/M

Sind Sie bereit, sich im Rahmen der Neugestaltung des Dienstrechts der Hochschullehrer für die Schaffung einer sinnvollen Berufslaufbahn junger, tüchtiger Wissenschaftler einzusetzen?

Präsident: Bitte, Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha Firnberg: Herr Abgeordneter! Zu Ihrer Anfrage kann ich nur sagen: Ja.

Präsident: Weitere Frage. Bitte.

Abgeordneter Dipl.-Ing. Dr. **Frühwirth**: Frau Bundesminister! Ich nehme das gerne zur Kenntnis, muß aber doch fragen, wie sich diese Mitteilung verträgt mit Ihrer Aussage, daß beabsichtigt sei, nach acht Jahren Assistententätigkeit den Vertrag absolut zu stoppen beziehungsweise nicht mehr zu verlängern.

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha **Firnberg**: Herr Abgeordneter! Die Berufslaufbahn eines jungen Akademikers ist ja nicht ausschließlich darauf beschränkt, als Assistent an einer Universität zu wirken. Es gibt auch noch andere Berufslaufbahnen, und Ihre Anfrage erstreckt sich ja auf alle Berufslaufbahnen. Dazu sage ich ja. Außerdem ist es nicht meine Sache und nicht meine Absicht, die Assistentenzeit, den Assistentenvertrag unbedingte auf acht Jahre zu beschränken, sondern das ist eine Angelegenheit der Dienstrechtsverhandlung.

Präsident: Weitere Frage. Bitte.

Abgeordneter Dipl.-Ing. Dr. **Frühwirth**: Frau Bundesminister! Sie kennen wahrscheinlich – das darf ich zumindest annehmen – den gegenwärtigen Stand der Dienstrechtsverhandlungen, und dabei hat Ihr Ressort sicherlich maßgebend mitzuwirken. Sie haben immer wieder in der Öffentlichkeit erklärt, daß Sie sich für die Assistenten und für den wissenschaftlichen Nachwuchs im allgemeinen sehr einsetzen. Meine Frage lautet daher:

Sind Sie nach wie vor bereit, das zu tun, zumindest soweit es Ihre Möglichkeit von der Kompetenz her betrifft? – Ich habe den Eindruck, daß Sie offenbar jetzt nicht mehr dieses Interesse an dem wissenschaftlichen Nachwuchs haben, das Sie noch vor Jahren öffentlich verkündet haben.

Ich habe meine Anfrage natürlich auf die Laufbahn an der Universität bezogen und nicht auf eine allgemeine Laufbahn, auf die Sie selbstverständlich keinen Einfluß nehmen können. Das ist mir sehr wohl bekannt.

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha **Firnberg**: Herr Abgeordneter! Ich weiß nicht, woher Sie Ihre Einstellung beziehen. Mein Interesse an der wissenschaftlichen Laufbahn, an der Laufbahn der jungen Akademiker ist nach wie vor das gleiche, obwohl ich nicht meine, daß meine Einstellung zu diesen Fragen persönlicher Art, also größeres oder kleineres Interesse, eine Angelegenheit der Vollziehung ist. Soweit es sich darum handelt, alle Schritte zu tun, um die

Laufbahn junger Akademiker zu fördern und zu ebnen, werde ich sicherlich dazu bereit sein, aber meine persönliche Einstellung, ob das mehr oder weniger sein wird, ist, glaube ich, echt keine Frage der Vollziehung.

Präsident: Weitere Frage: Abgeordneter Frischenschlager.

Abgeordneter Dr. **Frischenschlager** (FPÖ): Frau Bundesminister! Das Problem der Assistenten ist einfach dadurch gegeben, daß das Verhältnis zwischen Professoren und Assistenten zirka 1 : 4 beträgt und logischerweise nicht alle Professoren werden können. Eine wesentliche Voraussetzung für eine gesunde Personalstruktur ist daher, daß es Möglichkeiten gibt, daß der Assistent in dieser Zeit, während er auf der Hochschule ist, zugleich eine andere Berufsausbildung durchmachen kann, die es ihm ermöglicht, nach etlichen Jahren die Hochschule wieder zu verlassen.

Meine Frage: Gibt es seitens Ihres Ministeriums Bemühungen, zum Beispiel bei den Berufsprüfungen die Möglichkeit zu eröffnen, daß die Assistenten etwa während ihrer Assistentenzeit diese Berufsprüfungen ablegen können?

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha **Firnberg**: Herr Abgeordneter! Ich darf zuerst einmal richtigstellen: Zu keiner Zeit war es jedem Assistenten möglich, Ordinarius zu werden. Das ist eine Auswahl der Allerbesten, wie wir hoffen, und es gelingt einem Assistenten nur selten, dieses Ziel zu erreichen.

Es war bisher so, daß ein Teil der Assistenten früher oder später aus dem universitären Betrieb ausschied, bereichert durch das Wissen, das er sich als Assistent erwerben konnte. Das wird auch in Zukunft so sein. Daß es schwieriger geworden ist, Assistenten von den Hochschulen in andere Berufslaufbahnen zu bringen, gebe ich gerne zu. Das hat viele Gründe, unter anderem auch den – ich bitte, diesen nicht gering zu veranschlagen –, daß die Assistentenlaufbahn heute wesentlich attraktiver geworden ist, als sie es jemals zuvor war. Es wird also notwendig sein, Möglichkeiten zu schaffen, daß Assistenten, die ja keine Berufsausbildung, sondern nur eine Berufsvorbildung erfahren, leichter in andere Berufe vermittelt werden können.

Präsident: Weitere Frage: Herr Abgeordneter Busek.

Abgeordneter Dr. **Busek** (ÖVP): Frau Bundesminister! Die Problematik ergibt sich dadurch,

Dr. Busek

daß sich nicht nur das rein zahlenmäßige Verhältnis verschoben hat, sondern auch der Altersdurchschnitt der Professoren heute ein anderer ist als noch vor Jahren. Das heißt, auch daher sind die Chancen reduziert.

Wenn ich nun auf Ihre Feststellung zurückkomme, daß Sie bereit wären, hier etwas zu tun, um die Chancen der Assistenten für Laufbahnalternativen zu erhöhen, so möchte ich an Sie die Frage richten: Sind Sie bereit, ähnlich dem deutschen Heisenberg-Programm, das seit Beginn des Jahres läuft, Professuren auf Zeit und entsprechende Stipendien auf Zeit zu schaffen, die den Assistenten die Möglichkeit einer beruflichen Weiterentwicklung geben?

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Dr. Hertha **Firnberg:** Wir haben derartige Stipendien bereits geschaffen und sie auch in Einzelfällen bereits genutzt. Ich bin nicht bereit, dafür einzutreten, daß Professuren auf Zeit geschaffen werden, denn das würde nur das Problem auf Jahre verschieben und nicht wirklich lösen.

Bundeskanzleramt

Präsident: Wir kommen zur Anfrage 7: Herr Abgeordneter Lanner (*ÖVP*) an den Herrn Bundeskanzler.

526/M

Ist die Bundesregierung angesichts der Notwendigkeit, jährlich 40 000 neue Arbeitsplätze zu schaffen, bereit, neben der verstaatlichten Industrie vor allem den Klein- und Mittelbetrieben, die einen wesentlichen Beitrag zur Vollbeschäftigung leisten, Investitionsanreize im weitesten Sinne zu bieten?

Präsident: Bitte, Herr Bundeskanzler.

Bundeskanzler Dr. **Kreisky:** Herr Abgeordneter! Die Bundesregierung ist sich des Umstandes bewußt, daß, wenn es um die Schaffung neuer Arbeitsplätze geht, Mittel- und Kleinbetrieben eine besondere Bedeutung zukommt. Es sind daher auch Vorkehrungen in dieser Richtung getroffen worden, abgesehen von denen, die durch die Arbeitsmarktverwaltung normalerweise erfolgen.

So wurden zur Förderung von gewerblichen Klein- und Mittelbetrieben in Österreich im Jahre 1976 86 Millionen Schilling aufgewendet, 1977 waren es bereits 149 Millionen, und für 1978 sind 161 Millionen Schilling vorgesehen. Diese Beträge haben zur Finanzierung der Bürgschaftsfonds-GesmbH gedient.

Daneben ist eine neue Aktion geschaffen worden, durch die die Neugründung oder die Übernahme von Kleingewerbebetrieben und der Aufbau einer Existenz als selbständiger Wirtschaftstreibender gefördert werden.

Außerdem führt die Bürges auch die Aktion nach dem Gewerbestrukturverbesserungsgesetz durch. Für 1977 sind hierfür 152 Millionen Schilling vorgesehen, für 1978 sind 147 Millionen veranschlagt worden.

Ich könnte weitere Förderungsmaßnahmen anführen und bin gern dazu bereit.

Präsident: Zusatzfrage. Bitte.

Abgeordneter Dr. **Lanner:** Herr Bundeskanzler! Ich begrüße es, daß die Sicherung und Förderung von Arbeitsplätzen außer Streit stehen.

Die Österreichische Volkspartei hat im Taus-Plan zur Sicherung der Arbeitsplätze konkrete Vorschläge vorgelegt, wie man hier unterstützend eingreifen könnte. Ich frage Sie daher:

Warum haben Sie bei dieser Einstellung, die Sie uns hier präsentiert haben, den Taus-Plan zur Sicherung der Arbeitsplätze abgelehnt und nicht einmal einer ernstesten Behandlung und Diskussion unterzogen?

Präsident: Herr Bundeskanzler. Bitte.

Bundeskanzler Dr. **Kreisky:** Diese Frage ist sehr einfach zu beantworten: Weil das, was von diesem sogenannten Plan sinnvoll ist, bereits von der Arbeitsmarktverwaltung verwirklicht wurde und seit langem in der Arbeitsmarktverwaltung vorgesehen ist, etwa zum Beispiel die Förderung der Einstellung von Lehrlingen, etwa die Hilfe bei der Errichtung von Lehrwerkstätten und ähnlichem. Das gibt es bereits.

Präsident: Weitere Zusatzfrage. Bitte.

Abgeordneter Dr. **Lanner:** Herr Bundeskanzler! Ich glaube, Sie machen sich damit die Behandlung dieses Planes zu einfach. Ich glaube, diese Zeit, wo viele um ihren Arbeitsplatz bangen, erfordert jede mögliche gemeinsame Anstrengung. Ich verstehe daher nicht, wie Ihre erste Erklärung mit Ihrer heute beabsichtigten Gesetzesmaßnahme in Einklang zu bringen ist. Ich frage Sie daher:

Wie können Sie eine Transportsteuer, die Tausende Arbeitsplätze gefährdet, mit Ihrer Absichtserklärung, alles für die Arbeitsplätze zu tun, in Einklang bringen?

Präsident: Herr Kanzler. Bitte.

Bundeskanzler Dr. **Kreisky:** Die Bundesregierung ist nicht der Meinung, daß die Transportsteuer Tausende Arbeitsplätze gefährdet. Nach den Verhandlungen, die mit den entsprechenden Vertretungen der Wirtschaft geführt wurden, sind Lösungen gefunden worden, die

Bundeskanzler Dr. Kreisky

geeignet sind, diese Steuer jedenfalls so zu gestalten, daß sie für das österreichische Wirtschaftsleben nicht von Nachteil ist. (*Ironische Heiterkeit und Zwischenrufe bei der ÖVP. - Ruf: Steuern - der größte „Vorteil“ der Wirtschaft!*)

Präsident: Weitere Frage: Herr Abgeordneter Josseck.

Abgeordneter Dipl.-Vw. **Josseck** (FPÖ): Herr Bundeskanzler! Meine Frage, ganz kurz und bündig:

Ist Ihnen genauso wie vielen anderen Fachleuten klar, daß die neue Lkw-Steuer, die Sie persönlich heute mit Ihren Sozialisten beschließen werden, eine neuerliche eklatante Gefährdung der Arbeitsplätze darstellt?

Präsident: Herr Kanzler. Bitte.

Bundeskanzler Dr. Kreisky: Ich kann Ihnen nur dieselbe Antwort geben: Die Bundesregierung hat die Frage der Beschäftigungspolitik zu einer dominierenden gemacht, hat diese Frage auch von diesem Standpunkt aus geprüft und ist zu dem Schluß gekommen, daß eine derartige Benachteiligung oder daß derartige Konsequenzen auf die Beschäftigungslage nicht zu befürchten sind.

Präsident: Weitere Frage: Herr Abgeordneter Mühlbacher.

Abgeordneter **Mühlbacher** (SPÖ): Bei der Gewerbestrukturverbesserung konnte man feststellen, daß gerade die Klein- und Mittelbetriebe sehr investitionsfreudig sind. Die Mittel werden immer zur Gänze verbraucht.

Ich glaube aber, man müßte für die Festigung der Klein- und Mittelbetriebe ein neues Problem ansprechen, und dazu meine Frage, Herr Bundeskanzler:

Sehen Sie eine Möglichkeit, daß gerade die Klein- und Mittelbetriebe, die ja potente Erzeugnisse und qualitätsmäßig sehr gute Erzeugnisse auf den Markt bringen, insbesondere in den Export einbezogen werden könnten?

Präsident: Herr Bundeskanzler. Bitte.

Bundeskanzler Dr. Kreisky: Herr Abgeordneter! Ich habe es mir zur Gewohnheit gemacht, sehr häufig Betriebe in Österreich zu besuchen und mit den Vertretern der Arbeitnehmerschaft und den Vertretern der Besitzer über ihre Probleme zu reden. Ich weiß also sehr genau, vor welchen Problemen gerade Klein- und Mittelbetriebe stehen, falls sie sich für Exportgeschäfte interessieren oder schon im Export drinnen sind.

Die diesbezüglichen Vorschläge, wenn sie von den entsprechenden Interessenvertretungen kommen werden, werden bei der Bundesregierung größte Beachtung finden.

Präsident: Nächste Frage: Herr Abgeordneter Höchtl.

Abgeordneter Mag. **Höchtl** (ÖVP): Herr Bundeskanzler! Verschiedene Wirtschaftsforscher haben eine Berechnung angestellt, daß für die jährlich 30 000 bis 40 000 neu zu schaffenden Arbeitsplätze ein reales Wirtschaftswachstum von jährlich rund 4 bis 4,5 Prozent notwendig sein wird, um keine Arbeitslosigkeit von Jugendlichen aufkommen zu lassen.

Es gibt eine Prognose des Österreichischen Wirtschaftsforschungsinstitutes aus der letzten Woche, wonach im Jahre 1978 mit rund 1,5 Prozent Wirtschaftswachstum gerechnet werden kann.

Andererseits hat beispielsweise der Direktor des Instituts für Höhere Studien Schwödiauer vor eineinhalb Wochen gesagt, daß, sollte die Regierung nicht rechtzeitig Maßnahmen setzen, im Jahre 1979 mit einer Arbeitslosigkeit von 3 bis 3,5 Prozent auch zu rechnen wäre.

Herr Bundeskanzler, Sie wissen auch aus Untersuchungen (*Ruf bei der SPÖ: Die Frage!*), daß gerade bei Jugendlichen insgesamt 54 Prozent der jungen Menschen glauben, daß ihre Arbeitsplätze in Österreich derzeit eher unsicher oder sogar sehr unsicher sind. Die letzten Arbeitslosenziffern bei den Unter-19jährigen zeigen, daß Ende Februar 2 449 junge Menschen arbeitslos geworden sind.

Ich frage Sie deshalb, Herr Bundeskanzler: Sind Sie bereit, für den Zweck, daß die Jugendarbeitslosigkeit - als die größte Gefahr von Arbeitslosigkeit, als die schwierigste Arbeitslosigkeitsform - in Österreich nicht in großem Ausmaß auftritt, eine zusätzliche Prämie für die Schaffung von zusätzlichen Arbeitsplätzen für Jugendliche seitens der Regierung zu erwägen?

Präsident: Herr Bundeskanzler.

Bundeskanzler Dr. Kreisky: Zum ersten möchte ich sagen, Herr Abgeordneter, daß Prognosen der Wirtschaftsforscher etwas außerordentlich Nützliches sind, daß sie eine Orientierungshilfe darstellen, daß sie ein Warnsignal sind, daß sie sich aber auch dadurch auszeichnen, daß sie immer wieder revidiert werden müssen, was ja verständlich ist. Denn die Propheten sind ja bekanntlich seit längerer Zeit ausgestorben und können nicht durch mathematische Formeln ersetzt werden.

Bundeskanzler Dr. Kreisky

Zum zweiten möchte ich sagen, daß diese Prognosen sehr stark bedingt sind durch die allgemeine weltwirtschaftliche Entwicklung. Dieser Entwicklung sind wir uns ja bewußt. Deshalb haben wir auch seit Jahren Maßnahmen getroffen, die Österreich von dieser negativen Entwicklung abgeschaltet haben, und bei uns konnte die Vollbeschäftigung auch erhalten bleiben.

Was nun die Frage der Arbeitslosigkeit junger Leute betrifft, ist die Regierung seit langem bemüht, alles zu tun, um zu verhindern, daß sie entsteht. Es läßt sich natürlich - durch regionale Unterschiede und anderes bedingt - nicht vollständig vermeiden, daß es da oder dort eine größere Zahl junger Arbeitsloser gibt. Ich mache Sie aber aufmerksam, und Sie können sich diese Angaben durch die Bundeswirtschaftskammer erhärten lassen, es gibt eine große Zahl von freien Arbeitsplätzen gerade für Jugendliche. Erst vor wenigen Tagen war ich in einem Betrieb, der qualifizierte Produkte erzeugt, in dem mir der Betriebsinhaber gesagt hat: Wir sind sofort bereit, Lehrlinge aufzunehmen, wenn wir sie bekommen.

Was die Förderungsmaßnahmen der Arbeitsmarktverwaltung betrifft, so gibt es diese bereits, und sie sind dort immer wieder eingesetzt worden, wo sie notwendig sind. Das wird auch für die Zukunft gelten.

Präsident: Die Fragestunde ist beendet.

Einlauf und Zuweisungen

Präsident: Seit der letzten Sitzung wurden die schriftlichen Anfragen 1771/J bis 1781/J an Mitglieder der Bundesregierung gerichtet.

Ferner sind die Anfragebeantwortungen 1590/AB bis 1641/AB eingelangt.

Den in der letzten Sitzung eingebrachten Antrag 84/A der Abgeordneten Dr. Hauser, Mühlbacher und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Handelsvertretergesetz geändert wird, weise ich dem Justizausschuß zu.

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

Schriftführerin Dr. Erika Seda:

„An das Präsidium des Nationalrates in Wien.

Gemäß § 3 des Wiederverlautbarungsgesetzes, BGBl. Nr. 114/1947, beehrt sich das Bundeskanzleramt - Verfassungsdienst mitzuteilen, daß

das Wehrgesetz, BGBl. Nr. 181/1955, im Sinne des § 4 des Wiederverlautbarungsgesetzes im 49. Stück des Bundesgesetzblattes für die Republik Österreich, Jahrgang 1978, unter der Nr. 150 und in der ‚Amtlichen Sammlung wiederverlautbarter österreichischer Rechtsvorschriften‘ unter der Nr. 1, Jahrgang 1978, am 29. März 1978 unter der Bezeichnung ‚Wehrgesetz 1978‘ neu verlaubar wurde.

29. März 1978

Für den Bundeskanzler:
Berchtold“

Präsident: Dient zur Kenntnis.

Schriftführerin Dr. Erika Seda: Von der Bundesregierung sind folgende Regierungsvorlagen eingelangt:

Bundesgesetz, mit dem das Verfassungsgerichtshofgesetz 1953 geändert wird (823 der Beilagen),

Bundesgesetz, mit dem das Verwaltungsgerichtshofgesetz 1965 geändert wird (825 der Beilagen),

Bundesgesetz, mit dem die Nationalratswahlordnung 1971 geändert wird (826 der Beilagen),

Bundesverfassungsgesetz, mit dem das Bundes-Verfassungsgesetz in der Fassung von 1929 geändert wird (827 der Beilagen),

Bundesgesetz, mit dem die Reisegebührenvorschrift 1955 geändert wird (828 der Beilagen),

Bundesgesetz über die Ordnung des Sparkassenwesens (Sparkassengesetz) (843 der Beilagen),

Bundesgesetz über das Kreditwesen (Kreditwesengesetz) (844 der Beilagen),

Bundesgesetz über die Ausgabe von Schuldverschreibungen (Wertpapier-Emissionsgesetz) (845 der Beilagen),

Bundesgesetz über die Veräußerung von unbeweglichem Bundesvermögen (846 der Beilagen),

Bundesgesetz, mit dem das Zollgesetz 1955 geändert wird (847 der Beilagen).

Präsident: Danke.

Die weiteren eingelangten Vorlagen weise ich zu wie folgt:

Dem Handelsausschuß:

Internationale Energieagentur, Durchführungsübereinkommen eines Forschungs- und Entwicklungsprogrammes für eine rationelle Energieverwendung durch eine stufenweise Energienutzung samt Anhang I (804 der Beilagen),

Präsident

Protokoll betreffend die Verlängerung des Abkommens über den Internationalen Handel mit Textilien samt Schlußfolgerungen des Textilausschusses (806 der Beilagen);

dem Zollausschuß:

Empfehlung des Rates für die Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Zollwesens vom 8. Juni 1977 betreffend die Änderung des Artikels XVIII der Konvention über den Zollwert von Waren (819 der Beilagen);

dem Ausschuß für soziale Verwaltung:

Übereinkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland, dem Fürstentum Liechtenstein, der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft im Bereich der Sozialen Sicherheit samt Anhängen und Schlußprotokoll (821 der Beilagen);

dem Ausschuß für Wissenschaft und Forschung:

Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik über die Zusammenarbeit auf den Gebieten der Kultur, Bildung und Wissenschaft samt Anhang (805 der Beilagen);

dem Finanz- und Budgetausschuß:

Bericht des Bundesministers für Finanzen über Veräußerung von unbeweglichem Bundesvermögen im Jahre 1977 (III-109 der Beilagen);

dem Ausschuß für Land- und Forstwirtschaft:

Bericht der Bundesregierung über die Gewässerreinigung in Österreich (III-110 der Beilagen).

Behandlung der Tagesordnung

Präsident: Es ist vorgeschlagen, die Debatte über die Punkte 3 und 4 wie auch über die Punkte 5 und 6 der heutigen Tagesordnung jeweils zusammenzufassen.

Es werden daher zuerst in jedem Fall die Berichterstatter ihre Berichte geben; sodann wird die Debatte über die jeweils zusammengefaßten Punkte unter einem durchgeführt. Die Abstimmung erfolgt selbstverständlich - wie immer in solchen Fällen - getrennt.

Wird gegen diese Vorgangsweise eine Einwendung erhoben? - Das ist nicht der Fall. Wir gehen so vor.

1. Punkt: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (822 der Beilagen): Bundesgesetz über den Straßenverkehrsbeitrag (Straßenverkehrsbeitragsgesetz) (832 der Beilagen)

Präsident: Wir kommen zu Punkt 1 der Tagesordnung: Straßenverkehrsbeitragsgesetz.

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Kunstätter. Ich bitte ihn, die Debatte zu eröffnen.

Berichterstatter **Kunstätter:** Herr Präsident! Hohes Haus! Ich erstatte den Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (822 der Beilagen): Bundesgesetz über den Straßenverkehrsbeitrag (Straßenverkehrsbeitragsgesetz).

Die Notwendigkeit zur Einführung abgabenrechtlicher Maßnahmen geht von der Tatsache aus, daß durch die sprunghafte Zunahme des Güterverkehrs auf der Straße erhöhte finanzielle Mittel für den Straßenbau und die Straßenerhaltung aufgebracht werden müssen. Der Straßenverkehrsbeitrag ist daher eine Abgabe auf den Gütertransport.

Der vorliegende Gesetzentwurf sieht deshalb grundsätzlich keine Differenzierung in der Besteuerung der verschiedenen Arten der Beförderung mit Kraftfahrzeugen vor. Da der Straßenverkehrsbeitrag eine einheitliche, alle Transportvorgänge erfassende Abgabe ist, sollen auch Kraftfahrzeuge mit ausländischen Kennzeichen, die im Inland Beförderungen durchführen, der Beitragsleistung unterworfen werden. Internationale Rücksichten erfordern es, daß das Prinzip der Gleichbehandlung im Verhältnis zum Ausland eingehalten werden soll.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat den erwähnten Gesetzentwurf in seiner Sitzung am 5. April 1978 in Verhandlung genommen. Im Zuge der Verhandlungen brachten die Abgeordneten Dr. Mussil und Mühlbacher einen Abänderungsantrag ein.

Nach einer Debatte, an der sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Dkfm. Dr. König, Dr. Mussil, Dkfm. Dr. Keimel, Mühlbacher, Dr. Broesigke, Kern, Suppan, Sandmeier, Dr. Leibenfrost und Hietl sowie die Bundesminister Dr. Androsch und Lausecker beteiligten, wurde der Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des erwähnten Abänderungsantrages mit Stimmenmehrheit angenommen.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Finanz- und Budgetausschuß somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem dem Ausschußbericht angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Ich bitte, in die Debatte einzugehen.

Präsident: Ich danke dem Berichterstatter.

General- und Spezialdebatte werden unter einem durchgeführt.

Präsident

Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Dr. Taus.

Abgeordneter Dr. Taus (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Wir haben heute im Plenum dieses Hohen Hauses den Entwurf für ein Straßenverkehrsbeitragsgesetz zu behandeln, und die sozialistische Mehrheit dieses Hauses wird diesem neuen Gesetzentwurf genauso zustimmen, wie sie allen bisherigen Belastungsmaßnahmen der sozialistischen Bundesregierung ihre Zustimmung gegeben hat. Das heißt: Wir werden ab heute eine neue Steuer, die Transportsteuer, haben. Der Finanzminister hat sie ja vorsorglich bereits ins Budget eingestellt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, was heißt das? Die Belastungswelle, die diese Regierung über die Österreicher verhängt hat, läuft weiter. Seit dem Beginn dieser Legislaturperiode beschäftigt sich diese Regierung ausschließlich mit Belastungsmaßnahmen für den Bürger.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich glaube daher, daß diese Einführung neuer Steuern, Gebühren und Abgaben für die sozialistische Regierung und die sozialistische Mehrheit dieses Hauses, im Parlament Routine-sache geworden ist, gewissermaßen Alltagsarbeit. Es geht Ihnen, meine sehr geehrten Damen und Herren von der Sozialistischen Partei, um gar nichts anderes, als lediglich neue Mittel für den Staat zu erschließen.

Die Diskussion um diese neue Steuer, die im Schoß der Regierung geführt wurde, ist ein Paradebeispiel dafür, wie wenig konzeptiv Sie vorgehen. (Beifall bei der ÖVP.) Lassen Sie mich in ganz groben Zügen einmal die Diskussion zu dieser neuen Steuer, wie Sie in Ihren Reihen geführt wurde, Ihnen darlegen.

Da hat zu Beginn September 1976 der damalige Verkehrsminister Lanc davon gesprochen, daß er die Bereinigung chaotischer Verkehrsverhältnisse, nämlich den Ausbau der Pyhrn- und der Südautobahn, rascher betreiben müsse und daß daher eine neue Steuer notwendig wäre. Daraufhin hat flugs der Herr Finanzminister erklärt, daß die Lkw-Steuer, wie sie damals genannt wurde, kein Steuerproblem darstellt. Dann hat der Herr Verkehrsminister, wieder noch Herr Lanc, der „Sozialistischen Korrespondenz“ gesagt, daß es um eine Entzerrung der Beitragslage zur Straßenerhaltung zwischen Pkw und Lkw gehen müßte. Dann haben die drei Minister Staribacher, Androsch und Lanc erklärt, es gehe um eine Zweckbindung für den Huckepack-Verkehr. Dann hat als nächsten Schritt der Herr Verkehrsminister – das war dann schon Ende 1976 – erklärt, daß diese Lkw-Steuer, die neue Transportsteuer, keine

Sonderabgabe ist, sondern ein Nachziehverfahren gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern zur Finanzierung des Huckepack-Verkehrs. Der Herr Finanzminister hat demgegenüber erklärt, daß diese Transportsteuer aus technischen und internationalen Gründen nicht aktuell ist. Das war schon Beginn 1977.

Dann hat der Herr Bundeskanzler erklärt, daß es zwischen den Ministern Lanc und Androsch keine Meinungsverschiedenheiten gäbe. Dann hat der Herr Finanzminister erklärt, daß die Lkw-Steuer ein Kostenbeitrag für die Transitkosten und keinesfalls für den innerösterreichischen Frachtverkehr sein soll. Dann hat der Herr Verkehrsminister erklärt, daß die Lkw-Steuer für ausländische Frächter gegeben werden soll. Dann hat der Herr Finanzminister erklärt, es handle sich um nichts anderes als bloß um eine ordnungspolitische und keine fiskalische Maßnahme.

Und zum Schluß, meine Damen und Herren, ist die heutige Transportsteuer herausgekommen, die weder eine verkehrspolitische Maßnahme ist noch eine ordnungspolitische Maßnahme, die nichts anderes ist als eine neuerliche Belastung der österreichischen Wirtschaft und damit der österreichischen Arbeitnehmer. (Zustimmung bei der ÖVP.)

Allen widersprechenden Erklärungen zum Trotz wird es nun diese Transportsteuer geben. Und wofür wollen Sie das Geld, das sich aus dieser Steuer ergibt, ausgeben? Es gibt keine Zweckbindung mehr für den Straßenbau, keine Rede mehr davon, es gibt keine Zweckbindung mehr für den Ausbau des Huckepack-Verkehrs – Königs idee war das ohnedies keine –, und es ist vor allem keine Transitsteuer mehr, denn – und das ist das Entscheidende dabei – die Österreicher werden mit der jetzigen Steuerregelung wesentlich stärker belastet als die Ausländer. Es ist daher keine ordnungspolitische Maßnahme, sondern rein eine Steuer aus fiskalischen Gründen, die dem Finanzminister ein bißchen mehr Geld bringen soll. (Zustimmung bei der ÖVP.) Das ist sozialistische Steuerpolitik, mit der sich die Österreicher befreunden müssen.

Der heutige Tag wirft daher die Frage auf: Können sich die Österreicher auf Erklärungen, Aussagen und Versprechungen dieser sozialistischen Bundesregierung noch verlassen? Was gilt eigentlich noch das Wort eines Ministers? Was gelten Worte von Regierungsmitgliedern, die erklärt haben, es gäbe nun keine neuen Belastungen mehr, nun sei es genug, vorläufig sei die Belastungswelle zu Ende? Und nun haben wir wiederum die neue Transportsteuer!

Und, meine sehr geehrten Damen und Herren, was ist übriggeblieben aus dieser Diskussion um

Dr. Taus

Transitsteuer, Huckepack-Verkehr, Straßenbau, Zweckbindung und ähnliches mehr? Nichts anderes, als daß die Österreicher zur Kasse gebeten werden, daß die Wettbewerbslage der österreichischen Wirtschaft verschlechtert wird. Und das bedeutet, daß das sofort in die Arbeitsplätze und in die Arbeitsplatzsicherung hineingeht.

Was sind denn nun eigentlich die Fakten, um die es hier geht? Erstens einmal: Die Transportsteuer wird den Österreichischen Bundesbahnen nicht mehr Geschäft bringen. Ich bin neugierig, was die Herren, die in den Bundesbahnen tätig sind und in diesem Hohen Hause sitzen - ich habe gesehen, daß sie reden werden -, dazu sagen werden. Sie wird daher den Bundesbahnen nichts zusätzlich bringen, wenn dieser Hintergedanke schon dagelegen ist.

Diese neue Steuer wird auch nicht den Schwerverkehr auf Österreichs Straßen vermindern, und sie wird drittens - und das ist das Entscheidende - die Ausländer begünstigen gegenüber den Inländern. Das heißt, sie wird die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Wirtschaft weiter herabsetzen und wird dadurch Arbeitsplätze gefährden. Diese Transportsteuer ist nichts anderes als eine Fortführung der Belastungspolitik dieser Regierung! *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Und ich würde mich sehr interessieren, wenn die Herren Abgeordneten, die aus den Reihen der Österreichischen Bundesbahnen kommen, hier einmal zu einer Reihe von Fragen Stellung nehmen würden, weil nämlich die große Diskussion Straße - Schiene im Zusammenhang mit dieser Steuer aufgeworfen wurde. Der Generaldirektor der Bundesbahnen und auch der Abgeordnete Prechtl haben erklärt, daß diese Transportsteuer wirkungslos ist für die Bahn. Ich gebe den Herren völlig recht.

Aber mir geht es um eine ganz andere Frage, weil die Argumentation ja in dieser Linie gelaufen ist und weil man den Österreichern dann wahrscheinlich vorgaukeln wird, daß mit Hilfe dieser Steuer eine Entlastung unseres Straßensystems kommen wird. Überhaupt keine Entlastung des Straßensystems durch den Schwerverkehr wird kommen, überhaupt keine! Es wird möglicherweise einen Unterschied geben: Österreichische Frächter werden zugrunde gehen, und die Ausländer werden umso stärker in diesem Land fahren! *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Aber ich möchte einmal hören: Was würde denn passieren, wenn 10 oder 20 Prozent des Transportaufkommens von der Straße auf die Bahn gebracht würden? Ja könnte denn die Bahn das bewältigen? Im wesentlichen spielt

sich doch dieser Güterverkehr auf den wenigen Hauptstrecken ab, die es in Österreich gibt. Ich bin der Auffassung, daß es wahrscheinlich gar nicht möglich ist, daß die Bahn auf diesen Strecken Transportkapazität frei hat. Sie hat es möglicherweise auf Nebenstrecken, aber dort spielt es ja keine entscheidende Rolle.

Ich glaube, daß alle diese Überlegungen verkehrspolitischer Natur von Anfang an falsch gewesen sind, und das verdient einmal festgehalten zu werden. *(Beifall bei der ÖVP.)* Ich bin sehr neugierig, was man dazu sagt.

Aber noch ein weiterer Gedanke drängt sich hier auf: Ohne Zweifel verschlechtert diese Transportsteuer die Wettbewerbsposition großer Teile der österreichischen Wirtschaft und gefährdet damit Arbeitsplätze. Sie geht in die Problematik der Arbeitsplatzsicherung hinein, und wir kommen ja nun schon langsam in die Phase, daß die Steuerpolitik der Regierung, diese permanente Belastung den Arbeitsmarkt zu gefährden beginnt. Es ist ja völlig unrichtig, was hier gesagt wurde, daß der Staat mehr Geld braucht, um Arbeitsplätze zu sichern. Die Wirtschaft braucht Geld, um Arbeitsplätze zu sichern, nicht der Staat; der hat bisher nur die wenigsten Arbeitsplätze gesichert! *(Beifall bei der ÖVP.)*

Aber es sind viele, viele Unternehmungen in österreichischen Randgebieten mit großen Risiken und erheblichen öffentlichen Mitteln in den letzten Jahren gegründet worden. Ich denke hier an viele Betriebsneugründungen im Burgenland, ich denke hier an viele Betriebsneugründungen, die mit großen Kosten und großem Aufwand in manchen Teilen der Steiermark, in Niederösterreich und Oberösterreich gemacht wurden, überall in Randlagen. Ein vernünftiges Konzept: die Arbeitsplätze sollen zu den Menschen kommen, nicht die Menschen zu den Arbeitsplätzen. Länder, Gemeinden, aber durchaus auch der Bund haben dazu einen Obulus geleistet.

Genau in diesen Bereichen gibt es jedoch keine verkehrsmäßige Aufschließung durch die Bahn. Bitte, wo soll in den burgenländischen Randgebieten, wo mit großen Schwierigkeiten neue Unternehmungen gegründet, neue Arbeitsplätze geschaffen wurden, wo soll dort ein Umsteigen auf die Bahn überhaupt möglich sein? Es ist denkunmöglich, weil es dort keinen Bahnaufschluß gibt. Das heißt, genau jene schwierigen Gebiete werden durch diese Steuer noch einmal benachteiligt, sie kommen noch einmal in den Hintergrund, und noch einmal werden Arbeitsplätze, die kaum dort geschaffen worden sind, wieder gefährdet. Da wird es sich mancher überlegen, in diesen Gebieten zu investieren. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Dr. Taus

Aber in diesen Ländern ist die Problematik auch gesehen worden, und es hat zum Beispiel der steierische Landtag einstimmig - einstimmig! - einen Beschluß gefaßt, daß man diese Transportsteuer ablehnt. Das heißt, es haben auch die sozialistischen Mandatäre in der Steiermark dem Entschließungsantrag zugestimmt, daß an die Bundesregierung herangetreten werden soll, damit sie sich diesen Straßenverkehrsbeitrag, das heißt, diese neue Transportsteuer, überlegt. Auch die burgenländische Landesregierung hat, soweit ich unterrichtet bin, in der Stellungnahme zum Gesetzentwurf ihre Bedenken dagegen angemeldet.

Das heißt, Sie rufen hier eine Steuer ins Leben, um ein Budgetloch oder ein ganz kleines Löchlein, wenn ich das so sagen darf, zu stopfen und richten damit in der österreichischen Wirtschaftsstruktur erhebliche Schäden an. Was tun Sie damit? Sie provozieren die Randlagenproblematik noch mehr, das heißt, Sie drängen diejenigen, die ohnedies schon, ohne daß sie etwas dafür können, eine Randlage haben, mit dieser Steuer noch mehr an den Rand des österreichischen Wirtschaftsgebietes. Das ist soziale Politik, wie Sie sie offensichtlich verstehen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Meine Damen und Herren! Damit müssen wir überleiten zu einigen allgemeinen Dingen, denn diese Transportsteuer ist ja nur ein Symptom von vielen Symptomen, die sich mit sozialistischer Wirtschaftspolitik auseinandersetzen.

Seit den letzten Nationalratswahlen im Oktober 1975 haben die Sozialisten die Österreicherinnen und Österreicher mit zusätzlichen Steuer-, Tarif- und Gebührenerhöhungen von mehr als 45 Milliarden Schilling belastet. Mehr als 45 Milliarden Schilling, das heißt, daß jeder Erwerbstätige heute in Österreich durchschnittlich um fast 16 000 S mehr an den Staat abzuliefern hat als vor zweieinhalb Jahren. Das passierte unter einer sozialistischen Regierung, die mit einer hauchdünnen absoluten Mehrheit in diesem Hohen Hause ihre Regierung abdeckt. Eine hauchdünne absolute Mehrheit hat den Österreichern 45 Milliarden Schilling mehr hinaufdividiert, und zwar warum? Weil sie selber im Budget nicht wirtschaften konnte, weil das Budget von Anfang an in den ersten Jahren von dieser Regierung verhaut wurde, um es klar und deutlich zu sagen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Das läßt sich an Hand der Zahlen eindeutig nachweisen. Als die Sozialisten im Jahre 1970 in einer ausgesprochenen Hochkonjunkturphase die Regierung übernommen hatten, betrug die österreichische Steuerbelastungsquote rund 35 Prozent. Das war gar nicht wenig, aber wir lagen damit etwa im internationalen Mittelfeld. Heuer wird sie bereits fast 41 Prozent beitragen, das

entspricht in einer Regierungszeit von knapp acht Jahren einer Zunahme um ein Sechstel oder, um das plastischer auszudrücken: Hatte jeder Österreicher von 100 Tagen, die er im Jahre 1970, zu Zeiten des Amtsantrittes der sozialistischen Regierung, gearbeitet hat, 35 Tage für die Republik und für öffentliche Aufgaben zu arbeiten gehabt, so muß er heute 41 Tage dafür arbeiten, das heißt, mehr als eine Arbeitswoche mehr hat er nun für öffentliche Aufgaben seine Leistung zu widmen. Das ist das Resultat der sozialistischen Politik von acht Jahren. Der Weg, meine Damen und Herren, in die sozialistische Gesellschaft ist auch in Österreich eine kostspielige Angelegenheit für den Bürger. Und das wollen wir den Menschen in diesem Land klar und deutlich sagen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Und wenn uns in Österreich die Regierung irgendwo auf die Überholspur gebracht hat, dann ist das bei der Steuerbelastung gelungen. Dort liegen wir im Spitzenfeld. Ich weiß nicht, ob wir nun die Zweit- oder Drittbesten in Europa sind, aber so etwa muß es sein. Vielleicht sind wir auch erst die Viertbesten, aber bei diesem Tempo werden wir sicherlich auf der Überholspur der Steuerbelastung bleiben.

Meine Damen und Herren, darf ich meine Gedanken hier in die Diskussion werfen. Vor einigen Monaten hat der Herr Finanzminister in Karlsruhe ein Referat gehalten - vor Wirtschaftstreuhändern, glaube ich -, in dem er unter anderem gesagt hat: „Erkennt man erst die Grenze der Steuerbelastung, so hat man sie bereits überschritten.“

Da bin ich, Herr Finanzminister, mit Ihnen einer Meinung. Wenn man die Grenze einmal erkennt, dann hat man sie überschritten.

Einer Ihrer Mitarbeiter hat kürzlich in der Arbeiterkammerzeitschrift „Wirtschaft und Gesellschaft“ geschrieben, daß wir uns schon an den Grenzen der „Ausweitungsmöglichkeiten“ - er hat die Steuerbelastung gemeint - „befinden“.

Diesen Gedanken, Herr Finanzminister: Erkennt man erst die Grenze von Belastungen, hat man sie bereits überschritten, erkennt man überhaupt in der Politik irgendwo Grenzen, hat man sie überschritten, halte ich für einen richtigen und guten Gedanken.

Aber sehen Sie nicht, Herr Minister, wohin wir wirtschaftspolitisch steuern: riesige Budgetdefizite, riesige Zahlungsbilanzdefizite, eine rasch wachsende Auslandsverschuldung. Sehen Sie nicht, Herr Finanzminister, daß Sie sich mit Ihrer Belastungspolitik, überhaupt mit Ihrer Wirtschaftspolitik bereits an den Grenzen befinden? Und sehen Sie nicht, Herr Finanzminister -

Dr. Taus

und das ist für mich das entscheidende -, daß Ihre Wirtschaftspolitik in eine politische Instabilität führen kann, die sich ein neutraler demokratischer Staat besser nicht leisten sollte? *(Beifall bei der ÖVP.)*

Sehen Sie nicht, wie die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Wirtschaft ständig geschwächt wird? Und sehen Sie nicht, daß damit Arbeitsplätze in Gefahr geraten, und zwar langfristig in Gefahr geraten? Ändern Sie Ihre Politik oder sagen Sie zumindest den Österreichern, welche Politik Sie machen wollen.

Und wenn Sie es nicht können, so sagen Sie es auch. Denn, Herr Finanzminister und meine Damen und Herren von der sozialistischen Fraktion, wir von der Österreichischen Volkspartei haben einfach Sorge über den Weg, den Sie eingeschlagen haben. Für uns ist der wichtigste Besitz, der wichtigste politische Besitz eines neutralen Staates Stabilität, wirtschaftliche, politische und soziale Stabilität.

Wir haben auch in unserer Oppositionspolitik diesem Gedanken immer Rechnung getragen. Wir sind niemals - niemals! - über die Grenzen dessen hinausgegangen, was letztlich die Stabilität dieses Landes echt und fundamental gefährden könnte.

Ich weiß schon, was ich jetzt damit sage. Da wird der eine oder andere sagen, es ist nicht die Funktion der Opposition, nicht über Grenzen hinauszugehen, die die Stabilität gefährden, eine Opposition hat einfach munter und lustig anzugreifen, sie hat zu kritisieren, sie hat zu korrigieren, zu kontrollieren, es ist nicht ihre Aufgabe, dafür zu sorgen, daß Stabilität im Lande herrscht. Das ist primär Sache der Regierung und der Mehrheitsfraktion.

Ich habe Oppositionspolitik nie so verstanden. Und ich tue mir auch sehr schwer, meine Meinung hier zu ändern; aus einem ganz einfachen Grund: Der Neutrale muß immer ein bißchen stabiler sein als der Nichtneutrale, er muß immer ein wenig Vorsprung vor den anderen haben, wirtschaftlich, sozial - ich bin durchaus dieser Meinung -, er braucht immer noch ein bißchen mehr Stabilität aus seiner Position der Neutralität heraus, jedenfalls wie ich sie verstehe, aus dem einfachen Grund, weil er Handlungsfähigkeit braucht. Er braucht unter Umständen mehr politische Handlungsfähigkeit als der nichtneutrale Staat, er muß versuchen, sich von jeder Abhängigkeit freizuhalten.

Daher haben wir eine Oppositionspolitik betrieben - und ich habe das immer voll unterschrieben, und ich gebe gerne zu, daß ich es mitkonzipiert habe -, die immer zurückhaltend war bei aller Auseinandersetzung, bei aller Härte, weil wir einfach die Stabilität dieses

Landes über alles gestellt haben und auch in Zukunft über alles stellen wollen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Das ging ja so weit, daß wir als Oppositionspartei in wichtigen Fragen der Regierung die Hand hingestreckt haben.

Ich weiß nicht, ob es ein Jahr oder eineinhalb Jahre her ist, als ich hier von diesem Pult aus dem Finanzminister gesagt habe: Wir sind bereit, sogar ein gemeinsames finanzpolitisches Konzept zu erarbeiten. Über die Energiepolitik will ich in diesem Zusammenhang gar nicht sprechen. - Von diesem Pult aus habe ich es gesagt: als Obmann der Österreichischen Volkspartei.

Der Herr Finanzminister hat es mit einer Handbewegung hinweggewischt. - Gut, seine Sache!

Aber, Herr Finanzminister, jetzt lassen Sie sich sagen: Ich bin der Überzeugung, daß die Sozialistische Partei und vor allem die Regierung, die diese Sozialistische Partei stellt, auf dem besten Weg ist, das Fundament eines neutralen Staates, seine wirtschaftliche Stabilität, zu verspielen, und zwar auf lange Zeit hinaus zu verspielen, und dagegen müssen wir uns wehren, müssen sich alle Österreicher wehren. *(Lebhafter Beifall bei der ÖVP.)*

Sie haben sich einmal sehr aufgeregt, als ich von dieser Stelle aus von einem Sanierungsfall gesprochen habe, der wir alle nicht werden wollen. Wir wollen kein Sanierungsfall werden.

Herr Finanzminister! Sie sind auf dem besten Weg dorthin. Sie tragen eine Hauptverantwortung: Sie und der Bundeskanzler. Aber Ihr ökonomischer Sachverstand müßte Ihnen ebenfalls zeigen, auf welchem Weg Sie sich befinden. Daher sage ich das jetzt in erster Linie Ihnen. Der Bundeskanzler hat ja selbst gesagt, daß er von jenen Dingen wie Budget nichts versteht, aber daß er es sich in seinem Alter leisten kann, das zuzugeben. Das ist seine Sache. Die Österreicher sollen beurteilen, ob das ein Regierungschef sagen darf. Wenn es der Wahrheit entspricht, kann man eben nichts machen. Daher wende ich mich primär an Sie, weil ich annehme, daß Sie diese Dinge verstehen.

Sie sind nun auf einem Weg, Herr Minister, wo Sie selbst sehen müssen, wohin er führt. Ich habe auch den Eindruck gehabt, daß Sie es gesehen haben. Ich sage Ihnen das so, wie es ist, und will jetzt gar nicht den Versuch machen, eventuell den Konflikt zwischen Ihnen und dem Bundeskanzler hochzuspielen. Was sollte das? Daß Sie offensichtlich nicht einer Meinung sind, weiß ja ohnedies jeder.

Sie haben daher im vergangenen Jahr

Dr. Taus

begonnen, Ihre Politik zu ändern. Sie haben versucht, diese Politik zu ändern. Das wird Ihnen ja auch da oder dort konzediert, wengleich man in der einen oder anderen Frage halt verschiedener Meinung sein kann.

Sie haben auf eine sehr klassische Art - ich möchte jetzt ein bisserl grundsätzlicher werden - versucht, Ihre Politik zu ändern: Sie sind scharf auf Restriktionskurs gegangen, soweit das möglich war.

Meine Damen und Herren! Ich persönlich habe am 18. Jänner hier gesagt: Ich war nie ein Freund restriktiver Linien. Das ist eine wirtschaftspolitische Einstellung, die man haben kann - man kann darüber diskutieren -, die man nicht haben kann.

Sie haben jedenfalls versucht, Restriktionspolitik zu betreiben. Was haben Sie damit gemacht? Sie haben eine Hochzinspolitik entriert, Sie waren derjenige, der die Auffassung vertreten hat, daß ein restriktiver Kurs selbstverständlich einer Hochzinspolitik bedarf. Das ist der klassische Weg der Sanierung: das Zurückstellen der Vollbeschäftigung, das Zurückstellen von Investitionen, Sanierung über den Druck von hohen Zinsen und der Versuch, restriktiv bei den Staatsausgaben vorzugehen. Das ist Ihnen aber nicht gelungen. Wo Sie bei den Staatsausgaben restriktiv vorgegangen sind, das war bei den Investitionen. Das attestiert Ihnen ja auch das Institut für Wirtschaftsforschung. Bei den Investitionen sind Sie restriktiv gewesen. Ansonsten haben Sie das Budget ja nicht in den Griff bekommen.

Herr Minister! Wie geht nun die Politik weiter? Sie haben im Jänner - ich weiß das genaue Datum Ihrer Klausur nicht - ein Maßnahmenpaket beschlossen, mit dem Sie die österreichische Wirtschaft wieder ankurbeln wollten. Jetzt hat man länger als drei Monate von diesem Maßnahmenpaket nichts mehr gehört. Ich bin gar nicht der Meinung, daß es ein gutes Paket gewesen ist. Sie haben in den letzten Tagen erklärt, daß der Willensbildungsprozeß in Ihrer Partei so lange gedauert hat. So sensationelle Maßnahmen waren es nicht! Das Ganze war nichts anderes als der Versuch eines Zinsdirigismus, ein Versuch, den Markt wieder zu spalten und für einige Investitionen begünstigte Kredite zu geben, für einen Bruchteil. Es war also gar kein sensationelles Paket. Ich sehe nicht ein, was bei diesem Paket drei Monate hätte erfordern sollen, um es zu realisieren. So etwas ist normalerweise eine Arbeit von wenigen Tagen, wenn man es durchziehen will - wenn man es durchziehen will! Aber Sie haben eben Probleme mit der Meinungsbildung.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Jetzt

kann man die Auffassung vertreten, daß es sich hier um bloß technokratische Überlegungen handelt. Zinspolitik, Förderungspolitik für Investitionen, all das ist Sache von Fachleuten, ist weit weg von der Politik! Ich sage Ihnen: Das ist gar nicht weit weg von der Politik. Das sind politische Entscheidungen, und zwar wichtige politische Entscheidungen.

Da gebe ich Ihnen schon zu, daß Sie sich auch über die Technik nicht einigen konnten.

Aber lassen Sie mich hier auch einige Gedanken sagen! Warum ist denn das für Sie so schwierig? Warum ist es für Sie, für die gesamte Regierung und für die gesamte Sozialistische Partei, so schwierig, hier zu einem Konzept zu kommen? Sie brauchen sich doch nur die Diskussion anzuhören - ich verfolge sie mit großen Vergnügen -, die Sie im Zusammenhang mit Ihrem neuen Parteiprogramm führen. Dort liegt eine der Wurzeln, warum Sie zu keinem vernünftigen Konzept kommen können.

Ich möchte hier nur einige wenige Zitate bringen. Da habe ich gestern in der „Presse“ gelesen - es stand unter Anführungszeichen, aber der Herr Zentralsekretär Blecha wird ja im Hause sein, um dazu Stellung zu nehmen -, daß Blecha in einer Diskussion gesagt hat:

„Wir leben in einer Gesellschaft, die uns nicht paßt.“

Wenn man in einer Gesellschaft lebt, die einem nicht paßt, ja wie soll man denn dann ein Konzept machen, welches ermöglicht, daß die Wirtschaft - das ist ein Teil dieser Gesellschaft - aus den Schwierigkeiten herauskommt. Da wird man eben streiten, wie schnell das Tempo auf dem Weg zum Sozialismus sein soll.

Aber man geht noch einen Schritt weiter. Ich habe mit großem Vergnügen eine Rede des Herrn Sozialministers Weißenberg gelesen - ich halte sie für eine intellektuell ausgezeichnete Rede -, die er beim „Expertengespräch zum neuen Parteiprogramm der SPÖ mit dem Thema ‚Freiheit und Sicherheit durch Sozialpolitik‘“ gehalten hat. Ich wiederhole: Ich halte das für eine gute Rede. Aber da drinnen kommen natürlich all die Dinge vor, die Sozialisten eben bewegen. Zum Beispiel kommt hier im Zusammenhang mit der Sozialpolitik ein Satz vor - ich will gar nicht aus dem Zusammenhang reißen zitieren; die Rede steht ja jedem zur Verfügung -, der, Seite 3 des Manuskripts, lautet:

„Die menschenunwürdigen Verhältnisse“ - das sagt Weißenberg - „wurden gemildert, aber nicht beseitigt.“

Jetzt kommt ein für mich fundamentaler Satz:

„Mit dem Verblässen der Hoffnung auf eine

Dr. Taus

revolutionäre Änderung der Gesellschaftsordnung bekam aus sozialistischer Sicht die Sozialpolitik immer mehr die Bedeutung, die sozialdemokratische Gesellschaftsordnung auf evolutionärem Weg aufzubauen beziehungsweise den Kapitalismus stückweise abzubauen.

In der gegenwärtigen Phase geht es daher um weit mehr als um Notwehr, es geht um die schrittweise Änderung der Gesellschaftsordnung."

Es heißt dann weiter:

„Die heutige sozialistische Sozialpolitik ist hingegen bewußt eine die Gesellschaft verändernde Politik, in der die Strukturveränderungen nicht nur Nebeneffekt, sondern beabsichtigte Ziele sind.“ (Abg. Dallinger: Was ist davon neu, Dr. Taus?) Das ist sehr neu! Das ist ja eine schöne marxistische Linie. Herr Abgeordneter Dallinger! Etwas, was ich dem Herrn Weißenberg überhaupt nicht anrechne. Ich habe gesagt: Das ist ein gutes Referat, es hat mir gefallen. Das ist klassischer revisionistischer Marxismus. Das ist die Linie Ihrer Partei! (Beifall bei der ÖVP.) Durchaus ehrlich!

Ja aber jetzt kommt der Umkehrschluß: Wie sollen Sie denn ein Konzept zur Sanierung der Wirtschaft finden, wenn Sie die Gesellschaftsordnung ruinieren wollen? (Neuerlicher Beifall bei der ÖVP.) Darum kämpfen Sie doch dabei. Ja wie sollen Sie denn das machen? (Beifall bei der ÖVP.) Ich gebe zu, daß Sie Ihre Leute damit in keine einfache Situation bringen. (Abg. Dallinger: Fragen Sie Ihre ÖAAB-Vertreter, was die in ihrer Sozialpolitik wollen!) Herr Abgeordneter Dallinger! Sie wissen, daß ich auch aus dem AAB komme, lange dort gewesen bin. Ich weiß, was die denken! Ich weiß, was die AAB-Vertreter denken. (Beifall bei der ÖVP.)

Es ist eine hohe Ehre für mich, an vielem von dem mitgearbeitet zu haben, was auch heute noch der ÖAAB denkt. Eine für mich ganz entscheidende Sache. (Abg. Dr. Fischer: Man merkt es!) Ach, Herr Kollege Fischer, verwenden Sie keine Escapeklauseln hier!

Ich glaube, daß die gesellschaftspolitische Linie, die der ÖAAB geht, ganz klar ist, im Gegensatz zu Ihrer, und damit sind wir gleich beim Succus. Was wir, auch für die Masse der Arbeitnehmer wollen, ist nicht das Diktat des Staates und nicht Immer-mehr-Macht-für-den-Staat, sondern wir wollen haben, daß sich der einzelne rühren und entwickeln kann. Das ist der fundamentale Unterschied. (Lebhafter Beifall bei der ÖVP.)

Aber, meine sehr geehrten Damen und Herren, ich komme zurück zu unserer wirtschaftspolitischen Frage. Es ist meine Überzeu-

gung: Ein Teil der Schwierigkeiten, ein Konzept zu finden – vielleicht gibt es auch fachliche Schwierigkeiten, das weiß ich nicht, will das aber gar nicht so sehr in den Vordergrund rücken –, ist einfach die ideologische Position der SPÖ. Denn die Gesellschaft zu verändern, die Wirtschaft zu sanieren, das geht halt oft nicht zusammen. Ja wie soll man das machen? Auf der einen Seite will man die Gesellschaftsordnung überwinden, und dann müßte man durch Sanierung der Wirtschaft diese Gesellschaftsordnung wieder stärken. Das paßt halt nicht zusammen, und da muß man halt eine lange Willensbildung durchmachen.

Nun komme ich zu einer entscheidenden Frage. Herr Minister! Sie haben diese Hochzinspolitik vertreten, von der Sie sich jetzt absentieren wollen. Es hat ja auch der Generaldirektor der Notenbank – ich habe das Zitat noch im Ohr – erklärt: „Wir müssen auf die Bremsen steigen, daß es quietscht!“ So, jetzt haben Sie gebremst, daß es quietscht, und jetzt, glaube ich, schallt Ihnen dieses Quietschen zu stark in den Ohren, und jetzt sagen Sie: Weg wieder von der Hochzinspolitik.

Aber was ist denn das entscheidende dabei, was wollen Sie denn? – Wenn Sie von der Hochzinspolitik weggehen, dann um Gottes willen gehen Sie doch nicht weg, indem Sie ein paar Privilegierten Investitionen begünstigen, sondern überlegen Sie sich doch Ihr ganzes währungspolitisches Konzept. Das haben Sie offensichtlich bis heute noch nicht getan. (Zustimmung bei der ÖVP.)

Denn was kommt denn im wesentlichen heraus bei dieser punktuellen Begünstigung, bei diesem, ich möchte fast sagen, administrativen Gießkannenprinzip, das Sie vorhaben? – Sie werden ein paar Investitionen begünstigen, vielleicht ein paar große. Da drinnen wird es ein paar hundert Arbeitsplätze geben, das gebe ich zu. Aber was ist mit den Tausenden kleinen Gesunden, die die hohen Zinsen weiterzahlen müssen und die nicht investieren, weil ihnen die Zinsen zu hoch sind, wo dann aber Zehntausende Arbeitsplätze in Gefahr geraten?

Wer sagt Ihnen denn, daß genau die Investitionen, die Sie auf administrativem Wege fördern wollen, die richtigen sind? Werden Sie nicht wieder die Industrieruinen von morgen begünstigt finanzieren? Wer gibt Ihnen denn das höhere Wissen zu sagen, ja gerade die und die Investition ist besser als eine andere? Das ist doch die Entscheidung. Ich sage Ihnen: Sie wissen es nicht, weil niemand es weiß, sondern hier gibt es einfach einen fundamentalen Unterschied.

Es gibt einfach Wirtschaftlichkeitsüberlegun-

Dr. Taus

gen, die man anstellen muß und wo also durch jede punktuelle Begünstigung einzelner Leute Fehlinvestitionen provoziert werden. Was sonst kommt mit dieser Zinsstützungspolitik, die Sie hier vorhaben, heraus? Machen Sie es nur, es ist wenigstens ein Tropfen auf dem heißen Stein. Aber was Sie hier machen, ist die eminente Gefahr, daß Sie die Investitionsmittel in Großprojekte hineinlenken, die in Wahrheit viel weniger gut sind als Tausende von kleinen Projekten, die glänzende Arbeitsplätze sichern würden. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Aber das ist der Grund, warum Sie sich eben so schwer tun, ein wirtschaftspolitisches Konzept zu entwickeln. Es ist der Grund, weil Sie eben mit sich kämpfen, was Sie machen sollen. Da ist ja der fundamentale Unterschied. Sie glauben, der Weg in den Sozialismus geht eben über mehr Staat. Wir glauben, daß mehr Staat, politische Machtanhäufung einfach falsch ist, daß sie zu Fehlern führt, daß man sie nicht korrigieren kann. Das ist der Unterschied, der eben zwischen uns liegt. Gar nichts Böses, soll er zwischen uns liegen, die Menschen sollen ja klar unterscheiden können zwischen dem einen Konzept, das dem Staat und seinen Entscheidungen den Vorrang gibt, und dem anderen Konzept, das sich bemüht, die Menschen hier mitwirken zu lassen.

Kommen Sie jetzt nicht mit Ihrer Demokratisierungsphrase, denn das Problem haben Sie lange nicht gelöst, wie Sie nämlich die staatliche Entscheidung mit der demokratisierten Entscheidung auf der unteren Ebene miteinander verbinden können. Das haben Ihnen genug Theoretiker Ihrer Partei gesagt, daß Sie das nicht können.

Aber da ist die fundamentale Frage, da drinnen liegt sie. Auf der einen Seite der Weg in den Sozialismus über mehr Staat, über politische Machtanhäufung im Staat. Unser Weg: Entwicklung der Menschen, einfach indem ihnen mehr Ellbogenfreiheit gegeben wird, mehr Spielraum gegeben wird, mehr Entwicklungsmöglichkeit gegeben wird. Ich weiß schon, das ist ein schwieriges Konzept, genauso wie bei Ihnen.

Natürlich gibt es dann den einen oder anderen, der sagt: Ja mir ist es durchaus recht, wenn sich nicht allzuviel ändert. Ich bin froh, daß wir in unserer Partei solche Menschen haben, ich bin froh, daß wir in unserer Partei konservativ denkende Menschen haben. Ich selbst habe immer von mir gesagt, daß ich für gesellschaftliche Veränderungen eintrete, das heißt also, daß ich jemand bin, der glaubt, daß es in der Gesellschaft Dynamik geben muß. Aber ich bin froh, daß wir konservative Menschen in der Partei haben, die eben in mäßigem Tempo vorgehen wollen.

Da liegt eben der fundamentale Unterschied. Wir glauben eben nicht an den sozialistischen Zentralismus, wir glauben, daß der sozialistische Zentralismus zu einer Fehlentwicklung in der Gesellschaft führt. Da liegen eben die fundamentalen Fragen und die fundamentalen Unterschiede, das entscheidende. Da liegt auch der Grund, warum Sie zu keinem wirtschaftspolitischen Konzept kommen können. Weil das in Ihrer Partei ja auch widerstreitet: Mehr Staat - weniger Staat, mehr Subvention -, weniger Subvention, wohin umverteilen. Herr Weißenberg hat es ja mit großer Klarheit gesagt, aber auch andere, nur ist das bei ihm das jüngste Beispiel, um das es hier gegangen ist.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Lassen Sie mich eines zum Abschluß sagen. Jede politische Machtanhäufung führt mit Notwendigkeit dazu, daß kleine Fehler, die gemacht werden, zunächst unbemerkt bleiben. Damit unterbleibt die Fehlerkorrektur und wird immer schwieriger. Wenn man die Politik der kleinen Schritte hat, wenn man versucht, die politische Machtanhäufung zu verkleinern, nicht zuzulassen, dann hat man immer bessere Korrekturchancen. Und genau dort drinnen liegt der Weg, den Sie gehen, der Unterschied. Sie wollen auf der einen Seite - Sie glauben daran, vielleicht glauben viele bei Ihnen im guten Gewissen daran - mehr Staat, Sie meinen, das sei die Lösung für die Zukunft. Wir glauben das nicht.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Steuerpolitik, die Sie betreiben, ist daher nichts anderes als die Konsequenz dieser Politik. Sie denken nicht ans Sparen. Sie denken nicht daran, ein Budgetkonzept zu erstellen, das von der Ausgabenseite her einbremst, sondern für Sie ist es logisch, daß man die Steuern erhöht, denn damit bekommt der Staat wieder mehr Mittel in die Hand, wo man dann vielleicht rascher und geschickter auf dem Weg in eine sozialistische Gesellschaft kommen kann. Es geht Ihnen eben darum, die Macht des Staates auszuweiten. Wir halten diesen Weg für falsch.

Herr Minister! Diese Politik findet in unseren Reihen nicht das geringste Vertrauen. Diese Debatte wird das beweisen. Wir halten diesen Weg, den Sie gehen, für falsch, und darum ist Ihnen auch unsere Zustimmung zu dieser weiteren Belastung mit der Transportsteuer nicht zu geben. Wir lehnen daher diese Transportsteuer aus taktischen Gründen, aus prinzipiellen Gründen, aus Belastungsgründen ab. Gehen Sie diesen Weg nicht weiter! Unsere Stimmen sind für diese Politik nicht zu bekommen! *(Lebhafter Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident: Nächster Redner ist der Herr Abgeordnete Prechtl.

Abgeordneter **Prechtl** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Der Herr Abgeordnete Taus hat ein bemerkenswertes Wort am Schluß gesagt, das zu einigen Überlegungen Anlaß gibt, nämlich die Erklärung, daß dieses Gesetz unter anderem auch aus taktischen Gründen abgelehnt wird. Hier sieht man so deutlich die Haltung, die die Österreichische Volkspartei bei diesem Gesetz an den Tag legt.

Bevor ich mich mit dem Gesetz unmittelbar beschäftige, möchte ich nur einige Sätze zitieren, die Sie unter der Regierung Klaus im Zusammenhang mit der Debatte am 6. März 1969 in einer Studie zur Wegekostenrechnung dem Hohen Haus übermittelt haben. Herr Abgeordneter Taus war seinerzeit Staatssekretär im Verkehrsministerium; wir kennen einander ja schon sehr lange.

Ich erlaube mir, mit Genehmigung des Herrn Präsidenten aus dem „Gesamtverkehrskonzept der österreichischen Bundesregierung“ – es war aus dem Heft „Wegkosten. Straße – Schiene – Donauschiffahrt“ – wörtlich zu zitieren. Diesem ganzen Dokument steht auch ein Vorwort des damaligen Bundesministers Dipl.-Ing. Dr. Weiß voran, in dem es erstens heißt:

„Gleiche Startbedingungen der einzelnen Verkehrsträger sind Voraussetzung für eine ökonomisch richtige Arbeitsteilung im Verkehr. Diese Bedingungen sind nur gegeben, wenn jeder Verkehrsträger die von ihm verursachten Wegekosten selbst trägt.“

Das heißt, Sie haben schon im Jahre 1969 sehr deutlich in dieser Richtung argumentiert, daß der Verursacher letzten Endes die Wegekosten auch zu bezahlen hat. Aber Sie sind ja noch einen Schritt, Sie sind viel, viel weiter gegangen. Es erscheint mir völlig unverständlich, daß Sie heute gegen diese Steuer sind, weil Sie damals ganz etwas anderes vorgeschlagen haben. Ich zitiere ebenfalls wörtlich – es ist nachzulesen –:

„Grundsätzlich ist dazu jedoch folgendes zu sagen:

Wegkosten sind ein Teil der Gesamtkosten des Verkehrs. Die dem jeweiligen Verkehrsmittel anrechenbaren Kosten ergeben sich aus dem Ausmaß der Inanspruchnahme der Verkehrswege. Ob eine Fahrt im Wettbewerb zu einem anderen Verkehrsträger durchgeführt wird, bleibt auf die Höhe der Wegekosten ohne Einfluß. Wegekosten eignen sich demnach nicht als Instrument dirigistischer Umlenkung des Verkehrs,“ – und jetzt kommt es –:

„eine Umstellung des bisherigen Steuersystems auf Straßenbenutzungsgebühren, die sich auf anlastbare Wegekosten beziehen, wird in

dieser Legislaturperiode nicht mehr möglich sein. Eine solche Änderung würde bedingen, daß mehrere einfache Gesetze und unter Umständen auch verfassungsrechtliche Bestimmungen geändert werden müßten, was im Hinblick auf den Arbeits- und Terminkalender des Parlaments in den nächsten Monaten nicht zu realisieren sein wird“.

Das haben Sie im Jahre 1969 gesagt und haben hier im Hohen Hause eine Straßenbenutzungsgebühr vorgeschlagen. Sie können das durchlesen. Jetzt erscheint es erklärlich – und der Abgeordnete Dr. Taus hat es sehr, sehr deutlich gesagt –, daß nur aus taktischen und aus politischen Überlegungen ... (*Abg. Dr. Taus: Sie haben das falsch verstanden!*) Nein, ich habe Sie genau verstanden. Sie haben gesagt: aus taktischen Überlegungen. Es erscheint mir das für die Opposition auch irgendwie verständlich. Aber dann soll man der Öffentlichkeit mit aller Klarheit sagen, daß Sie nur mehr taktisch handeln und keine Politik betreiben wollen. (*Zustimmung bei der SPÖ.*)

Ich darf also weiter aus dem Verkehrsprogramm zitieren. Es ist eben ein Pech, wenn man sich schon sehr, sehr lange mit der Verkehrspolitik beschäftigt. Sie haben damals sicherlich sehr gescheite Worte gefunden, aber in der Zerrissenheit der Österreichischen Volkspartei (*ironische Heiterkeit bei der ÖVP*) und ihrer Bünde war Verkehrsminister Weiß doch nicht in der Lage, sich durchzusetzen.

Wir hatten ein sehr gutes Verhältnis. Er hat gesagt: Wir haben eine gute Absicht, aber leider Gottes wird es nicht verwirklicht werden. – Damals ist nämlich der Wirtschaftsbund stärker gewesen als der ÖAAB. (*Neuerliche ironische Heiterkeit bei der ÖVP.*) Das muß ich Ihnen sagen. (*Abg. Kern: Sie haben 30 Jahre gebraucht, um sich durchzusetzen!*) 30 Jahre nicht. Ich werde Ihnen dann zitieren, was die sozialistische Regierung seit dem Jahre 1970 geleistet hat. (*Rufe bei der ÖVP: Belastungen!*)

Es geht aber noch weiter, weil Sie von dirigistischen Maßnahmen sprechen. Ich erlaube mir, noch etwas zu zitieren; dann höre ich mit dem Zitieren aus Ihrem Verkehrsprogramm auf.

„Er muß aber auch fallweise angemessene, mit dem Verfassungsrecht in Einklang stehende Eingriffe gegen sich gelten lassen, wenn bestimmte Situationen auf den Verkehrsmärkten ordnende Maßnahmen notwendig machen (zum Beispiel ...).“

Und dann zitieren Sie etwa Überkapazitäten, die wir derzeit sicherlich im Lkw-Verkehr haben. Ich werde Ihnen noch aus einer Studie, die im letzten Jahr vom Wirtschaftsforschungsin-

Prechtl

stitut gemacht worden ist, zitieren, die auf diese Problematik ganz besonders hinzuweisen versucht. *(Abg. Dr. Mussil: Eine Wegekostenstudie wäre viel gescheiter! Die letzte, die Sie haben, ist vor 30 Jahren in Amerika gemacht worden, ist ein ganz alter Hut!)* Nein, Herr Abgeordneter Dr. Mussil! Die Wegekostenstudie wurde in der Zeit der ÖVP-Regierung von Professor Kraus gemacht, nur hat sie Ihnen auch taktisch damals nicht reingepaßt. Darum haben Sie sie ja abgelehnt. *(Zustimmung bei der SPÖ.)* Sie haben auch in der Bundeswirtschaftskammer eine Wegekostenstudie in Auftrag gegeben. Die hat Ihnen wegen der Belastung auch nicht gepaßt. Das wollen Sie jetzt unter Umständen vergessen. *(Abg. Dr. Mussil: Das war etwas ganz anderes! - Abg. Dr. Fischer: Ich habe geglaubt, es gibt gar keine!)* Aber die paßt Ihnen nicht. Das ist ja selbstverständlich. *(Abg. Dr. Mussil: Die paßt uns ja!)*

Ich glaube, Sie werden das Wirtschaftsforschungsinstitut jetzt nicht auch in irgendeiner Form anzweifeln. Ich zitiere:

Die Lkw-Dichte in Österreich, gemessen am Bruttonationalprodukt, im Vergleich zu anderen Ländern ist relativ hoch. In Ländern mit gleicher und mit höherer Lkw-Dichte, wie Niederlande, Norwegen, Finnland, Großbritannien, ist das Schienennetz in Relation zum Straßennetz viel kleiner. Die Schweiz hat bei einer ähnlichen Verkehrsinfrastruktur nur 70 Prozent der Lkw-Dichte Österreichs, allerdings ist die Bevölkerungsdichte der Schweiz höher. Die Lkw-Dichte der Bundesrepublik, wo in den letzten Jahren der Lkw-Bestand leicht rückläufig war, lag um ein Drittel unter dem österreichischen Niveau.

Aus dem allein heraus sehen Sie schon an und für sich jene zügellose Verkehrspolitik, die Sie in den sechziger Jahren eingeleitet haben.

Nun zu einigen Ausführungen des Herrn Abgeordneten Dr. Taus, weil er mich persönlich bezüglich der Österreichischen Bundesbahnen angesprochen hat.

Erstens zu den Nebenbahnen. Taus fragte: Ja werden die Österreichischen Bundesbahnen überhaupt in der Lage sein oder in die Lage versetzt werden können, ungefähr 25 Prozent der Transportkapazität zu übernehmen? - Eine Nachfrage in seiner eigenen Fraktion hätte schon dazu geführt, daß er aufgeklärt worden wäre. Das bezieht sich nicht auf die Nebenbahnen, sondern die 25prozentige freie Transportkapazität bezieht sich ausschließlich auf das Hauptstreckennetz der Österreichischen Bundesbahnen.

Hätten wir in die Berechnung noch das Nebenbahnennetz einbezogen, dann hätten wir sicherlich freie Transportkapazitäten in der

Höhe von rund 40 Prozent, Herr Abgeordneter Dr. Taus. Darüber gibt es ja keine Probleme.

Zum Huckepackverkehr - auch dazu ein sehr offenes Wort -: Meine Stellungnahme war immer bekannt. Ein Huckepackverkehr - das ist auch die Auffassung des Verkehrsministers - auf nationaler Ebene bringt nicht jenen verkehrspolitischen Effekt, den wir uns erhoffen. Ein Huckepackverkehr im internationalen Bereich würde einen sehr wesentlichen verkehrspolitischen Effekt bringen.

Wir hatten doch einen Probetrieb durchgeführt, von England und von vielen anderen Staaten ausgehend. Wie war das? Wir mußten diesen Verkehr einstellen, weil er nicht angesprochen wurde. Ich werde Ihnen auch sagen, warum: Eine Fracht von Linz nach Teheran inklusive der gesamten Berechnung kostet 140 000 S. Hier spielen die 500 S oder die 2 000 S, die man unter Umständen verlangt, nur mehr eine ganz geringe Relevanz. Der Transport erfolgt nach wie vor auf der Straße.

Ich möchte es hier ganz offen sagen: Verkehrspolitik kann nicht mehr national, sondern Verkehrspolitik kann nur mehr international betrieben und überlegt werden. Es sind aber national solche Gesetze zu beschließen, daß sie in die internationale Verkehrspolitik eingebunden werden können.

Aber gerade Sie sind es ja gewesen, die jetzt rausgefahren sind. Das ist uns ja bekannt. Sie wissen, daß ich auch Vorsitzender einen sehr großen internationalen Vereinigung bin und daß dort überall die Leute berichten. Ich glaube nicht, daß es taktisch sehr, sehr klug gewesen ist, daß man Leute von der Bundeswirtschaftskammer rausgeschickt hat, die nicht beruhigend gewirkt, sondern im Gegenteil eine Reihe von Staaten aufgefordert haben, gegen die Maßnahmen in Österreich Stimmung zu machen. *(Abg. Graf: Das ist ein Märchen!)* Das ist kein Märchen! *(Abg. Graf: Aber natürlich!)* Ich erspare es mir, den Namen hier zu nennen. Aber es ist eine Tatsache. *(Abg. Graf: Warum nennen Sie den Namen nicht? Nennen Sie doch den Namen! - Abg. Dr. Kohlmaier: Wer war es?)* Sie brauchen nicht nervös zu werden. Ich werde Ihnen das sagen. *(Anhaltende Zwischenrufe bei der ÖVP.)* Ich habe genau gewußt, daß Sie bei diesem Punkt nervös werden. Aber das spielt an und für sich eine sehr, sehr geringe Rolle. *(Präsident Minkowitsch übernimmt den Vorsitz.)*

Sie sprechen von der Belastung der Wirtschaft. Herr Abgeordneter Graf, weil ich Sie so schön wie immer in der ersten Reihe fleißig sitzen sehe ... *(Abg. Graf: Das ist nicht Ihretwegen, Herr Prechtl!)* Vielleicht; es wäre schön; ich würde mich sehr geehrt fühlen.

Prechtl

Was bedeutet es, wenn man diese Transportsteuer – weil der Abgeordnete Taus das Beispiel hinsichtlich der Flasche Wein aus dem Burgenland erwähnt hat – pro Flasche Wein umlegt? *(Abg. Hietl: 60 Groschen pro Liter!)*

Die burgenländische Arbeiterkammer hat es berechnet: 0,4 Groschen mehr, Herr Abgeordneter Hietl, berechnet von der Winzergenossenschaft. Und Sie wollen sagen, daß damit der Weinbau oder die Wirtschaft in Schwierigkeiten kommt!

Ich habe da noch einige andere Berechnungen.

Wir handeln also nicht taktisch, sondern wir wollen eine echte Verkehrspolitik machen.

Aber ich möchte etwas zitieren. Es gibt im Ausland doch einige Stimmen, die die österreichischen Verhältnisse, glaube ich, sehr verstehen. *(Zwischenruf des Abg. Hietl.)* Auf das werden wir noch zu sprechen kommen, Herr Abgeordneter Hietl. Ich werde Ihnen das heute noch sehr ausführlich sagen.

Ich will nicht mit den Worten meines Freundes Ulbrich reden, der immer gesagt hat: Kümmern Sie sich lieber um die Weimberln und nicht um die Verkehrspolitik! – Ich habe das in einem Protokoll irgendwo gelesen. Das hat Ihnen der Ernstl immer gesagt. Ich kümmere mich auch nicht um die Weinwirtschaft, außer daß ich einmal ein Viertel trinke.

Die starke Nutzung – das sagt ein Abgeordneter, und zwar ist es der Abgeordnete Lothar Curd, SPD selbstverständlich, Deutschland – der Straße insbesondere durch den Schwerlastverkehr, dem entsprechende Einnahmen das Staates nicht gegenüberstehen, hat nach Meinung des SPD-Bundestagsabgeordneten Lothar Curd Marktverzerrungen zur Folge. Unter ausdrücklichem Bezug auf die von Österreich geplante Lkw-Steuer sprach sich der Politiker dafür aus, den Güterschwerverkehr auf die Bahn zu verlegen. Dies eröffne auch für die Deutsche Bundesbahn neue Chancen. Die Steuerpläne Wiens nannte der Parlamentarier nicht wettbewerbsfeindlich, sondern aus der besonderen Lage dieses Landes völlig verständlich.

Sie sehen also, es gibt hier sicherlich auch Stimmen, die gehört werden sollen.

Aber ich glaube, wenn man die gesamte Problematik des Verkehrs betrachtet, soll man das vielleicht doch an einigen markanten Ziffern demonstrieren: Im Jahre 1956 hatten wir in Österreich noch 217 Lkw mit mehr als 7 Tonnen. Im Jahre 1976 sind es bereits 28 761 Lkw gewesen. Man schätzt, daß es im Jahre 1977 schon rund 29 000 sein werden. *(Abg. Dr. Mussil: Sagen Sie die Vergleichszahlen bei*

den Pkw!) Ja, diesen Vergleich habe ich auch hier. Ich werde auf diesen Vergleich dann noch zu sprechen kommen, daß der Anteil der Lkw zu den Pkw viel größer ist. *(Abg. Dr. Taus: Sagen Sie es gleich!)*

Herr Abgeordneter Taus, ich komme zu allem, nur nicht nervös werden! *(Abg. Dr. Taus: Ich werde nicht nervös!)* Ich habe nichts vergessen. Wir kennen uns sehr, sehr lange. Ich habe mich nur gewundert, welche Ausführungen oberflächlicher Art Sie heute über die Verkehrspolitik gebracht haben. Ich kenne Sie doch sonst als sehr ernsten Wirtschaftler. Aber man kann doch nicht so unvorbereitet hierhergehen und über die Verkehrspolitik reden! *(Abg. Dipl.-Vw. Jossack: Da haben wir den Prechtl gebraucht!)* Ja sicherlich, es ist keine schlechte Idee.

Dazu kommt noch etwas, und ich glaube, das muß auch erwähnt werden, um die gesamte Verkehrspolitik hier im Zusammenhang zu betrachten: Von 1961 bis zum Jahre 1976 hat sich der Lkw-Fernverkehr um 800 Prozent erhöht. Der Bahnanteil erhöhte sich nur um rund 40 Prozent. *(Abg. Anton Schlager: Weil es ein müder Verein ist!)* Wir kommen dann noch dorthin. Ich werde Ihnen das sagen. Es werden sich die Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen sehr freuen, wenn Sie den Vorstand und die Leute als „müden Verein“ bezeichnen. Ich nehme das sehr dankbar von Ihnen zur Kenntnis. *(Abg. Kern: Nein, da ist der Minister schuld und sind es nicht die Bediensteten! Verdrehen Sie das nicht, Herr Prechtl!)*

Die Leistungen des Lkw-Verkehrs haben sich alle fünf Jahre verdoppelt, und wenn sich der Verkehr weiter so erhöhen würde, dann würde im Jahre 1983 der Straßenverkehr praktisch die Bahnfracht überflügeln.

Und nun möchte ich noch etwas sehr Wesentliches sagen, was, glaube ich, auch von sehr großer Bedeutung ist, weil immer das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen in Vergleich zum Defizit der Straße gebracht wird. Ich erlaube mir, das einmal etwas anders darzustellen, als es dem Hohen Hause immer dargestellt wird. Neben dem Finanzgesetz, das eingebracht wurde und mit unseren Stimmen beschlossen worden ist, erlaube ich mir die Bilanz der Österreichischen Bundesbahnen zu nennen. Ich glaube, eine richtige Meßziffer ist es ja nicht, was wir über den Haushalt beschließen, sondern das ist die Bilanz eines Unternehmens. Darin dürften wir, Herr Abgeordneter, einer Meinung sein, daß Bilanzen objektiv beurteilt werden sollen.

Das echte Defizit bei den Österreichischen Bundesbahnen war auf Grund der Bilanz im Jahre 1970 2,0092 Milliarden Schilling und im

Prechtl

Jahre 1976 3,7928 Milliarden Schilling. Das ist jene Bilanz, die nicht anzuzweifeln ist, die auch dementsprechend von den Wirtschaftstreuhändern geprüft worden ist.

Stellen Sie dem gegenüber, wie hoch der Aufwand ist, der für den Straßenverkehr verwendet wird. Im Ausschuß wurde ja sehr oft darüber diskutiert, daß Sie sagen, der Straßenverkehr fährt kostendeckend.

Es ist so, daß im Budget für das Jahr 1978 rund 12 Milliarden Schilling vorgesehen sind, aber der echte Aufwand für den gesamten Straßenbau, für die gesamte Straßenverwaltung beträgt 22 Milliarden Schilling, sodaß die Straßen einen Abgang von rund 10 Milliarden Schilling haben, und das soll auch hier im Haus mit aller Deutlichkeit und mit aller Offenheit ausgesprochen werden.

Dazu kommt natürlich, daß sicherlich auch der Ausbau des österreichischen Straßennetzes weiter fortgesetzt werden soll. Es ist doch nicht so, daß wir Schienenfetischisten sind und sagen: Nur eine Eisenbahn ist das Allheilmittel! In einem integrierten Verkehrssystem hat der Straßenverkehr sicherlich in den Randlagen eine sehr wesentliche Bedeutung.

Ich habe gestern im Fernsehen den Herrn Abgeordneten Keimel gehört, und ich erlaube mir, Herr Abgeordneter Keimel, aus dem Gedächtnis das zu zitieren, was Sie bei einer Frächterversammlung irgendwo, ich glaube in Stockerau oder sonstwo, gesagt haben. Sie haben etwa so gesagt: Die Bevölkerung hat doch ein Recht darauf, daß sie die Semmeln bekommt, sie hat doch ein Recht darauf, daß sie die Zeitungen bekommt.

Ja Herr Abgeordneter Keimel, wissen Sie denn nicht, daß 75 Prozent aller Lkw bis zu 5 Tonnen ausgenommen worden sind, oder führen Sie die Semmeln auf einem 38-Tonnen-Europazug aus? Nun, diese Bäckerei würde gut ausschauen! *(Beifall bei der SPÖ. - Abg. Dr. Keimel: Sie hätten meine ganze Rede hören müssen, dann könnten Sie nicht so dumm daherreden!)*

Oder, Herr Abgeordneter Keimel, wissen Sie denn nicht, daß die Zeitungen ja überwiegend durch Pkw und Kombis ausgeführt werden?

Ich verstehe, daß man die Frächter aufputscht, aber dann soll man das doch mit einer fundierten Grundlage tun. Das hat mich also einigermaßen von Ihnen sehr enttäuscht.

Und dann soll man eines, glaube ich, nicht hineintragen: Die Österreichischen Bundesbahnen transportieren so im Schnitt - jetzt ist es zurückgegangen, die gesamte Wirtschaft transportiert etwas weniger - rund 50 Millionen

Tonnen Güter. Ja meine sehr geehrten Abgeordneten von der ÖVP, diese 50 Millionen Tonnen Güter werden doch zum überwiegenden Teil von der Schiene auf die Lkw der Frächter übergeladen, die sie dann letzten Endes zum Haus oder zu Unternehmungen bringen. *(Abg. Dr. Keimel: Und auch umgekehrt!)* Und auch umgekehrt, sehr richtig! - Das heißt, das ist eine sinnvolle Ergänzung, und man soll doch nicht die Schiene auf der anderen Seite gegen die Straße ausspielen. *(Abg. Dr. Keimel: Das tun Sie ja immer!)* Das haben Sie gestern sehr unterschwellig getan, Herr Abgeordneter Keimel. - Schauen Sie, Sie lächeln ja, Sie glauben ja selber nicht an das, was Sie gestern gesagt haben.

Und nun möchte ich Ihnen noch etwas zitieren. Es hat seinerzeit einen Finanzminister Kamitz gegeben, und es hat auch einen Verkehrsminister Waldbrunner gegeben. Und damals wurde eine Vereinbarung getroffen - der Herr Abgeordnete Mussil lächelt schon, er weiß, was jetzt kommt -, damals ist eine Aufteilung des Güterverkehrs und der Verkehrsmärkte in Österreich zwischen diesen beiden Herren erfolgt.

Es ist die Fernverkehrssteuer in Österreich eingeführt worden, nur im Wiener Raum hat man sich des Kraftwagendienstes der Österreichischen Bundesbahnen bedient. Gleichzeitig wurde in allen Bundesländern zugestanden, daß das Transportgut, wo sich die Österreichischen Bundesbahnen nicht einschalten, ausschließlich den Frächtern zukommt.

Die Fernverkehrssteuer hat gehalten bis zur Mehrwertsteuer. Es war vielleicht damals ein Fehler - ich streite das gar nicht ab, wir würden uns heute diesen Schritt unter Umständen ersparen -, daß man bei Einführung der Mehrwertsteuer die Fernverkehrssteuer aufgelassen hat. Denn diese Steuer unter Waldbrunner und Kamitz ist, hochgerechnet, mehr gewesen als die heutige Steuer, die jetzt eingeführt wird.

Damals hat es auch geheißen: Das Gewerbe geht zugrunde!, und alles mögliche. - Niemand ist zugrunde gegangen, im Gegenteil, eine gewaltige Entwicklung auf dem Verkehrsmarkt ist eingetreten! *(Abg. Dr. Mussil: Weil wir eine Reihe von Ausnahmen gemacht haben!)*

Was hat denn zu dieser Entwicklung geführt? - Auch aus der Studie des Wirtschaftsforschungsinstitutes geht es ja sehr deutlich hervor. - Wann sind denn diese Lkw angeschafft worden?

Sie machen immer dem Herrn Finanzminister die größten Vorwürfe, er sei unternehmerfeindlich. Der Abgeordnete Taus sagt, wir betreiben sozialistische Gesellschaftspolitik. Ja wann sind

Prechtl

denn die Lkw angeschafft worden? – Immer zum Jahresende, dann, wenn die Unternehmer gesehen haben, sie haben einen bestimmten Gewinn. Dann haben sie sich einen Lkw angeschafft. Den kauft man also sehr, sehr rasch, und man hat eine vorzeitige Abschreibung! (Abg. Graf: Herr Prechtl, wenn Sie von der Eisenbahn nicht mehr verstehen als von dem, was Sie da sagen, dann ist das ein Malheur! Sie haben keine Ahnung, wovon Sie reden!)

Herr Abgeordneter Graf! Das lesen Sie. Das müssen Sie den Herren des Wirtschaftsforschungsinstitutes sagen! Das steht in dem Bericht drinnen. Das ist mit einer der sehr wesentlichen Gründe. (Abg. Dr. Mussil: Keine Ahnung!) Ich habe sehr wohl davon eine Ahnung! (Abg. Graf: Die Unternehmer kaufen sich zu Weihnachten einen Lkw, damit sie eine Freude unter dem Christbaum haben! – Heiterkeit.)

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir haben aber dann noch ein sehr großes Problem, das ebenfalls von sehr großer Bedeutung ist. (Zwischenruf des Abg. Dr. Mussil.) Ich stelle Ihnen dann die Studie des Wirtschaftsforschungsinstitutes zu, da steht noch viel, viel mehr drinnen und viel besser, als ich mich hier ausgedrückt habe, wissenschaftlich fundiert, aber bei Ihrer Einstellung qualifizieren Sie ein gesamtes Institut ab! (Abg. Graf: Nur Sie!) Das macht mir persönlich überhaupt nichts.

Sie reden auch in bestimmten Bereichen so sehr von der Umwelt, von der Zerstörung der Umwelt. Das ist sicherlich für uns alle von sehr, sehr großer Bedeutung. Aber ich glaube, wir Politiker haben dann noch etwas anderes mit zu überlegen. Wir haben nicht nur die exorbitante Entwicklung des Straßenverkehrs zu überdenken, sondern auch an jene Menschen zu denken, die davon betroffen sind.

Ich will mich heute nicht mit dem Grazer Raum beschäftigen und mit der Gastarbeiterroute; das wird sowieso noch geschehen. Ich möchte Ihnen nur eine Ziffer aus dem Wiener Raum nennen, die zeigt, wie sich die Entwicklung abspielt.

In der Gegend zwischen Wiener Westbahnhof und Südtiroler Platz ist es so gewesen, daß eine Messung im Jahre 1970 durchgeführt worden ist, unmittelbar nachdem Sie in Österreich nicht mehr die Mehrheit erlangt hatten und wir, weil uns die Österreicher das Vertrauen geschenkt haben, die Mehrheit bekommen hatten: die relative, die dann zur absoluten Mehrheit geworden ist.

In 16 Stunden sind damals über diese Strecke 52 000 Autos gefahren, davon 20 Prozent Lkw.

Das heißt: Dieses Gebiet zwischen Wiener Westbahnhof und Südtiroler Platz ist kein Wohngebiet mehr, es ist völlig zerstört. (Abg. Dr. Mussil: Die verfehlte Verkehrsplanung der Stadt Wien!)

Man rechnet, daß jetzt durchschnittlich 20 000 Schwerst-Lkw über diese Strecke rollen. Natürlich haben die Menschen da große Sorgen.

Wenn wir heute eine Straßen- oder eine Transportsteuer in dieser Richtung beschließen, dann beschließen wir sie nur als ersten Schritt einer verkehrspolitischen Maßnahme, die wir letzten Endes durchzuführen beabsichtigen, weil wir als Sozialisten der Lebensqualität für die Bevölkerung Vorrang verleihen wollen. (Beifall bei der SPÖ.)

Wir stehen in einer Diskussion darüber; heute waren die Nachrichten wieder einmal so „schön“. In der Früh um 6 Uhr hat es geheißen: Heute wird im Parlament die Straßensteuer beschlossen! – Die zweite Nachricht war: Jimmy Carter richtete einen Appell an die Nation: Energiesparmaßnahmen müssen getroffen werden, der Autoverkehr muß drastisch reduziert werden. Wir Österreicher produzieren 2 Millionen Tonnen Öl, 11 Millionen Tonnen müssen wir einführen; in der Zahlungsbilanz findet das seinen Niederschlag. Im Jahre 1976 mußten wir für Brennstoffe, Treibstoffe und Energieversorgung 25 Milliarden Schilling ausgeben, weil sich durch die Auslösung des Energieschocks des Jahres 1973 der Preis in der Zwischenzeit verdreifacht hatte. Das ist ja nicht nur eine Frage einer verkehrspolitischen Maßnahme, sondern alle Staaten beschäftigen sich mit dem Problem aus energiepolitischen Gründen. Sie, meine Herren von der Österreichischen Volkspartei, müssen dieses Problem aus energiepolitischen Gründen genauso ernst nehmen. (Zwischenruf des Abg. Dr. Mussil.)

Zum Kostendeckungsgrad möchte ich noch einige Dinge sagen.

Über die Wegekostenrechnung könnte man streiten. Sie wissen, wenn man vier Wissenschaftler zusammensetzt, ist es immer ein Problem, bis etwas herauskommt.

Eine internationale Studie, die von der Europäischen Verkehrsministerkonferenz gemacht worden ist – nicht vom Verkehrsminister; ich nehme an, von ihren Beamten –, zeigt den Kostendeckungsgrad auf, wie es also in Wirklichkeit aussieht.

Der Pkw hat einen Kostendeckungsgrad von 100 Prozent – heute sind es fast schon mehr als 100 Prozent –, die Omnibusse haben einen Kostendeckungsgrad von 11,5 Prozent, die Lieferwagen – das ist mit einer der Gründe, warum

Prechtl

man die 75 Prozent bis zu 5 Tonnen ausgenommen hat – haben einen Kostendeckungsgrad von 82,9 Prozent, die zwischen 2 und 3 Tonnen nur mehr einen von 22,5 Prozent, jene zwischen 3 und 4 Tonnen einen von 15,6 Prozent, solche zwischen 5 und 6 Tonnen einen Kostendeckungsgrad von 10,6 Prozent und diejenigen über 7 Tonnen nur mehr einen Kostendeckungsgrad von 4,3 Prozent. Die Masse der Pkw-Fahrer bezahlt derzeit in Österreich den gesamten Straßenbau plus die Budgetmittel, die dazu notwendig sind. *(Abg. Dr. Mussil: Das stimmt alles nicht!)* Stimmt nicht? – Ich werde Ihnen einige Ziffern nennen, Herr Abgeordneter Mussil.

Es gibt auch internationale Vergleiche. Ich zitiere hier die Bundeswirtschaftskammer. Es ist immer gut, wenn man auch Ihre Dokumente sehr genau liest. *(Abg. Libal: Die stimmen überhaupt nicht!)* Danke schön, Herr Abgeordneter Libal, daß Sie mir das gesagt haben.

Das Rundschreiben über die Besteuerung des Lkw in den EWG-Staaten, das Sie herausgegeben haben, ist vom November 1977. In diesem Rundschreiben haben Sie eine steuerliche Aufstellung gemacht:

Bundesrepublik Deutschland, Kraftfahrzeugsteuer: 65 836 S, Irland – ein kleines Land, ein Seeland mit geringeren Tarifen –: 15 431 S, Großbritannien: 19 473 S.

Die Rechnung wäre nicht vollständig, wenn man nicht die auf dem Treibstoff liegende Besteuerung noch hinzurechnen würde. Da schaut es dann so aus:

In der Bundesrepublik Deutschland wurde für den Europazug bisher 210 000 S bezahlt, in der Schweiz 160 000 S, in Großbritannien 113 000 S, in Frankreich 110 000 S, in Irland 105 000 S, und in Österreich sind es 112 000 S gewesen.

Wenn Sie gerechterweise noch die Steuer dazurechnen, die jetzt beschlossen wird, und sie auf das Jahr umlegen, dann bedeutet das, daß wir in Österreich an die 160 000 S haben; das ist noch immer um 50 000 S weniger als in der Bundesrepublik Deutschland. *(Abg. Dr. Mussil: Aber die anderen Steuern: die Lohnsummensteuer, die Gewerbesteuer und so weiter!)* Die zahlen sie ja auch draußen, Herr Abgeordneter Mussil. Oder glauben Sie, die deutsche Bundesrepublik ist ein Steuerparadies wie Monaco? Ich glaube nicht, daß sich die deutsche Bundesrepublik das leisten kann.

Aber dazu kommt noch etwas, was auch noch gesagt werden muß: Sie reden immer von Retorsionsmaßnahmen und allem möglichen. Aber man muß doch auch den Österreichern mit aller Deutlichkeit sagen, daß der Transit-

verkehr durch Österreich um fast 2 500 Prozent zugenommen hat und daß nicht 7 Millionen Österreicher für 300 Millionen Europäer die Straßen bezahlen können. Und daß sich nun in der Besteuerung eine Veränderung ergeben hat, das wissen Sie ganz genau, und man soll es sehr, sehr deutlich aussprechen.

Der Herr Verkehrsminister und der Herr Finanzminister haben Gespräche mit den Interessensverbänden geführt: mit der Kammer, mit dem Freien Wirtschaftsverband. Ich unterstreiche in aller Offenheit: Wir hätten uns ein bißchen mehr erhofft. Aber in Konzilianz *(Heiterkeit bei der ÖVP)* und in Verhandlungsbereitschaft ist dann dieser Kompromiß beschlossen worden.

Zuerst gehen Sie in Verhandlungen, dann stimmen Sie mehr oder weniger zu und dann gehen Sie ins Haus und stimmen, wie Herr Abgeordneter Taus sehr richtig gesagt hat, aus taktischen und politischen Gründen dagegen. So verliert man doch letzten Endes als Partei, glaube ich, die Glaubwürdigkeit! *(Zustimmung bei der SPÖ.)*

Und nun noch einige Dinge, um noch einmal, Herr Abgeordneter Mussil, auf die Kostenrechnung zurückzukommen, weil ja, glaube ich, auch die Frächter daran sehr interessiert sind.

Ich stehe in der Garage eines Frächters, und da sind es jeden Tag einige gewesen, mit denen ich diskutiert habe. Die Menschen machen sich Sorgen. Aber wissen Sie, was ihre größte Sorge ist? – Das ist nicht der Tarif, sondern es sind die zügellose Entwicklung und die an und für sich sehr liberale Haltung bei der Konzessionierung.

Wenn Sie in Wien eine Taxi-Konzession erwerben wollen: Wissen Sie, was Sie dafür bezahlen müssen, ob grau, schwarz oder inoffiziell? – Zwischen 150 000 und 200 000 S! Aber eine Lkw-Konzession kriegen Sie wesentlich leichter. Es gibt noch Fuhrwerker, die noch mit dem Pferdefuhrwerk gefahren sind, die alteingesessen sind und die sagen: Na, schauen Sie, das ist doch nicht richtig, wie zügellos man diese Entwicklung lang laufen hat lassen! – Sie verstehen schon, daß hier Maßnahmen ergriffen werden.

Aber durch diese Überkapazität tritt eine Degression der Tarife ein. Die Konkurrenzierung auf Grund des Überangebotes im Lkw-Verkehr führt nämlich dazu, daß die Tarife nicht eingehalten werden und so die Unternehmen auf der anderen Seite sehr existenzgefährdet sind. Und das ist ein sehr großes und sehr wichtiges Problem. *(Abg. Dr. Mussil: Und die ausländischen Firmen, die unter österreichischer Flagge fahren? Über die sagen Sie nichts?)*

Das ist ein echtes Problem, Herr Abgeordneter

Prechtl

Mussil, das muß ich Ihnen sagen. Das wird wahrscheinlich jetzt noch schlimmer werden. Ich habe es schon einmal hier in einer Rede gesagt. Sie wissen, daß der Osten uns sehr große Sorgen bereitet. Die kaufen im Westen Konzessionen auf, sie brauchen Devisen, sie fahren mit niedrigsten Tarifen. Unsere sind nicht mehr in der Lage mitzuziehen, weil nämlich ein Staatshandelssystem auf der einen Seite mit der freien Wirtschaft auf der anderen Seite zusammentrifft. Das wissen wir ganz genau. Aber das ist ein Problem, das wir lösen müssen.

Und ich möchte Ihnen jetzt noch sagen, wie die steuerliche Belastung bisher ausgesehen hat, für einen 38-Tonnen-Europazug auf 100 Kilometer gerechnet. Ich sage Ihnen die Endziffer, Sie können die Berechnungen einsehen.

Ein Europazug bezahlte bisher pro 100 Kilometer 104,50 S an Steuer. Ein Pkw mit 1 600 Kubikzentimeter, der etwa einen Verbrauch von 10 Litern hat, für den man im Schnitt 13 000 Kilometer im Jahr rechnet, zahlt 37,80 S. Das heißt, er zahlt ein Drittel gegenüber einem 38-Tonnen-Europazug. Und in Wirklichkeit ist es so, daß der 38-Tonnen-Europazug ja nur ein Sechstel seiner tatsächlich verursachten Kosten bezahlt. *(Zwischenruf des Abg. Dr. Mussil.)* Das ist kein AESSOD-Test, Herr Abgeordneter Mussil. Ich weiß, der dient als Grundlage in dieser Richtung.

Aber ich möchte Ihnen noch zwei, ich glaube, sehr wesentliche Dinge sagen, weil der Herr Abgeordnete Taus von der Wirtschaft gesprochen hat. Zwei Rechnungen. Das ist ja kein Problem, das kann man ja leicht errechnen. Auch die Österreichischen Bundesbahnen haben ja eine kommerzielle Direktion.

Ich möchte nur sagen - Sie wissen es ganz genau -: Im Jahre 1976 wurden neben den Tarifen der Österreichischen Bundesbahnen für die Wirtschaft 700 Millionen an AT-Tarifen gewährt, die nicht veröffentlicht sind, um die österreichischen Unternehmen konkurrenzfähig zu erhalten.

Aber nun möchte ich Ihnen noch folgendes sagen: Ein Leimtransport - Sie sollen mir nicht etwa auf den Leim gehen, weil ich den Leimtransport nenne -, ein Leimtransport von Liesing nach Georgsgmünd bietet die Möglichkeit einer Gegenüberstellung; denn man soll ja unseren Frächtern auch sagen, was denn die echte Auswirkung ist. Das sind also 300 Kilometer auf österreichischem Gebiet und 250 Kilometer auf deutschem Gebiet; wenn er mehr als 800 Kilometer im Monat zurücklegt, tritt ja automatisch die Pauschalierung in Kraft.

Laut Rechnung - die Firmen liegen ja vor - wird derzeit pro Tonne 350 S bezahlt. Wenn jetzt

die Steuer eingeführt wird, bezahlt der um 16,50 S pro Tonne mehr, das sind 4,7 Prozent.

Jetzt frage ich Sie, Herr Abgeordneter Taus: Wo wird hier die Wirtschaft gefährdet mit 4,7 Prozent Erhöhung?

Im Vergleich dazu die Bahnfracht: die Brutto-Bahnfracht 507,60 S, die Netto-Bahnfracht - und jetzt kommen die Refaktien, die gewährt werden - 360 S netto. *(Zwischenruf des Abg. Dr. Mussil.)*

Ich kann Ihnen noch und noch Ziffern sagen, wir haben sehr, sehr genau gerechnet in dieser Richtung: Die Belastung zum Beispiel bei einer Fracht von Wien nach Hamburg ist 0,03 Groschen, das sind 37 S pro Tonne oder 7 Prozent Erhöhung. Machen Sie doch nicht die Frächter nervös, sondern sagen Sie doch die Ziffern, die wirklich stimmen!

Und dann möchte ich Ihnen noch etwas sagen. Es wird hier gefragt - und der Herr Abgeordnete Taus hat mich ja zweimal angesprochen -: Ja was geschieht denn mit diesen Geldern? - Das kann ich Ihnen sehr genau sagen. Man kann es überall nachlesen, nur muß man es lesen. Es ist schon einmal dem Herrn Abgeordneten Dr. Mock der Fehler passiert beim Abgeordneten Tull, daß er nicht genau gelesen hat. Und jetzt passiert der gleiche Fehler dem Herrn Abgeordneten Taus wieder.

Für den Bundesstraßenausbau und Autobahnbau - aus dem zehnjährigen Investitionsprogramm; das ist ja allen bekannt, das können Sie ja lesen -, also für den Autobahnbau und Bundesstraßenbau sind im Basisprogramm 81,9 Milliarden Schilling und im Konjunkturausgleichsprogramm 16,1 Milliarden Schilling, also zusammen 98 Milliarden Schilling, vorgeesehen.

Allein mit dem Basisprogramm werden 300 Kilometer Autobahnen und 275 Kilometer Bundesstraßen gebaut. Das kann man nachlesen. Da können Sie doch nicht sagen: Da wird die Wirtschaft ruiniert. - Da sind doch Firmen beschäftigt, dort arbeiten doch letzten Endes Menschen!

Und im Konjunkturausgleichsprogramm stecken auch noch eine Reihe von Ziffern drinnen. 74 Kilometer Autobahnen und 120 Kilometer Bundes- und Schnellstraßen sollen gebaut werden. *(Ruf bei der ÖVP: „Sollen!“)* Werden auch gebaut. Darf ich wörtlich zitieren, damit Sie beruhigt sind:

Mit den Mitteln aus dem Konjunkturausgleichsprogramm können 74 Kilometer Autobahnen und 120 Kilometer Bundes- und Schnellstraßen gebaut werden.

Dazu kommen noch 140 Kilometer Autobahnen, die von den einzelnen Autobahngesell-

Prechtl

schaften fertiggestellt werden, und 33 Kilometer Schnellstraßen, die von der Arlbergtunnel-AG errichtet werden. Das bedeutet, daß bis zum Jahre 1986 – das ist ja nicht mehr fern, meine sehr geehrten Herren von der Österreichischen Volkspartei – das österreichische Autobahnnetz rund 1 150 Kilometer betragen wird, um etwa 370 Kilometer oder um 45 Prozent mehr als zu Beginn des Jahres 1978.

Zur nächsten Frage, damit ich dem Herrn Abgeordneten Taus keine Frage schuldig bleibe – ich bin immer ein sehr gründlicher Mensch –: Was geschieht jetzt mit den Österreichischen Bundesbahnen?

Auch für die Österreichischen Bundesbahnen sind erhebliche Beträge vorgesehen; das ist ebenfalls nachzulesen. Für die ÖBB sind im Investitionsprogramm die Verbesserung der Auswertung und die Modernisierung des Fahrparkes sichergestellt. Folgende Anschaffungen sind geplant: 240 Elektrolokomotiven, 14 Städteschnelltriebwagenzüge, 11 000 Waggons, dazu kommen 900 Personenwaggons. In wenigen Wochen wird der Verschiebehnhof Kledering in Angriff genommen, der sehr wesentlich zur Rationalisierung der Österreichischen Bundesbahnen und zur Beschleunigung des Wagenumlaufes beitragen wird. *(Abg. Dr. Schmidt: ... Jahre zu spät!)*

Sie sehen also, daß diese Steuergelder – wie stellen Sie es immer so schön populär dar: der „schöne Hannes“ trägt sich's einmal heim und einmal der Bundeskanzler – echt für die österreichische Wirtschaft investiert werden, um die Vollbeschäftigung aufrechtzuerhalten, um echte Werte in der Republik Österreich zu schaffen. *(Beifall bei der SPÖ.)* Das muß doch auch ein Dr. Taus wissen! *(Zwischenruf der Abg. Helga Wieser.)*

Und noch etwas: Es ist in der letzten Zeit so viel darüber geschrieben worden, was denn an Devisen jetzt alles verlorengehe. Da hat man gesagt, es seien keine Deviseneinnahmen mehr zu verzeichnen. Man hat 3,5 Milliarden Schilling von seiten der Bundeswirtschaftskammer angegeben.

Die Schätzungen der Bundesministerien für Verkehr und für Finanzen schauen wesentlich anders aus. Dort sind es ungefähr 1,5 Milliarden Schilling, wobei natürlich noch einiges in Abzug zu bringen ist.

Aber das Wesentlichste in dieser Frage, meine sehr geehrten Damen und Herren, wird, glaube ich, doch immer wieder übersehen: Verkehrspolitik bedeutet doch letzten Endes nicht, daß man nur den Teilbereich der Straße oder den der Schiene sieht. Ich habe es hier im Haus schon

einmal gesagt: Wir gehen sicherlich einer nicht sehr angenehmen Situation entgegen.

Wir hatten vor wenigen Wochen eine Sitzung in Nürnberg über den Rhein-Main-Donau-Kanal. Es gibt hier unterschiedliche Auffassungen, die quer durch alle Parteien gehen, sowohl in der Bundesrepublik als auch in Österreich. Bisher wurden für den Kanal rund 5 Milliarden D-Mark ausgegeben. Die Erhaltungskosten pro Jahr werden mit etwa 300 Millionen D-Mark beziffert. Aber Sie wissen: Es sind in Europa die Eisenbahnen notleidend, der Schwerverkehr ist in Schwierigkeiten, wir haben Pipelines errichtet, und jetzt kommt mit einer Nord-Süd-Verbindung ein zusätzlicher Verkehrsträger.

Hinzu kommt noch die enorm wichtige politische Bedeutung des Umstandes – die Herren der Bundeswirtschaftskammer wissen das ganz genau –, daß die sowjetischen Schiffe mit einer unheimlichen Degression der Tarife einsteigen, weil sie die Möglichkeit haben, im unteren Teil der Donau fünf, sechs, sieben Frächter aufzunehmen – bei uns ist die DDSG in großen Schwierigkeiten –, und diese fahren durch.

Hier gibt es eine Reihe von sehr schwerwiegenden Problemen. Das heißt, diese Steuer, die wir Sozialisten beschlossen haben beziehungsweise beschließen werden, kann nur eine der ersten Maßnahmen sein, die ergriffen werden, weil, wie ich glaube, im Hinblick auf die Energieverknappung dem Schienenverkehr enorme Bedeutung zukommt. *(Zwischenruf des Abg. Dr. Keimel.)*

Zwei Dinge noch, Herr Abgeordneter Dr. Keimel, möchte ich ... *(Neuerlicher Zwischenruf des Abg. Dr. Keimel.)* Für den Luftverkehr braucht man genauso Energie. *(Abg. Dr. Keimel: Ich fragte Sie, ob Sie mit Luft fahren bei der Schiene! Oder braucht das auch Energie?)* Ich danke Ihnen recht schön, Herr Dr. Keimel, für diese Frage. Ich wollte sie eigentlich streichen, aber ich bin doch sehr dankbar für Ihren Zwischenruf.

Ich möchte den Energieverbrauch von Schiene und Straße einander gegenüberstellen. Auch hier gibt es ein Verhältnis.

Im Personenverkehr ist der Energieverbrauch viermal so groß wie bei der Schiene, im Güterverkehr achtmal so hoch. Das heißt: Der Energieverbrauch auf der Straße ist ganz enorm.

Weil Sie diese Frage schon angeschnitten haben, möchte ich gleich noch etwas dazusagen. Ich wollte eigentlich schon Schluß machen, aber ich bin froh, daß Sie immer Zwischenrufe machen.

Wir reden immer wieder von der Umweltver-

Prechtl

schmutzung, und die Menschen sind so besorgt. Die nächste taktische Entscheidung wird sich ja wahrscheinlich bei Ihnen in einer anderen Frage stellen. Ich will diese Frage heute hier gar nicht in den Raum stellen.

Die deutsche Bundesrepublik hat auch eine Berechnung angestellt; leider liegt in Österreich in dieser Hinsicht nichts vor. Wissen Sie, wie stark die Luftverschmutzung durch den Lkw- und den Pkw-Verkehr in der Bundesrepublik ist? - Rund 8 Millionen Tonnen Kohlenmonoxyd, 81,3 Millionen Tonnen Kohlendioxyd, 1,2 Millionen Tonnen Kohlenwasserstoffverbindungen, 120 Millionen Tonnen Schwefeldioxyd, 9,5 Millionen Tonnen Blei.

Jetzt können Sie fragen: Was macht die Eisenbahn? - Die Eisenbahn hat insgesamt nur 2,8 Millionen Tonnen Kohlendioxyd, und in der deutschen Bundesrepublik sind es noch 11 000 Tonnen Schwefeldioxyd, weil dort noch fallweise Dampftrieb ist. Das heißt nicht nur, daß die Eisenbahn leistungsfähiger ist, sie ist auch viel, viel umweltfreundlicher. Dem, glaube ich, sollen wir oder müssen wir als ernst zu nehmende Politiker auch Rechnung tragen.

Es steht eine sehr große Aufgabe vor uns, und ich sage hier in aller Offenheit, daß von der sozialistischen Regierung noch nie so viele konstruktive Maßnahmen im Hinblick auf die Verkehrspolitik ergriffen worden sind, sowohl bei den Investitionen auf der einen Seite als auch jetzt bei den beginnenden rechtlichen Maßnahmen. Wir müssen deshalb die große Aufgabe, für unser Land ein modernes Verkehrssystem zu schaffen, nüchtern und realistisch in Angriff nehmen und alle denkbaren Möglichkeiten der menschlichen Intelligenz, der Wissenschaft und der Technik ausschöpfen. Aus diesen Gründen geben wir diesem Gesetz gerne unsere Zustimmung. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter Dr. **Broesigke** (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Zunächst einige Bemerkungen zu den Ausführungen meines Vorredners. Ich stimme mit ihm darin überein, daß Verkehrspolitik - so sagte er - heute nur mehr international gemacht werden kann. Ich würde aber, wenn diese These stimmt, auf das entschiedenste behaupten, daß dann das Gesetz, das hier vorliegt, kein Akt der Verkehrspolitik ist, sondern geradezu das Gegenteil. *(Zustimmung bei der FPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.)*

Wenn weiters behauptet wird, daß jemand gegen uns wegen dieses Gesetzes im Ausland

Stimmung gemacht habe, so kann ich das nicht überprüfen. Wir Freiheitlichen haben das jedenfalls nicht gemacht. Aber auch hier gilt doch: Mehr Stimmung gegen uns im Ausland, als durch dieses Gesetz erreicht wurde, kann keiner aus eigener Initiative machen.

Wenn schließlich im Lauf der Ausführungen des Kollegen Prechtl vorwurfsvoll die bemerkenswerte Feststellung getroffen wurde, daß sich jeder Unternehmer immer zu Jahresende den Lkw anschafft, so zeigt das eine Einstellung wirtschaftlicher Gegebenheiten, die sich notwendigerweise in jedem Wirtschaftsgeschehen negativ auswirken muß. Denn erstens schwingt da der Unterton mit, daß der Gewinn des Unternehmers etwas Unanständiges sei *(Zwischenruf des Abg. Kern)*, und zweitens, daß eine solche Investition ausgerechnet zu Jahresende etwas volkswirtschaftlich Bedenkliches sei.

Über den ersten Punkt wollen wir hier nicht reden. Wer da glaubt, daß der Gewinn des Unternehmers schlecht ist, der verkennt die Grundlagen unserer ganzen Wirtschaft und die Grundlagen all dessen, was erst die Möglichkeiten zum Umverteilen gibt, das ja viele in diesem Lande sehr gerne tun.

Was aber die Investition anlangt, so wissen wir genau, daß gerade der Herr Bundesminister für Finanzen größtes Gewicht darauf legt, daß investiert wird. Wir können nicht auf der einen Seite rühmend die Investition, die in Staatsbetrieben aus Steuermitteln gemacht wird, hervorheben, auf der anderen Seite aber dem privaten Unternehmer vorhalten, daß er eine Investition durchführt.

Wenn das „Zum Jahresende“ noch auf die steuerliche Seite hinweist, so sollte ja die Bestimmung des Steuergesetzes gerade einen Anreiz geben. Alle gesetzlichen Maßnahmen, die den Zweck haben, zu einem solchen steuerlichen Anreiz zu führen, hat ja die Mehrheit des Hauses mit beschlossen.

Und noch einen Satz habe ich mir hier aufgeschrieben, nämlich den, daß die Unseren - unsere Frächter - gegenüber einer bestimmten Konkurrenz nicht mitziehen können: Sie sind nicht in der Lage mitzuziehen.

Das ist zweifellos richtig, aber warum besteuern wir sie denn dann zusätzlich? Daß sie in Zukunft noch weniger mitziehen können? - Das ist doch keine steuerliche Logik!

Mit 1. Jänner 1973 wurde in Österreich das neue Umsatzsteuergesetz eingeführt und gleichzeitig die Beförderungsteuer, die es bis dahin gab, in die Umsatzsteuer einbezogen und als eigene Steuer aufgelassen. Ich glaube, das ist

Dr. Broesigke

eine Tatsache, die nicht bestritten werden kann. Und nun wird das, was damals aufgegeben wurde, weil es in die Umsatzsteuer einbezogen wurde, neben der Umsatzsteuer wiedereingeführt.

Diese Steuer ist ja schon alt, es ist eine sehr wesentliche Steuer des Mittelalters gewesen, das Vectigal des Thomas von Aquino, und offensichtlich ist es die Meinung der österreichischen Finanzverwaltung, daß man ohne solche mittelalterliche Besteuerungsformen im österreichischen Steuerrecht nicht auskommen könne. Schon bei Thomas von Aquino kann man nachlesen, daß diese Steuer dazu da sei, beizutragen zur Erhaltung des betreffenden Verkehrsweges. Es ist also keineswegs etwas Neues. Die Wiedereinführung bedeutet aber, wie schon gesagt, einen der Bocksprünge des österreichischen Steuergesetzgebers, der im Jahre 1972 mit Wirkung ab 1. Jänner 1973 eine Steuer abgeschafft hat und sie nun unter einer anderen Benennung wiedereinführt.

Dabei zeigt die Entwicklung ziemlich klar, wie sich Dinge im Lauf der Diskussion ins Gegenteil verkehren können.

Begonnen hatte es mit dem Ruf nach einer Besteuerung des Durchzugsverkehrs in Österreich, der ja tatsächlich in den vergangenen Jahren sehr bedenkliche Dimensionen angenommen hatte. Und um diesen Durchzugsverkehr zu besteuern, sah man sich nach Mitteln und Wegen um.

Es wäre nun naheliegend gewesen, etwa eine Abgabe in der Form einzuheben, daß man den betreffenden Frächter verpflichtet, in einem bestimmten Umfang in Österreich zu tanken oder eine Abgabe zu leisten; eine Methode, die durchführbar gewesen wäre. Man hat das nicht gemacht, sondern man hat die Inländer alle einbezogen, die man im Jahre 1973 aus dieser Form der Besteuerung entlassen hatte.

Die Regierungsvorlage enthält dafür eine bemerkenswerte Begründung. Es wird da gesagt:

„Eine Besteuerung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs im Rahmen des geltenden Umsatzsteuersystems hätte wohl dem ECE-Abkommen entsprochen, jedoch die Kündigung zwischenstaatlicher Vereinbarungen mit der DDR ..., mit Griechenland ... und mit Rumänien ... erfordert.“

Also diese drei Vereinbarungen hätten gekündigt werden müssen. Und was muß gekündigt werden auf Grund des jetzigen Gesetzes? - Es muß gekündigt werden das Übereinkommen mit der Bundesrepublik Deutschland, mit Bulgarien, mit Italien, mit

Liechtenstein, mit der Tschechoslowakei und schließlich mit der UdSSR.

Das ist die Gegenüberstellung, wobei ich schon einräume, daß die ersteren Verträge in der letzten Zeit nicht mehr angewendet worden sind, aber jedenfalls ist der Vertrag mit der UdSSR doch ein sehr wesentlicher Vertrag.

Warum man die jetzige Form gewählt hat, ist aus der Zielsetzung an sich nicht erklärbar, wenn man nämlich die Zielsetzung als eine verkehrspolitische sieht, wie mein Vorredner an Hand von verschiedenen Ziffern und Fakten nachzuweisen versucht hat. In Wirklichkeit beweist aber die Vorgangsweise, die man eingeschlagen hat, daß es gar nicht um verkehrspolitische Dinge geht, sondern um fiskalische Probleme, darum, dem Staate zusätzliche Einnahmen zu verschaffen. Das ist der wahre Grund.

Der Herr Vizekanzler hat ja auch im Finanz- und Budgetausschuß als richtig zugegeben, daß das Fiskalische auch ein Grund ist. Es soll also eine zusätzliche Besteuerung erfolgen, und es wird auf diese Weise eine neue Abgabe eingeführt.

Dies ist ja auch klar, denn wenn es um das Problem Straße und Schiene ginge, das in der Begründung der Regierungsvorlage nur am Rande erwähnt wird, wäre es doch naheliegend, den Befreiungskatalog des Gesetzes so zu fassen, daß überall dort, wo es nicht um die Wahl zwischen Straße und Schiene geht, Befreiungen erfolgen, etwa dort, wo diese Wahl nicht gegeben ist, weil die Schiene nicht zur Verfügung steht; es gibt ja sehr zahlreiche Bereiche, wo es nicht möglich ist, sich der Bundesbahnen zu bedienen, aus dem einfachen Grund, weil eben dort kein Bahnhof in passender Nähe ist. Das ist vor allem ein Problem der Holzbranche, die durch dieses Gesetz schwer belastet werden wird. Das wird ja auch zu einer starken Erhöhung der Holzpreise führen.

Es geht also in Wirklichkeit nicht um das Problem Schiene und Straße und auch nicht um die Wegekostenverrechnung und all die Dinge, die hier bemüht worden sind, sondern es geht um die rein fiskalische Frage: Wo gibt es einen Teil der österreichischen Bevölkerung, den man noch zusätzlich besteuern könnte, und wo ist in diesem Staat noch eine Besteuerungsmöglichkeit vorhanden? Das ist der wahre Grund. *(Zustimmung bei der FPÖ.)*

Die Entwicklung, die das ganze genommen hat, hat nun zu einem paradoxen Ergebnis geführt. Angefangen hat es, wie schon erwähnt, damit, daß man den ausländischen Durchzugsverkehr treffen wollte, und geendet hat es damit,

Dr. Broesigke

daß der Inländer nun schlechter dran ist als der Ausländer. Denn der Inländer ist pauschaliert und muß die Pauschalsteuer auf jeden Fall bezahlen. Er hat kein Wahlrecht zwischen dem Beitrag nach Tonnenkilometern und dem Pauschale, sondern er kann nur nach dem Pauschale versteuert werden. Der Ausländer hingegen wird nach den Tonnenkilometern versteuert, aber das Pauschale ist die Höchstgrenze.

Es zeigt sich also, daß es nun endgültig gelungen ist - obwohl man ursprünglich den Durchzugsverkehr treffen wollte -, die Inländer schlechter zu stellen als die Ausländer. Ich möchte sehr bezweifeln, ob das überhaupt verfassungsmäßig in Ordnung ist, Herr Vizekanzler. Sie haben in der letzten Zeit ja verschiedene Schwierigkeiten mit Steuergesetzen gehabt, das eine hat der Verfassungsgerichtshof aufgehoben, das andere wird wahrscheinlich jetzt angefochten werden. Ich glaube, daß auch in diesem Gesetz ein Anlaß für eine Anfechtung enthalten ist.

Es ist sehr gut, wenn in einem Staat die Ausländer den Inländern möglichst gleichgestellt sind, also die Ausländer nicht Menschen zweiten Ranges sind - aus welchen Gründen immer. Aber international ist es ein Unikum, daß ein Steuergesetzgeber ein Steuergesetz macht, bei dem die Inländer schlechter dran sind als die Ausländer, bei dem der inländische Unternehmer schlechter dran ist als der ausländische. Dann kommt mein Vorredner her und sagt - wie er das formuliert hat -: Unsere sind nicht in der Lage mitzuziehen! Er meinte unsere österreichischen Frächter. Na, was glauben Sie, wie die in der Lage sein werden mitzuziehen, wenn das Gesetz geworden ist, wie Sie es hier machen!

Noch ein weiterer Punkt, der mit dem Werden des Gesetzes zusammenhängt. Es war ja ursprünglich anders konzipiert. Man hat ursprünglich die Tonnenkilometer auf beiden Seiten vorgesehen gehabt, und man hatte Ausnahmen von der Beitragspflicht, wie sie im § 2 der Regierungsvorlage enthalten sind. Nun beziehen sich diese Ausnahmen natürlich auf Beförderungen, denn das ganze Gesetz bezieht sich ja auf die Beförderung von Gütern; es ist eine Beförderungssteuer neuer Art, nur heißt es nicht so. Der Beitrag der Inländer aber richtet sich nach Fahrzeugen und nicht nach Beförderungen, was die Pauschalierung mit sich bringt.

Infolgedessen stimmen - darauf habe ich schon im Ausschuß aufmerksam gemacht - die Ausnahmebestimmungen mit den Beitragsbestimmungen nicht überein. Das wird sich auch in der Praxis als nicht administrierbar zeigen, sofern es darum geht, bestimmte Fahrten zu befreien; also nicht Fahrzeuge, sondern Fahrten. Wie das dann gemacht werden soll und in

welcher Weise das kontrolliert werden soll, dafür fehlt in dem Gesetz jede Grundlage.

Nun zur Kostenfrage. Es wurde geschätzt - zumindest sind das die Zahlen aus dem Finanz- und Budgetausschuß -, daß das ganze zwei Milliarden Schilling bringen wird, wovon etwa ein Drittel auf ausländische Frächter entfällt, zwei Drittel auf Inländer.

Nun gibt es dazu einige - wie soll man sagen? - Kommentare. Der erste sagt: Das ist eben eine zusätzliche Steuerbelastung, das werden die Betroffenen schon aushalten! Mein Vorredner hat sogar behauptet, es sei noch nie jemand zugrunde gegangen. - Er möge einmal zum Handelsgericht oder zum Landesgericht für ZRS gehen und sich dort die Konkurse anschauen. *(Zwischenruf des Abg. Prechtl.)*

Herr Kollege, es ist so: An einer bestimmten Abgabe geht niemand zugrunde, aber an dem Aneinanderhäufen, an dem Immer-ein-Stückerl-Dazulegen, an dem schrittweisen Erhöhen; das ruiniert die Leute und jetzt ... *(Abg. Dr. Gradenegger: Auch durch eine schlechte Betriebsführung!)* Auch dadurch! Sicher, das sei Ihnen völlig eingeräumt.

Aber, meine Damen und Herren, jetzt darf ich einmal aus der Praxis sprechen: Wieso kommt es denn, daß in den kleinen Konkursen, die mangels Kostendeckung eingestellt werden müssen, sodaß nicht einmal für die Gläubiger erster Klasse etwas übrigbleibt, die Steuern und die Sozialversicherungsbeiträge die Hauptforderung darstellen und sonst nichts? Das sind doch Betriebe, die durch die übermäßige Abgabenbelastung langsam zugrunde gerichtet wurden. Das ist etwas, was man sehen muß.

Natürlich ist es übertrieben, wenn jemand käme und sagte: Diese Abgabe richtet Betriebe zugrunde! Nein, es ist nicht die einzelne Abgabe, es ist das System - immer mehr und das noch dazu und jenes noch dazu -, das langsam die Betriebe unwirtschaftlich macht, und das Ergebnis ist dann natürlich, daß sie liquidiert werden müssen.

Nun sehen wir es aber einmal von einer anderen Seite. Es wird bekanntlich jede Abgabe überwälzt. Es ist der jeweilige Adressat nur eine Durchgangsstation, das andere ist eine Frage der Zeit. Nach einiger Zeit wird die Abgabe weitergegeben, sie schlägt sich in den Preisen nieder und bringt naturgemäß mit sich, daß das Preisniveau steigt. Das ist eine Tatsache, die in der Fachliteratur unbestritten ist.

Ein sehr wesentlicher Teil der Betroffenen ist, wie schon erwähnt, die Holzbranche. Wenn das also Gesetz wird, so werden wahrscheinlich die Holzpreise in Österreich steigen. Das kann man

Dr. Broesigke

sich sehr leicht ausrechnen. Ich weiß nicht, ob die 10 bis 15 Prozent, die angegeben werden, richtig kalkuliert sind – das will ich gar nicht nachrechnen –, aber aus rein volkswirtschaftlichen Erwägungen kann man sich ausrechnen, daß eine Preissteigerung eintreten wird.

Wir stehen bekanntlich heute vor dem Problem der Zahlungsbilanz. Wir sind interessiert daran, daß unsere Exporte nach Möglichkeit gefördert werden. Ja glauben Sie denn, daß es eine Förderung der Exporte ist, wenn wir heute eine Steuer beschließen, die geeignet ist, diese Exporte zu erschweren, wo doch das natürlich zu höheren Preisen führt und die Konkurrenzfähigkeit vermindert? – Ich glaube nicht.

Was das übrige Problem der Überwälzung anlangt, so ist für das Inland wohl das wichtigste die notwendigerweise eintretende Erhöhung der Baukosten, die mit diesem Gesetz in Zusammenhang steht. Ich will auch hier wieder nicht nachprüfen, ob die 8 Prozent richtig sind, die geschätzt werden, oder ob es nur 6 oder vielleicht sogar 9 Prozent sind. Das genau auszurechnen ist sehr schwer, das ist uns allen bewußt, aber daß es zu einer solchen Erhöhung kommen wird, ist klar.

Das heißt also: In Wirklichkeit zahlen im Endergebnis diese zusätzlichen 2 Milliarden Steuereinnahmen alle Österreicher. Wenn wir den Anteil der ausländischen Frächter ausscheiden, so können wir uns ziemlich genau ausrechnen, daß dieses Gesetz nichts anderes bedeutet, als daß jeder Österreicher – Mann, Frau, Kind – zusätzlich mit 200 S pro Jahr zur Kasse gebeten wird. Das ist die Konsequenz, und alles andere sind Beschönigungsversuche, sind Versuche, sachliche Erklärungen dafür zu finden, daß letzten Endes der Staat von der gesamten österreichischen Bevölkerung zusätzlich Geld haben will.

Es glaubt vielleicht mancher, daß er an solchen Dingen nicht beteiligt ist, weil ja der Adressat der Steuer, also der, der sie beim Finanzamt einzahlen muß, ein anderer ist. Aber im Endergebnis lehrt die Entwicklung, daß das alle gemeinsam tragen müssen. Es wird damit die Steuerschraube wieder um ein Stück weitergedreht, ohne daß irgendein Versuch einer Budgetreform, einer Steuerreform unternommen würde. Nur nach dem Einfall des Augenblicks versucht man, eine seinerzeit abgeschaffte Steuer wieder einzuführen und die Bevölkerung zusätzlich zu belasten.

Wir sind über die 40 Prozent Abgabenbelastung hinaus, und es war sehr richtig, wenn heute schon gesagt wurde, daß es eben an der Einsicht in die Grenzen der Besteuerung fehlt.

Die Grenzen sind nämlich letzten Endes schon längst überschritten, und das wird sich früher oder später sehr stark bemerkbar machen.

Einer solchen Steuerpolitik und einem solchen Gesetz können wir Freiheitlichen nicht unsere Zustimmung geben. *(Beifall bei der FPÖ.)*

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

Abgeordneter Dr. **Tull** (SPÖ): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Der aufmerksame Zuhörer der Ausführungen des Herrn Bundesparteiobermannes Dr. Taus mußte heute zur Überzeugung kommen, daß es sich Herr Dr. Taus wieder einmal sehr leicht gemacht hat. Er hat sich zwar zum Thema Straßenverkehrsbeitragsgesetz als Redner eintragen lassen, er hat aber über alles gesprochen, nur so gut wie nichts über diese zweifelsohne nicht ganz leichte, für viele unter Umständen auch nicht verständliche Materie, weil man immer wieder versucht, die Zusammenhänge in einem gänzlich verzerrten Sinne darzustellen.

Herr Dr. Taus hat es sich heute in seiner Rede ebenso leicht gemacht wie vor einigen Tagen, als er in einer großen Erklärung festgestellt hat, daß der Staat, daß ganze Institutionen des Staates vom Verfall bedroht seien. Er hat in geradezu melodramatischer Form hier festzustellen versucht, daß wir schon fast vor Ruinen stehen, um gleichzeitig in einem Atemzug an diesen vom Verfall bedrohten Staat die Forderung zu erheben, den Wunsch anzumelden, 10 Milliarden Schilling als Steuerermäßigung zur Verfügung zu stellen. Das ist der Widerspruch, in dem sich Herr Dr. Taus und, das ist die Grotteske, mit ihm die ganze Österreichische Volkspartei befinden.

Wir haben es uns, meine Damen und Herren, gerade bei diesem Gesetz nicht so leicht gemacht, wie es sich Herr Dr. Taus und verschiedene Redner der Österreichischen Volkspartei im Finanz- und Budgetausschuß gemacht haben und wie es sich diese Redner, wie ich vermute, auch heute wieder machen werden.

Wir haben diese Materie sehr gründlich beraten und behandelt. Aber ich muß doch an eines erinnern – es wird heute wahrscheinlich nicht anklingen –: Im Finanz- und Budgetausschuß haben selbst Redner der Opposition zugeben müssen, daß langwierige Verhandlungen geführt wurden, daß die Regierungspartei, daß die betroffenen Ministerien keinesfalls einen Justamentstandpunkt eingenommen haben und daß sachliche Argumente weitestge-

Dr. Tull

hend berücksichtigt wurden. Ja es war doch letzten Endes so, daß in der Sitzung des Finanz- und Budgetausschusses selbst noch ein Abänderungsantrag, ein gemeinsamer Abänderungsantrag der Abgeordneten Mussil und Mühlbacher, zur Verhandlung stand, der schließlich mit den Stimmen der Österreichischen Volkspartei und der Regierungspartei angenommen wurde.

Bedauerlich ist nur eines, meine Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei: daß Ihre bisher gegen diese Regierungsvorlage vorgebrachten Argumente sehr simpel waren, so simpel, daß sie daher auch nicht überzeugend und nicht glaubwürdig wirken konnten. (*Abg. Leibenfrost: Aber, Herr Tull!*)

Als erstes haben Sie beispielsweise – und das werden Sie wahrscheinlich auch heute wieder tun, meine Damen und Herren von der Österreichischen Volkspartei; vielleicht werden Sie es, Herr Abgeordneter Leibenfrost, auch tun, so ähnlich wie es beispielsweise Herr Dr. Mussil oder Ihr Fraktionskollege Keimel im Finanz- und Budgetausschuß getan haben – dieses Gesetz einfach als Negativgesetz bezeichnet, und zwar deswegen, weil nunmehr angeblich viele Arbeitsplätze im Transportgewerbe bedroht seien. (*Zwischenruf des Abg. Dr. Blenk.*)

Sie haben gestern, meine Damen und Herren von der Österreichischen Volkspartei, in Oberösterreich eine große Protestkundgebung durchgeführt, „Demonstrationen gegen Lkw-Steuer“, wie es im „Neuen Volksblatt“ von heute heißt. Und da schreiben Sie unter dem Titel „Herr Kreisky, können Sie noch ruhig schlafen?“: „Für viele geht es ums Überleben“.

Meine Damen und Herren! Ich möchte in diesem Zusammenhang noch eines sagen: Wir würdigen ... (*Zwischenruf des Abg. Dr. Blenk.*)

Herr Kollege Dr. Blenk und alle Vertreter des Wirtschaftsbundes! Wir würdigen sehr wohl die Bedeutung des Gütertransportgewerbes als einen wichtigen Dienstleistungszweig der österreichischen Wirtschaft. Wir wissen, daß dort Tausende Menschen beschäftigt sind. Aber wollen Sie doch auch zur Kenntnis nehmen, daß es Tausende Menschen gibt, die im Fremdenverkehr Arbeit und Brot finden und deren Arbeitsplätze, wenn nicht endlich einmal etwas geschieht, um die derzeit schon außerordentlich bedrohlichen Verhältnisse auf den Fernstraßen zu verbessern, ebenso gefährdet sind oder noch viel gefährdeter werden, als, wie Sie es heute hinstellen, angeblich Arbeitsplätze im Gütertransportgewerbe gefährdet sind.

Aber noch etwas, meine Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei. Herr Dr. Kreisky kann ruhig schlafen, er kann deswegen

ruhig schlafen, weil es am 1. März 1978 2 711 817 Beschäftigte in diesem Land gegeben hat (*Beifall bei der SPÖ*), weil es eine Rekordbeschäftigung gegeben hat und weil es noch nie so viele Menschen im Arbeitsprozeß gegeben hat wie jetzt, um weit mehr als 300 000 gegenüber der Zeit, als Sie (*zur ÖVP gewendet*) die Regierung gestellt haben.

Meine Damen und Herren! Das ist das Ergebnis der Politik dieser sozialistischen Bundesregierung. Und deswegen kann Dr. Kreisky, können die Mitglieder der Bundesregierung und können wir alle ruhig schlafen. Wir können uns glücklich preisen, daß wir nicht so viele Arbeitslose haben wie in anderen Ländern, wie im EWG-Raum, wo es heute immerhin 6 Millionen Arbeitslose gibt, darunter 600 000 Jugendliche, die keinen Arbeitsplatz finden können.

Das ist der Erfolg sozialistischer Tätigkeit, das sind die Früchte der sozialistischen Bundesregierung, die durch ihre zielstrebige Arbeit in acht Jahren dieses Ergebnis den Österreichern und Österreicherinnen erbracht hat. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Meine Damen und Herren! Sie haben ein zweites Argument während der Verhandlungen im Finanz- und Budgetausschuß vorgetragen, Sie haben nämlich behauptet, daß die Konkurrenzfähigkeit des Transportgewerbes schwer beeinträchtigt sei, weil nunmehr ein mörderischer Wettbewerb eintrete. Aber im gleichen Atemzug haben Sie behauptet und werden es sicherlich auch heute wieder tun – ich bin überzeugt, daß das der Haupttenor Ihrer Ausführungen sein wird –, daß es durch dieses Gesetz keine Verlagerung von der Straße auf die Schiene geben könne.

Das ist doch ein Widerspruch in sich selbst. Wenn das Gewerbe einer mörderischen Konkurrenz ausgesetzt ist, wenn es in diesem Gewerbe nunmehr zu Schwierigkeiten kommen sollte, wenn es wirklich dazu kommen sollte, daß unzählige Betriebe eingehen würden, liquidiert werden müßten (*Abg. Dr. Blenk: Was Sie ja beabsichtigen!*), dann müßte doch eine Verlagerung zur Schiene eintreten, denn die Güter müssen ja transportiert werden. Aber Sie sagen doch selbst, es gebe Ihrer Meinung nach keine Verlagerung von der Straße auf die Schiene.

Das dritte Argument, das Sie ins Treffen geführt haben, lautete, es trete nunmehr eine Verschiebung im Steuerwesen, im gesamten Steuersystem dahin gehend ein, daß eine Verlagerung zur Bundessteuer erfolge. Sie haben gefragt, ob das mit dem Föderalismus vereinbar sei, ob Gespräche mit den Finanzausgleichspartnern geführt worden seien.

Dr. Tull

Meine Damen und Herren, darauf kann man nur eines antworten: Der schwere Güterverkehr, der wirkliche Güterverkehr, um den es geht, also die großen Lkw-Züge, die fahren doch nicht auf den Gemeinde- und Landesstraßen. Die Bundesstraßen und die Autobahnen werden vor allem von diesen langen Zügen befahren (*Abg. Leibenfrost: Das ist ein ganz anderer Zusammenhang!*), und die Errichtung, der Bau und die Erhaltung dieser Straßen sind es doch im Grunde genommen, für die der Bund aufzukommen hat. (*Abg. Dr. Blenk: So etwas Unsinniges! Mein Gott, Herr Tull!*)

1976 hat es in Österreich trotz der damaligen Wirtschaftsflaute im Güterverkehr 6,2 Milliarden Tonnenkilometer Verkehrsleistungen der in- und ausländischen Lkws gegeben. Dazu kam auch noch der Nahverkehr mit einer etwa gleich großen Verkehrsleistung. Die Verkehrsleistung der Lkws im Fernverkehr – und das ist doch ein maßgebender Grund, der uns bewogen hat, diesen Schritt nunmehr in Erwägung zu ziehen beziehungsweise ihn heute gesetzmäßig zu verankern und zu verabschieden – ist von 1961 bis 1976 um 800 Prozent gestiegen. 800 Prozent Steigerung bei den Lkws, bei den Österreichischen Bundesbahnen jedoch lediglich eine Steigerung von 40 Prozent. (*Abg. Dr. Blenk: Warum? Das hat doch einen tieferen Grund!*)

Das gibt doch zu denken, ebenso wie die Tatsache, daß das Transitaufkommen von 1961 bis 1976 bei den Österreichischen Bundesbahnen lediglich um 90 Prozent gestiegen ist, während es auf der Straße um 2 254 Prozent angewachsen ist.

Man soll doch nicht übersehen, meine Damen und Herren von der Österreichischen Volkspartei, daß dieser Straßengüterfernverkehr schienenparallel in Konkurrenz, und zwar permanent in Konkurrenz zu den Österreichischen Bundesbahnen abgewickelt wird. (*Abg. Dr. Blenk: Sie kommen nicht mehr mit!*) Vielleicht werden Sie das jetzt verstehen, Herr Dr. Blenk. Ich versuche es jetzt so einfach darzustellen, daß auch Sie noch mitkommen, und ich hoffe, daß Sie jetzt verstehen werden, was ich Ihnen zu sagen habe.

Es ist doch unbestritten, Herr Kollege Dr. Blenk, daß der Straßenverkehr derzeit aus allgemeinen Steuermitteln subventioniert wird. Ebenso unbestritten ist das zweite Faktum, das einfach nicht wegzudiskutieren ist, nämlich daß die Lkws derzeit durch die Pkws in Österreich in einem überdurchschnittlichen Ausmaß subventioniert werden. (*Abg. Dr. Blenk: So ein Unsinn!*) Das ist ein Unsinn?

Herr Kollege, wir haben uns über diese Frage auch im Finanz- und Budgetausschuß unterhal-

ten. Herr Dr. König hat im Finanz- und Budgetausschuß diese Steuer als eine Wahnsinnstat bezeichnet.

In den „Oberösterreichischen Nachrichten“, und zwar im Wirtschaftsteil, antwortete Herr Dr. König Herr Ambrositsch unter anderem: „Die Wahrheit kann man leicht aus diesen Stellungnahmen hervorlesen. So muß deutlich hervorgehoben werden, daß ein wirtschaftlicher Wahnsinn in keiner Weise vorliegt, denn derzeit bezahlt ein 38-Tonnen-Lkw-Zug nicht mehr Steuer für die Straßenabnutzung als ein großvolumiger Pkw, nämlich genau 3 600 S pro Jahr.“

Herr Dr. König beklagte auch im Finanz- und Budgetausschuß die Situation, die nunmehr durch dieses Gesetz entstände, im Vergleich zur Bundesrepublik Deutschland und behauptete, daß unsere Frächter nun nach Verabschiedung dieses Gesetzes nicht mehr konkurrenzfähig wären.

Auch hierauf eine Antwort, eine sehr deutliche Antwort. Wenn VP-Abgeordneter König meint – das sage nicht ich, das sagen Leute, die sich mit der Materie sehr eingehend beschäftigt haben, etwa Wirtschaftsjournalisten –, daß österreichische Frächter künftig international nicht mehr konkurrenzfähig sein würden, sollte er einen Blick in die Bundesrepublik Deutschland werfen. Dort müssen Lkw-Halter seit Jahren denselben Betrag bezahlen, der von den Österreichern ab 1. Juli dieses Jahres kassiert werden soll.

Meine Damen und Herren! Das sind die Fakten. Sie malen wieder einmal schwarz. Sie beschwören wieder einmal den Weltuntergang herauf, daß nunmehr alles ruiniert wäre. Und siehe da, es stellt sich heraus, daß das, was bei uns eingeführt werden soll, gleichermaßen bereits in anderen Staaten, zum Beispiel in dem bedeutsamsten EWG-Staat, in der Bundesrepublik Deutschland, seit Jahr und Tag der Fall ist, ohne daß deswegen dort die Frächter ruiniert würden, ohne daß dort die Frächter an der Klagemauer stünden, an die Sie sie hier in Österreich aus kurzfristigen politische Gründen nunmehr gerne hinstellen wollen.

Meine Damen und Herren! Man sollte das jetzt einmal auch rein volkswirtschaftlich sehen. Man soll die Dinge nicht nur von einer partiellen Basis aus, nicht nur vom Standpunkt des einzelnen Unternehmers aus sehen. Stellen wir doch einmal einen großen Zusammenhang, einen gesamtwirtschaftlichen Zusammenhang her, und da ergibt sich folgende Situation: Es klafft seit Jahren in Österreich eine Schere zwischen den Erträgen der Kfz-spezifischen Steuer und den Ausgaben der Gebietskörperschaften für den Bau und die Erhaltung unseres

Dr. Tull

Straßennetzes. Im Jahre 1976, meine Damen und Herren, standen beispielsweise Erträgen von 12,4 Milliarden Schilling Ausgaben für den Straßenbau und für die Straßenerhaltung von 22,6 Milliarden Schilling gegenüber. (*Abg. Dr. Keimel: Falsch! Falsche Ziffern!*) Somit betrug 1976 das Straßenbau- und Straßenerhaltungsdefizit über 10 Milliarden Schilling.

Man soll doch nicht immer nur vom ÖBB-Defizit sprechen. Schauen wir uns einmal das Straßenbau- und Straßenerhaltungsdefizit an, und dann werden wir feststellen - mit einem Male wird es allen klar in diesem Lande -, daß wir ein Straßenbau- und ein Straßenerhaltungsdefizit von jährlich über 10 Milliarden Schilling gehabt haben. Und daß, meine Damen und Herren, die Pkw auch die Lkw subventionieren, wird doch wohl niemand von Ihnen ernstlich bezweifeln oder in Abrede stellen können.

Der Straßenbau- und der Straßenerhaltungsaufwand ist doch für die schweren Lkw-Züge um ein Bedeutsames, um ein Beträchtliches höher als für die Pkw. Ein österreichischer Lkw erbringt, bezogen auf das gleiche Gewicht und die gleiche Fahrleistung, nur ein Achtel bis ein Sechstel des Wegekostenbeitrages eines Personkraftwagens. Und ein ausländischer Lkw-Zug muß hiefür praktisch überhaupt nichts leisten, denn auf den Transitstrecken wird - und das ist doch allgemein bekannt - kaum getankt.

Es steht somit eindeutig fest, daß es derzeit eine zweifache Disparität gibt, mit der wir uns auseinandersetzen, mit der wir uns ernstlich zu beschäftigen haben, und die wir unter allen Umständen zeitgerecht abzubauen beziehungsweise als Endziel endgültig zu beseitigen haben. Da ist einmal die Disparität zwischen der Schiene und der Straße, und die zweite Disparität, die sich ebenso unangenehm auswirkt für Tausende und Abertausende von Österreicherinnen und Österreichern, ist jene zwischen dem Lkw und dem Pkw.

Wenn man das ÖBB-Defizit unentwegt unter Beschuß nimmt und in Augenschein zieht, wenn man unentwegt kritisiert, daß die Österreichischen Bundesbahnen ein zu hohes Defizit haben, so muß man doch gerechterweise sagen: Das ist ja nicht das einzige Defizit, das uns mit Sorge erfüllt. Dieses Straßenbau- und Straßenerhaltungsdefizit ist doch ebenso bedenklich, ist doch ebenso gefährlich und muß früher oder später abgebaut werden. Und Defizite - das ist nun einmal eine volkswirtschaftliche Grunderkenntnis - kann man nur dort beseitigen, wo sie entstehen.

Nun hat der Herr Abgeordnete Dr. Broesigke gesagt, der Staat wolle zusätzliches Geld, fiskalische Gedanken seien es, die hier bei diesem Gesetz mit Pate gestanden sind.

Das haben wir nie in Abrede gestellt. Natürlich braucht der Staat mehr Geld. Aber man muß doch dann auch fragen: Warum? Wofür? Für welchen Zweck? - Der Staat braucht mehr Geld, um diese Disparität, die sich so unangenehm für uns alle auswirkt, langsam abzubauen. Wir verschweigen nicht - wir haben nichts verschämt zu verschweigen -, daß wir aus diesem Grunde mehr Geld brauchen, um eben diese Defizite, das ÖBB-Defizit genauso wie das Straßenbau- und Straßenerhaltungsdefizit, abbauen zu können.

Nun, meine Damen und Herren, doch noch einige Grundüberlegungen, die bei der Verabschiedung dieses Gesetzes nicht übersehen werden dürfen. Es ist doch allgemein bekannt - jede Österreicherin, jeder Österreicher kann sich davon täglich überzeugen, man braucht doch nur zu einer Fernstraße zu gehen -: Unsere Fernstraßen sind überlastet, und das Fernstraßennetz muß vor einem totalen Zusammenbruch bewahrt werden. Daher muß alles unternommen werden, um eine Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Straße auf die Schiene in die Wege zu leiten.

Es ist unbestritten, daß schwere Lkw einen höheren Straßenbau- und Straßenerhaltungsaufwand bedingen. Diese Monster, die täglich über unsere Fernstraßen rollen, setzen breitere Straßen, stärkere Fahrbahnen und darüber hinaus auch noch viele Kriechspuren voraus, die den Staat viele Milliarden von Schillingen kosten.

Es ist doch allgemein bekannt, meine Damen und Herren, daß die Durchlässigkeit der Fernverkehrsstraßen, aber auch der Transitstraßen vielfach erschöpft ist.

Was den Individualverkehr betrifft: Wer hat sich nicht schon oft geärgert, wenn vor einem Pkw einige Lkw-Züge langsam dahingekrochen sind? Der Individualverkehr ist doch heute schwerst belastet und behindert.

Das damit zusammenhängende Sicherheitsrisiko darf auch nicht übersehen werden. Dieses Risiko steigt doch mit jedem zusätzlichen Lkw-Zug, der Österreichs Straßen befährt.

Und daß das Leben in den Dörfern und Straßen entlang dieser Fernstraßen zu einer Qual, zu einer unerträglichen Qual für viele Tausende von Mitbürgern geworden ist, steht wohl auch außer Streit.

Meine Damen und Herren! Wenn wir verhindern wollen, daß auch der Fremdenverkehr, einer unserer wichtigsten Erwerbszweige, früher oder später mit zu Schaden kommt und von diesen rollenden Monstern buchstäblich niedergewalzt wird, dann muß zeitgerecht etwas unternommen werden, und daher dieses Gesetz.

Dr. Tull

Denn es ist auf die Dauer unerträglich, daß das ÖBB-Defizit und das Straßenbau- und Straßenerhaltungdefizit aus allgemeinen Steuermitteln gedeckt werden müssen. Es ist auf die Dauer gesehen volkswirtschaftlich ein Nonsens, daß 25 Prozent der Kapazitäten bei den Österreichischen Bundesbahnen unausgelastet sind, während die Straßen buchstäblich voll sind, buchstäblich vor einem Chaos, vor einem Zusammenbruch stehen.

Meine Damen und Herren von der Österreichischen Volkspartei beziehungsweise vom Wirtschaftsbund, können Sie es, die Sie so viel davon reden, daß gespart werden muß, daß mit den Steuermitteln sparsamst gewirtschaftet werden soll, auf die Dauer gesehen wirklich guten Gewissens verantworten und vertreten, daß 7 Millionen Österreicher - diese Frage steht im Raum - Jahr für Jahr die Verkehrswege für 300 Millionen Menschen Europas allein finanzieren?

Das Fazit dieser Fakten sind - das sind, glaube ich, die einzig möglichen Konsequenzen, die aus dieser Situation zu ziehen sind - verkehrspolitische Maßnahmen, um dieser unerträglich gewordenen zweifachen Disparität entgegenzuwirken. *(Abg. Graf: Unerträglich sind das Gesetz und die Rede, die Sie halten! Sie reden wider besseres Wissen! Das Gesetz ist unerträglich und Sie!)* Diese Maßnahmen müssen, Herr Kollege Graf, ob Sie wollen oder nicht, durch ordnungspolitische Maßnahmen organisch ergänzt werden *(Abg. Graf: Was hat das mit Ordnungspolitik zu tun?)*, und schließlich werden von uns allen zusammen, Herr Kollege Graf, auf lange Sicht gesehen auch energiepolitische Maßnahmen ergriffen beziehungsweise entsprechende Überlegungen angestellt werden müssen, um dieser Entwicklung zeitgerecht erfolgreich begegnen zu können. *(Abg. Graf: Die Regierung werden wir auf die Dauer nicht aushalten!)*

So gesehen, meine Damen und Herren, ist dieser Straßenverkehrsbeitrag eine unbedingte Notwendigkeit im Interesse geordneter, verbesserter Verhältnisse auf den österreichischen Straßen. Darüber hinaus geht es dabei darum, der Disparität, die sich hier nunmehr auftut, dieser Schere, einerseits Defizit der Österreichischen Bundesbahnen, andererseits steigendes Defizit beim Straßenbau und bei den Straßenerhaltungskosten, entgegenwirken zu können. *(Abg. Graf: Dafür bringen wir die Frächter um!)*

So gesehen ist dieses Gesetz eine Notwendigkeit, und deswegen stimmen wir dieser in Aussicht genommenen Regelung zu. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident **Minkowitsch**: Als nächster zum Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Dipl.-Vw. Josseck. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dipl.-Vw. **Josseck** (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Es ist immer sehr leicht, nach meinem Vorredner, Herrn Dr. Tull, Anknüpfungspunkte zu finden.

Ich darf, Herr Dr. Tull, im Zusammenhang mit Ihren Ausführungen festhalten: Ich habe das Gefühl, daß es sich bei sämtlichen Begründungen, wie sie heute von sozialistischen Rednern und von Ihnen im verstärkten Maße vorgebracht wurden, lediglich um eine Herumrederei und um eine Augenauswischerei in der Argumentation handelt. Denn es steht fest - und das hat Dr. Broesigke hier klar gesagt -: Dem Finanzminister geht es lediglich darum, seine Budgetlöcher zu stopfen, und sonst um gar nichts! Er sucht Mittel und Wege, dieses Geld aus den Österreichern herauszupressen. Doch Sie wollen den Österreichern klarmachen: Schaut, auf der Straße so viele Lkw, der dicke Brummer, der führt uns zusammen, du kannst nicht überholen!

Das sind doch kindische Argumente, Herr Dr. Tull! Ihnen geht es nur um die 2 bis 2,5 Milliarden, die dazu dienen sollen, die Budgetlöcher zu stopfen.

Zum zweiten: Ich bin sehr überrascht, Herr Dr. Tull! In meinen Augen haben Sie bisher - das weiß man, wenn man mit Ihnen auf den Österreichischen Bundesbahnen fährt - als einer der größten Kritiker des Transportwesens der Österreichischen Bundesbahnen gegolten, ich glaube, vielleicht einschränkend, als größter Kritiker unter den Abgeordneten, die die Westbahn benützen. Deshalb hoffe ich, daß Sie meinen Passagen, bei denen ich dann auf die Bundesbahnen kurz eingehen werde, volle Zustimmung geben werden.

Und ein drittes noch: Sie haben hier, wie immer mit erhobenen Händen, gleich am Anfang gesagt: Unser Bundeskanzler kann gut schlafen: über 2,8 Millionen Arbeitstätige in Österreich. - Gott sei Dank! Aber nicht allein auf Grund der Aktivitäten des Bundeskanzlers! Darüber müßte man sich verbreiten.

Aber, Herr Dr. Tull, man muß dazu auch einschränkend sagen, daß die Hälfte dieser Arbeitnehmer in Österreich die Steuern nur dafür zahlt, daß der Finanzminister die Zinsen und die Staatsschulden überhaupt abdecken kann. Das muß man zur Zahl der Erwerbstätigen dazusagen.

Wir haben heute ein Gesetz vorliegen, das neuerlich eine Belastung von mehr als 2 Milliarden auf die österreichische Bevölkerung zubringt. Damit werden wiederum Mittel aus der Bevölkerung und aus einem Wirtschaftszweig herausgepreßt - ich sage das ganz deutlich und nachdrücklich -, weil der Finanzminister hinten und vorne mit seinen Finanzie-

Dipl.-Vw. Josseck

rungsmöglichkeiten im Budget nicht mehr zu Rande kommt.

Ich frage mich: Wie lange läßt sich die Familie Österreicher, der österreichische Steuerzahler diese sozialistische Alleinregierung noch gefallen?

Da kommt dann der Finanzminister und erklärt immer wieder: Aber jetzt ist es das letzte Mal und von nun an nichts mehr an Steuern. Das ist doch ein Wortbruch nach dem anderen! Ich weiß, ich weiß, das ist kein Straftatbestand. Aber er muß sich sagen lassen: Das ist unmoralisch. Es ist unmoralisch, immer wieder vor den Österreicher zu treten und zu sagen: Keine neuen Belastungen!, aber im selben Atemzug schon wieder einen Ballon steigen zu lassen.

Nun ist es doch – wenn es Herr Kollege Prechtl auch nicht wahrhaben will – sicher, daß diese Belastung nicht nur den Transportunternehmer, nicht nur den Lkw-besitzenden Unternehmer, sondern alle Österreicher trifft. Alle, auch Sie, Herr Dr. Tull, werden die 200 S Belastung im Jahr zu zahlen haben, weil die Wirtschaft einfach nicht in der Lage ist, diese Kosten zu schlucken. Das muß man auch ganz deutlich sagen.

Aber wenn man die Ausführungen von der sozialistischen Seite des Hauses hört, hat man das Gefühl, daß hier wirklich noch einige wirtschaftspolitisch Blinde herumrennen. Ich habe ausdrücklich nicht „Blindgänger“ gesagt. Bitte, das nicht zu verwechseln! Ich habe gesagt: „wirtschaftspolitisch Blinde“. Sonst wäre es nicht möglich, daß Sie, Herr Dr. Tull, und Herr Kollege Prechtl sich hier darüber alterieren, daß die Zahl der Lkw-Züge und der Fahrzeuge in Österreich, der Schwerfahrzeuge, um 800 Prozent zugenommen hat. Da wird der Eindruck vermittelt, daß die Herren Unternehmer immer am Jahresende schauen, wieviel Gewinn sie haben, und dann kaufen sie einen Lkw. Ich frage mich: Wo leben denn diese Leute? Sie leben doch auf dem Mond. Sie erkennen die Wirtschaftszusammenhänge nicht, sonst könnten sie sich doch über solche Dinge nicht aufregen.

Meine Damen und Herren! Sie werden sich sicher schon gefragt haben, welch riesiges Unterlagenpaket der Abgeordnete Josseck ans Rednerpult schleppt. (*Der Redner zeigt einen Stoß Unterlagen.*) Aber schade, daß der Herr Finanzminister nicht da ist. Ich hätte ihm sonst diese Unterlagen hingelegt. Vielleicht hätte er darunter einige bekannte Namen gefunden, auch Sozialisten, die hier unterschrieben haben. Wir Freiheitlichen haben uns nämlich der Mühe unterzogen, eine Initiative zu setzen: eine Protestunterschriftensammlung gegen diese Lkw-Steuer.

Das ist aber nicht nur Protest, meine Damen und Herren, sondern wir haben auch eine vernünftige Alternative angeboten, eine Alternative, die in Ihre Ausführungen genau hineinpassen würde, nämlich daß wir die Transporte, vor allem die Schwertransittransporte durch Österreich, in den Griff bekommen müssen.

Ich habe Ihnen hier folgendes Ergebnis, meine Damen und Herren, vorzulegen: In wenigen Wochen konnten wir, ohne große Schwierigkeiten, ohne herumrennen zu müssen, 12 861 Unterschriften erreichen.

Ich glaube, das ist eine Kundgebung, an der man nicht so ohneweiters vorbeigehen kann. Wenn Sie heute, meine Damen und Herren Sozialisten, diese 12 861 Unterschriften in keiner Weise zur Kenntnis nehmen, dann lassen Sie sich von mir sagen, daß Sie, wenn man nicht Ihre Parteifarbe hat, Ihr Parteibuch trägt, jede Initiative mit Füßen treten.

Ich sehe das auch heute auf uns zukommen. Ich darf es Ihnen noch einmal in die Höhe halten (*der Redner hält den Stoß Unterlagen hoch*): Es ist ein Paket von über 12 000 Unterschriften! Ich bin überzeugt, daß in den nächsten Tagen noch eine ganze Anzahl einlangen wird.

Meine Damen und Herren Sozialisten! Ich möchte mich vor allem an den Herrn Finanzminister wenden, der sich ja diese Debatte nicht anhören will, weil er glaubt, es gehe um Transportprobleme und die ganze Schuld liege beim Verkehrsminister. Nein, hier geht es um Probleme des Finanzministers! Ich würde ihm das Paket sehr gerne in die Hand geben, aber ich könnte mir vorstellen, wenn er da vielleicht den einen oder anderen Namen liest, daß es dann zu Pressionen führt. Ich wäre gerne bereit, die Unterschriften beim Notar zu deponieren, um die Anzahl glaubhaft zu machen.

Ich darf zurückkommen auf das, was Herr Dr. Tull zu Beginn ausgeführt hat, von dem wir Freiheitlichen, auch ich, glauben und alle Parteienvertreter in Österreich am Anfang einer Meinung waren, daß es sich – und darum hat ja der Titel ursprünglich auch „Transitsteuer“ geheißen – um eine Besteuerung, um eine Einhebung von Abgaben handeln soll für durchreisende Schwerfahrzeuge, die die österreichischen Straßen über Gebühr beanspruchen.

Man will in den Erläuterungen zum Gesetz offensichtlich die Bevölkerung irreführen, dahin gehend irreführen, daß es Androsch nicht darum geht, 2 Milliarden zu bekommen, um Budgetlöcher zu stopfen, sondern um das Geld auf die Straße zu bringen. Dann frage ich ihn: Warum wehrt er sich ununterbrochen, daß diese 2 bis 2,5 Milliarden Schilling, die nun zusätzlich

Dipl.-Vw. Josseck

hereinkommen, nicht zweckgebunden werden, nicht der Straße zugeführt werden?

Wenn Dr. Tull jammert, daß er mit seinem VW dem Brummer nicht vorfahren kann, dann muß doch er dem Finanzminister sagen: Dann bring' aber das Geld auf die Straße! Aber davon will der Finanzminister nichts wissen, weil er hinten und vorne mit seinen Mitteln nicht zurechtkommt und einfach eine Quelle sucht, aus der er noch etwas herauspressen kann.

Es heißt in den Erläuterungen - ihnen könnte man ja noch folgen, und daher auch hier die Initiative des Ringes der freiheitlichen Wirtschaftstreibenden, eine vernünftige Alternative dazu anzubieten; ich werde Ihnen dann auch noch diese Alternative sagen, die paßt nämlich genau hinein in die Erläuterungen, in die irreführenden Erläuterungen -:

„Ausländische Lastwagen leisten praktisch keine Straßenabgaben, weil auf den kurzen österreichischen Fahrtstrecken kaum getankt wird und daher keine Treibstoffsteuern entrichtet werden.“ - Richtig!

Es soll das Fernstraßennetz nicht bis zum Zusammenbruch überbelastet werden. Es muß daher gelingen, den Güterschwerverkehr, wo dies möglich und vor allem auch vernünftig ist - auf das komme ich dann noch, Herr Kollege Prechtl -, auf die Bahn zurückzuverlagern. Die rasante Entwicklung des Lkw-Verkehrs verschärft die Probleme vor allem im Transit von Jahr zu Jahr. Hier wird ununterbrochen vom Transit, von der Schwerbelastung der Straße gesprochen, aber der Finanzminister wehrt sich aus den genannten Gründen gegen eine Zweckbindung.

Ich darf hier auf die Alternative, wie wir Freiheitlichen sie uns vorstellen, eingehen, daß nämlich eine bestimmte Treibstoffmenge getankt wird, damit der in Deutschland oder in Jugoslawien tankende Scherzug nicht die wenigen Kilometer durch Österreich fährt, die Straße ruiniert und in Österreich dafür nichts leistet; vor allem auch, daß ganz bestimmte Transitrouten vorgeschrieben werden, damit die Lkw nicht auf den unmöglichsten Stellen fahren, den Mautstellen ausweichen und eben auf den schmälere Straßen, auf den schmalen Strecken den Verkehr zum Erliegen bringen. Und das dritte wäre ein langfristiges Transitverkehrskonzept. Aber auch davon nichts zu hören, nichts zu spüren! Man reißt einfach wieder jemandem das Geld aus der Tasche.

Es führt diese Belastung dazu - und darüber kann man diskutieren und versuchen, es abzuleugnen; Sie werden es aber erleben, leider erleben, Herr Prechtl und auch Herr Dr. Tull -, daß einfach eine Wettbewerbsverzerrung ein-

tritt. Fragen Sie doch Ihre Kollegen aus Vorarlberg, Ihre Transportunternehmer und die Unternehmer, die dort fuhrwerken, was sie zu der Steuer sagen. Sie zahlen genausoviel Abgabe wie der Unternehmer, der im Zentralraum Österreichs wohnt und nur in Österreich herumfährt. Und der Vorarlberger Lkw-Besitzer, der 90, 95, 98 Prozent seiner Fuhrleistung ins Ausland bringt, der wird hier hart bestraft mit der Lkw-Abgabe. Das ist doch ungerecht! Sie, die Sozialisten, die Sie immer sagen, alle müssen gleich sein, schaffen hier wieder Ungleichheit.

Oder: Mir sind Firmen bekannt im grenznahen Raum, die im Zusammenhang mit der Einführung der Lkw-Steuer erklärt haben: Wir werden in Zukunft die Ersatzteile nicht mehr von Wien beziehen, sondern unmittelbar aus dem benachbarten bayrischen Raum, weil wir uns damit die Transportkosten ersparen. Denn beziehen wir von Wien, wird der jeweilige Artikel so teuer, daß es noch immer billiger kommt, ihn in Bayern einschließlich Zoll einzukaufen.

Also hier geht es bereits in das Problem der Arbeitsplätze hinein, auf das ich auch noch eingehen werde. Zu Betrieben, die unmittelbar an der Grenze sind, fährt leicht ein Deutscher um 25-Groschen-Tonnen-Kilometer herein, wenn er nur zwei Kilometer nach Braunau oder 10 Kilometer nach Salzburg herüberfahren muß.

Und noch etwas. Die Sozialisten starten Aktionen im Mühlviertel, im Waldviertel oder in anderen Bereichen, in wirtschaftlich schwachen Gebieten, versuchen dort auf Grund von Eigeninitiative und Risikofreude - immerhin gibt es die noch bei den Privatunternehmern - zu erreichen, daß sich in solchen Gebieten gewisse Betriebe ansiedeln. Diese Unternehmer nehmen eine Standortbenachteiligung in Kauf. Dort gibt es auch meist keine Eisenbahn. In diesen Gebieten steht ein Unternehmer ohnehin schon in einem schwierigen Kampf, und jetzt wird er mit der Lkw-Steuer noch einmal hart bestraft.

Ich behaupte, daß sich das zweifellos - und ich werde Ihnen dann einige Zahlen noch dazu sagen - auf die Arbeitsmarkt- und Arbeitsplatzfrage auswirken wird. Es ist nicht abgetan mit den 40 000 Menschen, die in den rund 9 000 Betrieben der Güterbeförderung verankert sind. Da hängt sich doch viel, viel mehr an.

Dazu ein Beispiel. Als Androsch den Ballon mit der Lkw-Steuer losließ, hat sich in einem oberösterreichischen Betrieb, der Lkw-Aufbauten und Anhänger-Aufbauten erzeugt, eine Stagnation in der Auftragslage eingestellt, ja es wurden darüber hinaus sogar Aufträge zurückgezogen, weil mit Recht eine Unsicherheit bei den Fuhrwerkern eingetreten ist.

Dipl.-Vw. Josseck

Schade, daß der Herr Vorstandsdirektor und Betriebsrat Brauneis nicht herinnen ist, denn das spielt ja bis in die VÖEST hinein. Dieser Betrieb hat 3 600 Tonnen Bleche von der VÖEST gekauft. Innerhalb eines Vierteljahres mußte er bereits auf die Hälfte der Blechbestellung reduzieren, weil die Auftragslage allein mit der Ankündigung, es komme eine Lkw-Steuer, es komme eine Lkw-Belastung, zurückgegangen ist. Das spürt auch die VÖEST, gerade die VÖEST, wo bedauerlicherweise die Auftragslage auf diesem Sektor ja nicht gerade rosig ist. Schade, daß der Herr Kollege Brauneis nicht hier ist. Er hätte doch bei solchen Fragen aufheulen müssen, aber offensichtlich ist man hier auch schon wieder zu weit von der Basis weg.

Es werden auch Überlegungen hinsichtlich Standortverlagerung auftauchen. Zwangsläufig! Produktionseinschränkungen werden folgen. Ich will hier nicht schwarzmalen, aber, meine Damen und Herren, das sind Aussagen, die uns zugegangen sind. Ja das geht so weit, daß man sagt: Ich verlege in die Bundesrepublik, ich kann heute in der Bundesrepublik schon billiger produzieren als in Österreich, denn in Österreich gibt es die höchsten Lohnnebenkosten und jetzt auch schon die höchste Transportbelastung Europas.

Ich weiß schon, der Herr Prechtl möchte am liebsten alles mit den Bundesbahnen transportieren. Mich wundert, daß er selber überhaupt noch ein Auto hat. Aber wie soll man denn die Transporte auf die Bundesbahnen zwingen, meine Damen und Herren, bei vollstem Verständnis dafür, daß das abgesehen von der Verkehrssituation oft nicht zu schaffen ist? Bei dem Tempo - Herr Kollege Prechtl, ich werde es Ihnen dann erklären, und Sie werden sich ärgern, aber ich kann es nicht ändern -, bei dem Tempo, mit dem die Bundesbahnen transportieren! Der Spruch „Zeit ist Geld“ ist ja nicht zufällig angekommen, er trifft gerade auf das Transportwesen besonders zu und auf die Bundesbahnen im speziellen.

Mit den Lebensmitteln für die Nahversorgung kann man nicht auf die Bundesbahnen ausweichen, das geht einfach nicht, das ist nicht durchführbar. Hier wird man beim Lkw bleiben müssen. Die Folge davon: Auch die Grundnahrungsmittel werden es zu spüren bekommen, die Landwirtschaft wird es zu spüren bekommen; der Kartoffeltransport; ein sperriges Gut, schwer an Gewicht, wenig an Preis. Natürlich wird das Kilo Kartoffeln teurer werden müssen.

Auch das Baumaterial, meine Damen und Herren, im Werksverkehr, das Bauen wird teurer werden. Ich kann nicht mit einem Kubikmeter Schotter von der Schottergrube zum nächsten Bau auf die Bundesbahnen ausweichen. Daher wird man den Preis auf den Schotter überwälzen

müssen. Es ist eine Tatsache, daß jetzt der Transport von 1 Kubikmeter Baukies bei einem Bereich von knapp über 5 Kilometer schon teurer ist als das Grundprodukt.

Da fragt man sich: Glauben Sie nicht, Herr Finanzminister, daß das Bauen dadurch teurer wird? Jetzt kommt wieder ein richtiger Schub, ein Preisschub, und Sie werden sich dann hinstellen, werden sich die Hände abputzen und werden sagen: Die bösen, bösen Unternehmer, die tun euch Österreichern das an. - Nein, nicht die bösen Unternehmer sind schuld, der böse Finanzminister ist daran schuld.

Ein Beispiel auch der Gemüsetransport, weil ich vorhin die Aufbauten, die Kühltransportwagen angeschnitten habe, deren Erzeugung zweifellos nicht forciert werden wird. Aber wenn heute ein Obst- oder Gemüsehändler aus Bulgarien oder aus Holland Salat, Frühlalat, einführt, dann wird zusätzlich eine Belastung von 66 Groschen pro Kilogramm auf ein Kilo Salat fallen. Und mit dem Transportgut wollen Sie auf die Bahn gehen, meine Damen und Herren? Ich sage Ihnen, was ich machen würde: Ich würde den Salat in Holland wegschmeißen, bevor ich ihn auf die Bahn gebe, denn bevor er hier ankommt, ist er ohnehin nicht mehr verwertbar.

Ich habe Grund, das zu sagen, Herr Prechtl: Ein Paket, ein Briefpaket, von Meidling nach Hietzing zehn Tage unterwegs; mit der Bahn. Ein Brief von Freistadt nach Linz drei Tage unterwegs. Ein Brief von Lambach nach Wels - das sind neun Bahnkilometer -: Freitag nachmittag aufgegeben, Dienstag vormittag in Wels angekommen. Ich frage Sie: Da wollen Sie den Salat von Holland nach Österreich transportieren mit den Bundesbahnen?

Ich erinnere mich - Lanc war damals noch Verkehrsminister -, daß Abgeordneter Zeillinger dem Verkehrsminister Lanc vorgehalten hat, unter der sozialistischen Alleinregierung seien die Bahn und Post langsamer geworden; früher ein Brief von Salzburg nach Wien einen Tag, jetzt drei Tage. - Auf das hin schrieb Lanc dem Abgeordneten Zeillinger zurück: Das stimmt nicht; dieser Brief von Wien nach Salzburg hat dann fünf Tage gedauert.

Sie sehen, meine Damen und Herren: So schaut die Geschichte in Wirklichkeit aus!

Man braucht ja auch nur den Rechnungshofbericht aufzuschlagen und vermerkt dort immer wieder die Kritik an den Österreichischen Bundesbahnen sowie den Grund, warum sie gegenüber dem Lkw-Verkehr im Nachteil sind: mangelnde Verschubanlagen. Das sind Versäumnisse, sieben Jahre Versäumnisse auch schon der sozialistischen Alleinregierung und

Dipl.-Vw. Josseck

auch der Vorgänger dieser sozialistischen Minister: Mangelnde Verschubanlagen bei den Bundesbahnen, schlechter Waggonumschlag – das hängt natürlich mit den Verschubanlagen zusammen –, zuwenig Spezialwaggon, zuwenig Kühlwagen. Und dann wollen Sie von der Straße weg auf die Bundesbahnen!

Man muß ja auch den Leuten sagen – ich glaube, das geht bereits über den Vorstellungsbegriff hinaus –, daß stehende Fahrzeuge, stehende Anhänger, stehende Lkw, stehende Sattelschlepper mit dieser Steuerstrafe belastet werden. In der augenblicklichen Situation gibt es leider Gottes zu viele Geräte, Maschinen, Kipper – besonders in der Baubranche –, die stehen und nicht einsatzfähig sind, die man vielleicht fallweise zu Stoßzeiten braucht. Man wird sie abmelden müssen, weil man sonst auch für das stehende Fahrzeug diese Steuerbelastung auf sich nehmen muß.

Zweifellos wird auf dem LKW-Sektor eine rückläufige Bestellung erfolgen; der Neukauf wird eingebremst werden. Ich bin neugierig, wie die sozialistischen Betriebsräte in den Steyrer-Werken ihren Leuten das klarmachen werden. Dann sind es ja wieder die bösen Unternehmer, die keine Risikofreude haben. Der Herr Finanzminister sagt: Mehr Risikofreude, mehr Investitionen! – Ja aber unter diesen Voraussetzungen wird man müde, in Österreich zu investieren.

Das reicht eben sehr weit schon hinein, meine Damen und Herren – und das muß man sagen –, in die Arbeitsplatzgefährdung: Es wird weniger Arbeit geben, es werden die steuerlichen Abgaben geringer, und es wird ein Kreislauf sein, Herr Finanzminister. Hier beißt sich die Katze in den Schwanz. Sie erhöhen die steuerlichen Abgaben. Die Folge davon wird sein: Weniger Umsatz, weniger Geschäft, weniger Arbeitsplätze. Ich hoffe nicht, aber ich befürchte: Weniger Abgaben wieder an Sie. Das, was Sie sich jetzt aufreißen – diese 2 Milliarden Schilling aus dem Transport –, wird Ihnen dann wieder bei der Lohnsteuer und bei den anderen Abgaben fehlen.

Ich frage mich, warum dann ununterbrochen die Sozialisten hinausgehen und es damit begründen: Der Transit durch Österreich, die schweren Brummer. – Dann machen Sie doch eine Zweckbindung! Aber das wollen Sie nicht, das können Sie nicht, Sie brauchen die 2 bis 2,5 Milliarden Schilling zum Löcher-Stopfen.

Eines haben Sie sicher auch damit erreicht: daß die Chance auf die EG-Beihilfe zum Ausbau der Transitstrecken vermauert wurde. Ich würde fast sagen, die Äußerung von gestern, die in Brüssel Haferkamp gemacht hat: „Diese Abgabe in Österreich macht nichts!“, schaut eher wie ein

bestelltes Gut-Wetter-Machen aus. Aber ich sage Ihnen voraus: Sie haben sich die Gesprächsbereitschaft und die Gesprächsbasis vermauert.

Der Herr Kollege Precht hat fern und bar jedes Wissens über die wirtschaftlichen Zusammenhänge wieder die Unternehmer angegriffen. Soll ich ihm das noch einmal vorhalten? Es ist fast schade um die Zeit. Aber machen Sie so weiter, meine Herren, machen Sie so weiter, den Kampf gegen die Unternehmer auf Ihre Fahnen, auf Ihre roten Fahnen zu schreiben! Das sind so klassische kommunistische Überlegungen. Heulen Sie jetzt nicht auf, Herr Kollege Mühlbacher, Sie sind vielleicht der einzige neben dem Finanzminister, der ein bißchen etwas von der Wirtschaft versteht. Aber heulen Sie nicht auf. Hier werden doch klassische kommunistische Thesen von diesen Herren vertreten, denn immer ist der böse Unternehmer schuld.

Aber meine Herren von der Österreichischen Volkspartei! Erlauben Sie mir, Herr Generalsekretär, auch eine Kritik hin zu Ihrer Seite. Ich habe hier die Aussendung der Bundeswirtschaftskammer, eine Presse-Aussendung, wo Sie mit stolzgeschwellter Brust – soweit man das zusammenbringt: mit stolzgeschwellter Brust – erklärten ... (*Abg. Dr. Mussil: Keine Angst! Wir bringen alles zusammen!*) Ich weiß, Herr Dr. Mussil! Sie erklärten jedenfalls mit stolzgeschwellter Brust (*der Redner blättert in seinen Unterlagen*) – da habe ich's ... (*Abg. Graf: Was haben Sie jetzt: Die Brust oder das Papier?*) Das Papier. (*Abg. Graf: Ich frage ja nur!*) Sie können beruhigt sein, Kollege Graf: Ich kann noch ... (*Abg. Graf: Wirklich?*) Ja.

Die Bundeskammer gab eine Pressemeldung heraus (*Abg. Graf: Das habe ich noch nicht erlebt!*): Einigung über die Lkw-Steuer. Herr Dr. Mussil! Der Herr Präsident Sallinger ... (*Abg. Dr. Mussil: Unfaßbar!*) Ja, das ist wirklich unfaßbar. Ich habe es nachgelesen. Mir hat einer gesagt: Das kommt einer Bewußtseinspaltung gleich. Im „Onkel Doktor im Haushalt“ – so ein Buch habe ich in die Hand bekommen – steht drinnen: Man nennt das Schizophrenie, Bewußtseinspaltung. (*Abg. Dr. Mussil: Stellen Sie das bei sich fest?*) Nein, nein! Ich habe das in diesem Zusammenhang zu vermerken, Herr Dr. Mussil (*Abg. Dr. Mussil: Gehen Sie zum Doktor!*), daß Sie hingehen, auf Sozialpartnerebene mit dem Finanzminister verhandeln und eine Presse-Aussendung herausgeben: Einigung über die Lkw-Steuer. Und dann kommen Ihre Redner und toben im selben Tenor wie ich völlig berechtigt gegen diese steuerliche Belastung. (*Präsident Probst übernimmt den Vorsitz.*)

Was wurde denn dort ausgehandelt? –

Dipl.-Vw. Josseck

Kommen Sie jetzt nicht und sagen Sie: Es ist gelungen, 2 Milliarden Schilling dem Finanzminister herunterzureißen. – Der Finanzminister hat Ihnen die Latte so hoch gelegt, daß er leicht etwas nachgeben konnte. Er hat dadurch eine Zustimmung der Bundeswirtschaftskammer erreicht, die in einer Presse-Aussendung sagt: Einigung über die Lkw-Steuer. – Wer hat sich geeinigt? Androsch und Dr. Mussil haben sich geeinigt. (*Abg. Graf: Er hat keine Zustimmung bekommen, Herr Josseck!*) Von Ihnen nicht. (*Abg. Graf: Nein! Von der Bundeskammer auch nicht!*) Warum gab man dann so etwas Irreführendes heraus? (*Abg. Graf: Sie kennen sich halt nicht aus!*)

Aber, Herr Kollege Graf, wenn es Sie beruhigt (*Abg. Graf: Ich bin nicht aufgeregt!*), kann ich Ihnen eine solch schizophrene Haltung auch noch in anderen Bereichen vortragen. Ich darf nur erinnern, was Dr. Koren schon geleistet hat. (*Abg. Graf: Mehr als Sie! Viel mehr, Herr Josseck! Sie weniger!*) Er ist auch etwas älter! Sie wiederum haben weniger geleistet, weil Sie jünger sind! (*Abg. Graf: Ich habe es auch nicht behauptet!*) Herr Kollege Graf, bitte, wenn Sie die Diskussion wollen, muß ich sagen: Natürlich war da eine gewisse Bewußtseinsspaltung drinnen. Mich wundert, daß Sie dort nicht gleich aufbegehrt haben, aber vielleicht hat man Sie nicht zu dieser Verhandlung eingeladen. (*Abg. Graf: Vielleicht sage ich es Ihnen noch!*) Aber nur vielleicht, weil Sie sich sehr selten zu Wort melden, und, wie ich Sie kenne, immer nur dann, wenn es heißt, Richtung Regierungsbank als Großkoalitionär zu kriechen. Da diskutieren Sie ganz gerne.

Aber ich erspare mir heute die Diskussion mit der Österreichischen Volkspartei, weil sie das Gesetz jetzt zufälligerweise entgegen dem Beschluß der führenden Herren der Bundeswirtschaftskammer auch ablehnen wird. Ich darf mich daher lieber noch einmal mit den Sozialisten beschäftigen. (*Abg. Graf: Das ist schon gescheiter!*) Sicher, es ist gescheiter, aber es ist ja traurig, Herr Kollege Graf, daß ich mich auch mit Ihnen in dieser Frage auseinandersetzen muß. Das ist für mich nur der Beweis dafür, daß Sie eine schwache Opposition betreiben, wenn man es überhaupt als Opposition bezeichnen darf.

Eine kleine Auswahl, Herr Finanzminister, über die Auswirkung der Lkw-Steuer auf unzählige Betriebe.

Papierindustrie – ich will in dem Fall gar keinen Namen nennen, bei einigen werde ich ihn nennen, denn da tut es Ihnen nicht so weh –: Belastung der Erlöse mit 5,5 Millionen Schilling, 300 gefährdete Arbeitsplätze nach Aussage des Betriebes.

Bergbau, Gipszerzeugung: 11 Prozent Belastung auf die Erlöse, 85 Arbeitsplätze gefährdet.

Steine, Keramik, gebrannter Ton, Kaolin, Magnesitwerke: 7,4 Millionen Schilling Belastung auf die Erlöse, Arbeitsplätze gefährdet.

Kunststoffindustrie – alles jetzt bezogen auf die Lkw-Belastung –: 2 000 S pro Kubikmeter Material, 80 Prozent der Arbeitsplätze gefährdet.

Kunststoffrohre: 25 Millionen Schilling Umsatzeinbuße, wahrscheinliche Standortverlegung ins Ausland.

Holzverarbeitende Industrie, Spanplatten: 4 800 S zusätzliche Belastung pro Fahrt, 60 Arbeiter sind gefährdet. Holzverarbeitende Industrie, Holzschuhe – sicher ein Zweig, der an und für sich sehr schwierig ist –: 2 Millionen Schilling Belastung auf die Erlöse, also Einbuße der Erlöse.

Nahrungsmittelindustrie, die Ennstaler und Stainacher Milchprodukte: pro Liter Milch 1 S an zusätzlicher Belastung.

Herr Finanzminister, das gibt Ihnen nicht zu denken? Glauben Sie denn, daß man mit allem auf die Bahn flüchten kann? Glauben Sie denn, daß man jede Last dem Unternehmer aufhalsen kann? So geht es nicht!

Und zum Abschluß ein Zweig, der zweifellos ohnehin derzeit notleidend und gefährdet ist. Textilindustrie, Textilgarne: Belastung 2 S pro Kilo Transportgarn, 150 Arbeitsplätze gefährdet.

Herr Bundesminister! Das ist der Grund, warum wir Freiheitlichen uns wirklich Gedanken zu dieser Gesetzesvorlage gemacht haben. Es wären Ansätze drin, wenn es den Transit betrifft, wenn Beträge zweckgebunden auf die Straße kommen, über die man hätte diskutieren können.

Es ist auch kein Zufall – Herr Bundesminister, Sie waren nicht da, als ich es Ihnen vorzählen oder Ihnen sagen wollte –, daß 12 861 Unterschriften zustandegekommen sind, nicht erbetelt, nicht in Parteiveranstaltungen gesammelt, sondern als Alternative aufgelegt. Die Leute sind gekommen, weil heute in Österreich jeder einzelne weiß, daß jede zusätzliche Belastung für den Unternehmer auf den Letztverbraucher zurückfällt.

Daher, Herr Bundesminister, werden wir – zum Unterschied von Dr. Tull, der gesagt hat, er werde freudig zustimmen – freudig gegen dieses Gesetz stimmen. (*Beifall bei der FPÖ.*)

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

Abgeordneter Ing. **Willinger** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Bei Beobachtung des bisherigen Verlaufes der Debatte über die Regierungsvorlage für eine Straßenverkehrsabgabe und bei Beobachtung der Diskussion in der Öffentlichkeit zu diesem Thema, seit es besprochen wird, bis zur Vorlage, die zur Begutachtung diente, und seit der Begutachtung eines Entwurfes dazu ist eines sehr deutlich zu erkennen, nämlich das Bemühen der Oppositionsparteien, nicht sachlich zu diesem Thema Stellung zu nehmen, sondern Unsicherheit in der Bevölkerung zu erzeugen und natürlich der Tätigkeit der Bundesregierung Schwierigkeiten zu bereiten.

Ich werde auf diese Tendenz in der Behandlung, in der Stellungnahme einiger Persönlichkeiten der Oppositionsparteien und auch Institutionen der Opposition noch während meiner Ausführungen zurückkommen.

Ich komme, meine Damen und Herren, aus einem Bundesland und aus einer Stadt, die unmittelbar unter dieser explosionsartigen Entwicklung des Güterverkehrs zu leiden haben. Dazu gibt es sehr eindringliche und deutliche Zahlen aus der jüngsten Vergangenheit.

Nach einer Analyse der Verkehrsentwicklung auf der sogenannten Gastarbeiterroute, der Durchgangsrouten von Salzburg nach Spielfeld, ist der Straßenverkehr in der Zeit von 1970 bis 1975 um 64 Prozent gestiegen. Im gleichen Zeitraum hat sich in Gesamtösterreich der Straßenverkehr lediglich um 28 Prozent erhöht. Richtig kann nun eingewendet werden, daß die Zunahme des Straßenverkehrs nicht ausschließlich auf den Straßengüterverkehr zurückzuführen ist, sondern auch vom Binnenverkehr, vom Individualverkehr getragen wird. Wie aber nun das Verhältnis der Zunahme des Güterverkehrs zum Individualverkehr aussieht, darüber geben auch einige andere Zahlen sehr deutlich Auskunft.

Die jahresdurchschnittliche Belastung nach einer Zählung zum Beispiel am Schoberpaß beträgt innerhalb von 24 Stunden 6 602 Kraftfahrzeuge. Im Vergleich dazu sind auf der Autobahn, der Tauernautobahn, 1 827 Kraftfahrzeuge in der gleichen Zeit gezählt worden. Schon in dem Straßenteilstück zwischen Bruck und Leoben, wo zu dem Nord-West-, Süd-Ost-Verkehr noch der Nord-Süd-Verkehr hinzukommt, ergibt sich eine Steigerung auf 15 539 Kraftfahrzeuge innerhalb von 24 Stunden im Jahresdurchschnitt. Und innerhalb von Graz wurden auf der Durchzugsstraße 33 286 Kraftfahrzeuge innerhalb von 24 Stunden gezählt. *(Abg. Kammerhofer: Mit der neuen Steuer lösen Sie das Problem!)*

Lassen Sie mich nur weiterreden, ich möchte vorerst erläutern, wie sehr an der Entwicklung dieser Zunahme des Verkehrs der Lastkraftwagenverkehr beteiligt ist.

Es sind am Grenzübergang Spielfeld-Straß im Jahre 1955 170 Kraftfahrzeuge gezählt worden, die die Grenze überfahren haben. Im Jahre 1965 waren es 1 460, im Jahre 1975 7 030.

Bezogen jetzt auf diese Steigerung des Verkehrs und gemessen auf Grund einer Untersuchung für die Region Graz zeigt sich, daß die Steigerung im überregionalen Durchzugsverkehr auf Personen bezogen 13 Prozent betragen hat, auf Güter bezogen 146 Prozent, daß der regionale Durchgangsverkehr bezogen auf Personen gleichfalls etwa 13 Prozent betragen hat, auf dem Güterverkehrssektor 25 Prozent, und daß im Binnenverkehr die Steigerung - jetzt wieder gemessen am Personenverkehr - 9 Prozent erreicht hat und die Steigerung im Güterverkehr 7 Prozent.

Daß eine solche Entwicklung, meine Damen und Herren, für die Bevölkerung in diesen betroffenen Gebieten entlang der Durchzugsstraße von Salzburg bis Spielfeld-Straß und vor allem für die Bevölkerung in Graz selbst bei dem enormen Verkehrsaufkommen *(Abg. Kammerhofer: Das hätte man mit Verkehrszeichen regeln können!)* bereits die Grenzen der Erträglichkeit für die Bevölkerung zweifellos erreicht hat und daß aus diesem Grunde auch ganz entscheidende Maßnahmen getroffen werden müssen, um eine Erleichterung, eine Minderung der bisherigen Belastung der Umwelt zu erreichen.

Die Bevölkerung hat sich auch in diesen Gebieten zu Selbsthilfemaßnahmen entschlossen, es ist aus diesem Grunde zu Sitzstreiks in Graz gekommen, es ist zu Sitzstreiks in Peggau gekommen, und es sind ganz entscheidende Forderungen aufgestellt worden, um Erleichterungen für die Bevölkerung erreichen zu können. Ein Ergebnis dieser Selbsthilfemaßnahmen der Bevölkerung ist das nun endgültig erlassene Nachtfahrverbot für Lkw, das zumindest für die Grazer Bevölkerung eine entscheidende Erleichterung gebracht hat. *(Abg. Kammerhofer: Warum keine Nachtfahrsteuer?)*

Aber gerade in diesem Zusammenhang, meine Damen und Herren, möchte ich auf die Zwiespältigkeit hinweisen, die sehr oft in der politischen Argumentation immer wieder zum Ausdruck kommt. Im Zusammenhang mit diesen Selbsthilfeaktionen der Bevölkerung ist auch die Forderung nach der Transitabgabe in den Vordergrund gestellt worden, ist von vielen Zeitungen in Österreich auch vertreten worden. Nur jetzt, wo ein Gesetz vorliegt, das beschlos-

Ing. Willinger

sen werden soll, wird im gleichen Atemzuge darauf hingewiesen, daß nach Beschluß dieses Gesetzes mit Retorsionsmaßnahmen durch das Ausland zu rechnen sei und daß die im Gesetz nun auftretende Belastung für den Güterverkehr noch durch die zu erwartenden Retorsionsmaßnahmen des Auslandes verstärkt wird.

Diese Hinweise, meine Damen und Herren von der Oppositionspartei, geschehen in einer gewissen hämischen Art. Direkt eine Freude würde es Ihnen bereiten, wenn das Ausland solche Retorsionsmaßnahmen ergreifen würde. Wenn Sie aber schon mit dem Gedanken spielen, diese Meinung in der Öffentlichkeit durch Zeitungen zum Ausdruck zu bringen, dann frage ich alle Damen und Herren von der Oppositionspartei: Was wäre zu erwarten gewesen, wenn nur eine reine Transitabgabe letztlich hier in diesem Hause beschlossen worden wäre? Wäre dann nicht mit diesen Retorsionsmaßnahmen zu rechnen gewesen, wo jede Berechtigung dafür beim Ausland gelegen wäre? Aber das ist eben die Zwiespältigkeit in der Argumentation der Oppositionsabgeordneten.

Nun zu einem Beitrag, den der Abgeordnete Dr. Taus hier in seiner Rede zum Ausdruck gebracht hat. Er hat sich auf den Beschluß der steiermärkischen Landesregierung zur Vorlage dieses Gesetzes bezogen. Meine Damen und Herren, ich kenne den Vorgang, wie es zum Beschluß gekommen ist, sehr gut. Der steiermärkische Landtag hat, als der Entwurf zur Begutachtung ausgesendet wurde, beschlossen, eine Kommission einzusetzen, die sich mit den Auswirkungen auf Grund des Entwurfes für die steirische Wirtschaft zu beschäftigen hatte und das Ergebnis dieser Untersuchungen dem Landtag vortragen sollte.

Die Untersuchungen haben - ich betone es nochmals - auf dem Entwurf beruht, der vorgesehen hat einen Schilling pro Tonne und Kilometer. Ausschließlich dazu haben die Kommissionsmitglieder in ihren Beratungen Stellung genommen. Es ist eines bei den Beratungen innerhalb der Kommission sehr deutlich erkannt worden:

Erstens, daß alle Experten zugegeben haben, daß es kaum möglich ist, richtig die vom Landtag gestellten Fragen hinsichtlich der Auswirkung allmöglicher Folgen quantifizieren zu können. Niemand von den Teilnehmern, auch nicht die Vertreter der Handelskammer, hat sich dazu imstande erklärt.

Aber es ist noch etwas anderes sehr interessanterweise zu erkennen gewesen und auch zum Ausdruck gekommen, nämlich, daß die durch die Handelskammer in der Steiermark von einzelnen Kommissionsmitgliedern und Abtei-

lungen der Landesregierung befragten Wirtschaftskreise ausschließlich in ihrer Beantwortung der Anfragen davon ausgegangen sind, daß ihr gesamter Güterverkehr nur mit 1 S pro Tonne und Kilometer in Zukunft belastet werden soll und daß es daneben, vor allem für den Innenverkehr, keine andere Regelung geben sollte.

Es wurde also die zusätzliche Belastung aus einer solchen Straßenverkehrsabgabe ausschließlich auf dieser Basis errechnet, und es wurden damit ihre Stellungnahmen der Kommission zur Bearbeitung vorgelegt. Ich kenne diese Stellungnahme der Wirtschaftstreibenden aus den Kreisen des Frächtergewerbes, aus den Kreisen der Industrie, weil sie auch der Kammer für Arbeiter und Angestellte in der Steiermark zur Verfügung steht, und weiß daher, daß die Unternehmungen, sowohl das Frächtergewerbe wie auch die Industrie, hinzugefügt haben, daß, wenn der Schilling pro Tonne und Kilometer nicht zur Anwendung kommt, sondern die im Gesetz vorgesehene Pauschalierung zur Anwendung kommt, die Belastung, wenn auch unangenehm, durchaus annehmbar ist.

Eine Errechnung über verschiedene Gebiete des Wirtschaftsbereiches hat tatsächlich ergeben, daß die Belastung durch die jetzt vorliegende Regierungsvorlage, die nun behandelt wird, in den allermeisten Fällen innerhalb des Promillebereiches in der Erhöhung der Transportkosten, die dadurch eintritt, liegt und daß nur in ganz wenigen Fällen eine Erhöhung der Transportkosten über den Prozentsatz hinaustritt. (*Zwischenruf des Abg. Kammerhofer.*) Wir haben diese Untersuchungen und diese Stellungnahmen. Ich kann sie Ihnen auch vorlegen. Ich bin nur nicht bereit, die Namen dieser Firmen zu nennen, aber ich kann Ihnen Einblick in diese Stellungnahmen geben. (*Zwischenruf des Abg. Dr. Keimel.*) Da wird aber auch die Zwiespältigkeit deutlich, Herr Dr. Keimel, die bei Ihnen auftritt in der Beurteilung einer Maßnahme, die durch die Bundesregierung gesetzt wird. (*Beifall bei der SPÖ und Zwischenrufe des Abg. Dr. Zittmayr.*)

Meine Damen und Herren! Die Steigerung des Straßenverkehrs, vor allem des Straßengüterverkehrs, der eine so enorme Belastung für die Bevölkerung in Österreich bringt, erfordert, daß die zur Verfügung stehenden Verkehrswege rascher ausgebaut werden, und dafür sind Mittel erforderlich. Das ist, wenn man sachlich dazu Stellung nimmt, durchaus verständlich. (*Abg. Dr. Zittmayr: Die Sozialisten sind Arbeitsplatzvernichter!*) Daß aber die Bereitschaft, dazu nicht sachlich Stellung zu nehmen, allzu groß ist, läßt auch noch eine andere Bemerkung, die

Ing. Willinger

jüngst in der Zeitung zu lesen gewesen ist, erkennen. *(Zwischenruf des Abg. Kern.)*

Meine Damen und Herren! Wenn in der „Kleinen Zeitung“ am Dienstag über die Vorlage geschrieben, dazu Stellung genommen und unter Anführungszeichen darauf hingewiesen wurde, daß nun die Schwerlastkraftfahrzeuge, die bisher nur unwesentlich mehr an Kraftfahrzeugsteuer bezahlt haben als die Pkw, mehr zu bezahlen haben, um damit eine enorme Belastung der Wirtschaft herauszuarbeiten, so zeigt uns das ja nur allzu deutlich, meine Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei, daß man gar nicht gewillt ist, sachlich dazu Stellung zu nehmen. *(Zwischenruf des Abg. Dr. Zittmayr.)* Ich frage jenen Journalisten, der in der Form geschrieben hat: Wie hat er denn geschrieben, als auf Grund der Erdölpreiserhöhungen, die uns aus dem Ausland aufgezwungen wurden, 1974/1975 auch die Treibstoffpreise in Österreich erhöht werden mußten?

Immer wieder wurde davon geschrieben, wie sehr der Pkw-Fahrer durch die Treibstoffhöhung belastet sei. Aber niemand hat darüber geschrieben, daß die Schwerlastfahrzeuge, obwohl sie die Straßen mehr beschädigen, kaum mehr zum Straßenbau durch ihre Kraftfahrzeugsteuer beitragen, sondern nur unwesentlich mehr. *(Ruf bei der ÖVP: Für was gehört denn die Steuer?)* Und jetzt sind sie plötzlich die Ärmsten, weil sie auch gerechterweise zu den Kosten, die der notwendige Straßenbau erfordert, herangezogen werden.

Aus diesem Grunde, meine Damen und Herren, sind wir auch der Meinung, daß es durchaus berechtigt ist, diesem Gesetz die Zustimmung zu erteilen. *(Beifall bei der SPÖ. - Abg. Dr. Zittmayr: Arbeitsplatzvernichter seid ihr!)*

Präsident **Probst**: Zum Worte kommt der Herr Abgeordnete Dr. Keimel.

Abgeordneter Dr. **Keimel** (ÖVP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Bundesparteiobmann Taus hat eine Fülle von Äußerungen über die Ablehnung dieser Steuer gebracht und gesellschaftspolitische, wirtschaftspolitische in den Vordergrund gestellt. Der Abgeordnete Prechtl glaubte sich nur eine herausgreifen zu müssen, nämlich die taktische, das sei also der Grund.

Meine Damen und Herren! Selbstverständlich! Natürlich auch die taktische, der Versuch der Abwehr einer solchen Steuerbelastung im Parlament. Wir haben das bereits im Ausschuß versucht. Wir haben versucht, einen Unterausschuß für diese ungeheure Belastung von Ihnen, von der sozialistischen Fraktion, zu bekommen, um im Detail sprechen zu können. Sie haben abgelehnt.

Es ist ja so typisch für Ihr Wahrheitsgefühl, wenn der Abgeordnete Prechtl auch noch Bundesparteiobmann Taus zitiert hat, und zwar Äußerungen aus einer Zeit, in der Taus gar nicht mehr der Regierung angehörte. Da war er längst, meine Damen und Herren, Vorsitzender in der ÖIAG.

Meine Damen und Herren! Wir haben jetzt fast acht Jahre sozialistische Wirtschaftspolitik hinter uns, und darunter waren – das ist fast schon in Vergessenheit geraten – viele Jahre der Höchstkonjunktur. Und wo stehen wir heute? Wo stehen wir heute in Österreich? – Vor einer traurigen Situation mit dieser Wirtschaftspolitik.

Wir haben kaum mehr finanzierbare Budgetdefizits. Von 1975 bis 1978 165, es könnten mit heuer aber auch bis zu 182 Milliarden Schilling sein. Wo bleibt denn da die Erinnerung an Kreisky mit dem 8-Milliarden-Wahnsinn eines Budgetdefizits? Wir haben eine daraus resultierende höchste Staatsverschuldung, die von 60 Milliarden Schilling 1970 auf 319 Milliarden Schilling 1978 anstieg. In acht Jahren 430 Prozent Steigerung! Und daraus resultiert die höchste Steuerlastquote, die je in Österreich bestand, nämlich von fast 41 Prozent. Das heißt also, wir stehen in Europa an dritter Stelle, oder fünf Monate im Jahr, von August bis Dezember, arbeitet jeder Österreicher nur mehr für die öffentliche Hand.

Diese Mißwirtschaft mußte ja geradezu schulbuchhaft auch zur Inflation führen, welche in ihrer jahrelangen Höhe – in ihrer jahrelangen Höhe! – alle Werte und auch alle Bilanzen zerstörte, sowohl die der öffentlichen Haushalte als auch die unserer Betriebe. Die euphorische Liberalisierungspolitik des Handelsministers und die sogenannte Hartwährungspolitik dienten der Indexkosmetik im Inland, denn es gibt keinen harten Schilling nach außen und einen weichen Schilling im Inland. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Meine Damen und Herren! Das mußte ja künstlich unsere Exporte verteuern – auch den indirekten Export Fremdenverkehr – und ebenso künstlich die Importe verbilligen. Zusammen mit dem Wachstumsknick, dem Erdölschock, wie es geheißen hat, und den enormen Rohstoffpreiserhöhungen etwa 1974 waren das die ausschlaggebenden, allerdings von der Regierung unbewältigten Gründe eines riesigen Handels-, Dienstleistungs- und letztlich auch Zahlungsbilanzdefizits als dem größten Problem, vor dem jetzt die österreichische Wirtschaft und die österreichische Wirtschaftspolitik stehen.

Meine Damen und Herren! Sie sehen am besten an einer Graphik, wie sich diese

Dr. Keimel

Entwicklung ergeben hat. *(Der Redner zeigt eine graphische Darstellung vor.)* Innerhalb von sieben Jahren eine Steigerung des Außenhandelspassivums um 306 Prozent! Die Sozialisten regieren und reformieren damit unsere kleine Volkswirtschaft - wir sind ja eine kleine Volkswirtschaft in Europa - zugrunde. Wie stark muß diese vor allem mittelständische Wirtschaft in Österreich sein, daß sie eine solche Wirtschaftspolitik erträgt; erträgt allerdings, meine Damen und Herren, bis jetzt. Aber jetzt sind Strukturen zerstört, letzte Reserven teilweise verbraucht, und so droht 1978, wie wir gerade neulich hören mußten, zum Jahr des Betriebssterbens zu werden.

Meine Damen und Herren der sozialistischen Fraktion! Sie sollten sich besinnen. Aber ganz im Gegenteil: Jetzt sucht die Regierung nach der recht üblen, aber auch üblichen Methode „Haltet den Dieb!“ andere Schuldige. Zum einen etwa das bewährte System der sozialen Marktwirtschaft. Dieses System hat breitesten Bevölkerungskreisen hohen Wohlstand bei größtmöglicher Freiheit - bei größtmöglicher Freiheit! - gebracht. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Nun behaupten die Sozialisten einfach *(Abg. Wille: Wer denn?)*, dieses System erzeuge zwangsläufig Krisen, und angeboten wird das marxistisch-nebulose gemischtwirtschaftliche System. Ich frage Sie, Herr Wille: Welcher Mischung? - Und wenn Sie fragen, wer bietet das an, so lesen Sie die Unterlagen zu Ihrem neuen Parteiprogramm.

Sie erklären auch, diese freie Wirtschaft erzeuge - um ein paar Schlagworte zu bringen - zuwenig intelligente Produkte. Zuwenig intelligente Produkte auch im verstaatlichten Bereich - und alle Manager, alle Mitarbeiter, die sich seit Jahren hier bemühen? Sie sagen, sie produziere am Markt vorbei, und wenn trotz all der Dummheit der unintelligenten Produkte, wo am Markt vorbeiproduziert wird, diese Wirtschaft noch Gewinne mache, dann würden davon Steuern in Milliardenhöhe hinterzogen, wie ja der Kanzler alle Österreicher voriges Jahr aus Mallorca herzlich grüßte.

Meine Damen und Herren! Das ist nacktes Klassenklima *(lebhafteste Zustimmung bei der ÖVP)*, gestützt auch auf dümmliche Primitivslogans, etwa sinngemäß: Wollt ihr die totale Staatsverschuldung - Kreisky sagt, da kann ich leicht wegen ein paar Milliarden schlafen -, wollt ihr die totalen Steuern oder Arbeitslosigkeit? Als ob nicht Staatsverschuldung in dem Ausmaß und leistungsfeindliche Überbesteuerung die Betriebe ruinieren, die Wirtschaft ruinieren und die Arbeitsplätze auf Dauer vernichten würden.

Eines jedenfalls wollen wir sicherlich nicht: den totalen sozialistischen Staatskapitalismus, und wenn Sie ihn noch so verbrämt in Ihrem neuen Parteiprogramm anbieten.

Meine Damen und Herren der sozialistischen Fraktion! Wir wollen freie Bürger in einer freien Gesellschaft und in einer freien Wirtschaft sein, nicht Zwangsbeglückte in der Zwangsjacke anonymen Funktionsapparatschiks. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Bei Ihrer üblen Stimmungsmache und damit auch Klimazerstörung: Da soll ein Wirtschaftsklima da sein, in dem investiert werden soll? In dieser Klimazerstörung sollten ja immer neue Belastungen, Steuern, Abgaben, Tarife, vor allem in und für die Wirtschaft, vorbereitet werden. Bei der Einkommensteuer, bei der Lohnsteuer braucht der Finanzminister ja kein Parlament mehr, da holt er sich die massivste Steuererhöhung Jahr für Jahr über die Steuerprogression mit freundlicher Unterstützung der sozialistischen Gewerkschaftsfraktion. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Es wurde aber auch branchenspezifische Stimmungsmache eifrig betrieben, etwa gegen die Güterbeförderung, gegen den Transport auf der Straße, den Zustellverkehr, wie der Werksverkehr heißt, abseits jedenfalls des Verkehrs auf der Schiene. Wir kennen die Schlagworte jetzt auch schon: Die „rollenden Bomben“ - das gilt natürlich nicht für den größten Ölunfall auf den Bundesbahnen - „Luftverpester“, „Straßenzerstörer“ und so weiter.

Meine Damen und Herren! Täglich sollen am Morgen die Zeitungen auf dem Tisch liegen, es sollen die frischen Lebensmittel im letzten Dorf, in jedem Tal ebenso sein wie die Baustoffe pünktlich auf jeder Baustelle. Mit der Bahn vielleicht? Mit 5 800 km Schiene in Österreich gegenüber 130 000 km Straße? Die Bahn kann den Straßenverkehr nie auch nur annähernd, auch nur teilweise ersetzen, im Gegenteil. Hunderte Lkw führen ja der Bahn Fracht zu.

Das ganze ordnungspolitische Gefasel ist reine Augenauswischerei. Es geht auch aus dem Gesetz gar nichts hervor. Sie reden hier von Ordnungspolitik, es sitzt immer der Herr Verkehrs- oder besser Eisenbahnminister hier, als ob das ein Gesetz wäre, das die Eisenbahn unterstützen sollte, Ordnung zwischen Schiene und Straße bringen sollte. Was steht denn im Gesetzestext? Hier heißt es klar und deutlich, daß durch dieses Gesetz erhöhte finanzielle Mittel für den Straßenbau und die Straßenerhaltung aufgebracht werden müssen. Das, meine Damen und Herren, ist der Gesetzestext und nichts anderes. *(Beifall bei der ÖVP.)* Wenn diese Regierung Ordnungspolitik betreiben

Dr. Keimel

würde, dann müßte sie etwas machen, was fehlt, nämlich ein Gesamtverkehrskonzept der Bundesregierung, wie es dies etwa in der Bundesrepublik gibt.

Es wird auch behauptet, der Straßenverkehr inklusive der Pkw zahle nicht seine Wegekosten. Meine Damen und Herren, es ist ja fast schon langweilig, es ist nämlich genauso unwahr, wie es oft schon eindeutig durch Zahlen widerlegt wurde.

Es hat auch der Abgeordnete Prechtl zurückgegriffen. Er hat immer diesen hoffnungsfrohen Blick in die Vergangenheit gerichtet, auf ein Papier aus der ÖVP-Zeit. Herr Abgeordneter Prechtl, Sie haben nur inzwischen vergessen, daß praktisch alle Nord-Süd-Verbindungen, alle Nord-Süd-Strecken Mautstrecken wurden. Sie haben inzwischen vergessen und gerne verschwiegen, daß diese sozialistische Regierung, ich glaube, nun zum drittenmal, die Bundesmineralölsteuer erhöht hat, daß sie vor kurzer Zeit die Bundeskraftfahrzeugsteuer, eine hundertprozentige Steuererhöhung, eingeführt hat. Und Sie sprechen da von zügelloser Verkehrspolitik? Das ist schon eher eine zügellose Steuerpolitik. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Sie haben falsche Zahlen, meine Damen und Herren. Es wurden für das Jahr 1978, aus dem Budget gegriffen, 15 054 Millionen Schilling an Abgaben der Kraftfahrer präliminiert. Ich weiß nicht, wo Sie immer Ihre 10 oder 11 Milliarden Schilling herbekommen. Budgetlesen müssen Sie! Aber Sie können ruhig 18 Prozent Mehrwertsteuer auf die Mineralölsteuer dazurechnen, das sind 2 Milliarden Schilling, und den Straßenverkehrsbeitrag, jetzt laut Gesetz 2 Milliarden; vielleicht wird es nur 1 Milliarde Schilling.

Dann haben wir an direkten Abgaben der Straßenbenützer 18,3 bis 19,3 Milliarden Schilling. Und dem stehen gegenüber Aufwendungen Straßenbau, Bundesstraßenbudget, Aufwendungen der Gesellschaften und der Länder und Gemeinden von insgesamt 15,3 Milliarden Schilling.

Meine Damen und Herren! Das sind die wahren Zahlen, und es ist einfach unsinnig, wenn Sie stets mit falschem Zahlenmaterial versuchen, die Bevölkerung zu täuschen.

Es wird als nächstes behauptet, über die Pkw zahlen wir für den Lastverkehr. Von Ihrer Fraktion irgendein Mitleid für die Pkw-Fahrer ist ja geradezu Ironie. Diese Pkw wurden unter dieser Regierung für alle, vor allem für die 1,6 Millionen Arbeitnehmer mit Pkw, wieder zum Luxusgut, das sie sich fast nicht mehr leisten können. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Sie behaupten, über die Pkw zahlen wir für den Lastverkehr. Und da frage ich Sie, meine Herren der sozialistischen Fraktion: Und wenn es so ist, ist das dann nicht vielleicht bewußte, vielleicht auch gute Ordnungspolitik? Denn mit dem Lastverkehr werden doch die Güter des täglichen Bedarfs befördert. Ist das nicht Ordnungspolitik?

Aber, meine Damen und Herren, alle Ihre Begründungen sollten ja nichts anderes sein als die Vorbereitungen zu einer ganz massiven neuen Steuerbelastung, der 6. Belastungswelle seit 1975, wie ich sie noch einmal ganz kurz chronologisch abrollen lasse.

Im Herbst 1976 hat der damalige Verkehrsminister Lanc die Lkw-Steuer erfunden. Sie wurde abgelehnt, vehement abgelehnt auch von anderen Regierungskollegen dieser sozialistischen, so „einigen“ Regierung.

Dann geht es weiter: Am 18. März 1977, vor fast genau einem Jahr, schrieb der Finanzminister Androsch wörtlich: „Eine stärkere finanzielle Belastung des Lkw-Verkehrs aus fiskalischen Gründen halte ich, wie ich bereits mehrfach zum Ausdruck gebracht habe, für nicht erforderlich.“ Vor einem Jahr.

Und am 24. März 1977 schrieb der Außenminister Pahr in einer schriftlichen Anfragebeantwortung: „Es wird“ – wörtlich – „die Einführung einer Wegebenutzungsgebühr lediglich für ausländische Lkw erörtert, wobei von der Tatsache ausgegangen wird, daß österreichische Lkw zum Straßenbau und zur Straßenerhaltung durch bestehende Steuern und Abgaben beitragen, von denen ausländische Lkw nicht erfaßt werden.“

Der Außenminister allerdings, „pahr“ jeder Kenntnis, vergißt, daß über 85 Prozent der Ausländer, des ausländischen Transits bereits heute in Österreich Maut bezahlen, allein 75 Prozent auf der Strecke Kufstein-Brenner.

Meine Damen und Herren! Und das bringt ja diese große Verärgerung des Auslandes ein. Können wir es uns als kleine Volkswirtschaft in Europa leisten, uns den Mutwillen der gesamten EG zuzuziehen? Ist das nicht auch eine unwahrscheinlich schlechte Außenpolitik?

Meine Damen und Herren! Am 12. Mai schließlich – und das ist der Gipfelpunkt – fragte ich den Finanzminister im Parlament: Herr Minister, planen Sie in dieser Legislaturperiode die Einführung neuer oder die Erhöhung bestehender Steuern, wie zum Beispiel Wasserschilling, Lkw-Steuer usw.? Knapp und deutlich hat mir der Minister Androsch geantwortet: Nein, Herr Abgeordneter! *(Abg. Dr. Mock: Das gilt schon lange nichts mehr!)*

Dr. Keimel

Und zwei Monate später legt der gleiche Minister das größte Belastungspaket der Republik vor, im Mittelpunkt das 2. Abgabenänderungsgesetz, mit der Absicht der Einführung eines damals noch sogenannten Straßenverkehrs-Förderungsbeitrages – man höre: Förderungsbeitrages – ab Mitte 1978, wozu er wieder wörtlich schreibt in seinen Unterlagen: „... um den zügigen Ausbau des Straßennetzes zu ermöglichen“.

Am 3. November 1977 versteigt sich dann der Bautenminister Moser – jetzt habe ich schon die ganze Palette: Pahr, Androsch, Lanc, Moser – zu der Behauptung, den ausgewiesenen Steuerbetrag von 2,2 Milliarden Schilling für den Ausbau der Bundesstraßen beansprucht zu haben. Aber Bautenministerium haben wir ja keines mehr, das führt längst als Nebensektion offensichtlich der Herr Finanzminister – eine recht „einige“ Regierung. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Was geschieht mit den Geldern, fragte der Abgeordnete Prechtl. Und er hat geglaubt, das 10-Jahres-Investitionsprogramm aufführen zu können mit addierten 98 Milliarden Schilling samt Konjunkturausgleichsbudget.

Ja, das sind dividiert durch 10 im Jahr 9,8 Milliarden Schilling. Meine Damen und Herren! Es ist unglaublich: Das ist ja weniger als im heurigen Jahr, weniger als voriges Jahr! Da berühren Sie sich bei dem Rückgang, was Sie leisten werden? Vergessen Sie doch dieses 10-Jahres-Programm, Sie würden ja die heutige schlechte Situation zehn Jahre verstetigen wollen. Aber ab nächstem Jahr, so können wir wohl mit Zuversicht hoffen, werden Sie dazu keine Gelegenheit mehr haben! *(Beifall bei der ÖVP.)*

Meine verehrten Damen und Herren! Schauen Sie sich den Straßenbau auch an. Von 1964 bis 1970 wurden im Durchschnitt jährlich 210 Straßenkilometer fertiggestellt. 210 Kilometer Straßen. *(Abg. Dr. Gruber: Autobahn!)* Bundesstraßen insgesamt. Von 1970 bis 1977, genau in Ihrer Regierungszeit, knapp über durchschnittlich 105 oder 107 Kilometer. *(Abg. Dr. Kohlmaier: Das ist ja die Hälfte!)* Genau die Hälfte, meine Damen und Herren; nur die Belastungen haben sich verdoppelt. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Meine Damen und Herren! Das sind eben alles Halbwahrheiten, Unwahrheiten, und es ist der Höhepunkt öffentlicher Unmoral – ich wiederhole es noch einmal: es ist eben der Höhepunkt öffentlicher Unmoral –, wenn Minister laufend ihr Wort brechen. Auch gegenüber der Bevölkerung an den Transitstrecken. Dort haben Sie die Einführung dieser Transportsteuer verkauft mit dem Ausbau, mit den Ortsumfahrungen. Meine Damen und Herren! Ich erkläre

hier: Nicht ein einziger Schilling wird dem Straßenbau gewidmet, nicht ein einziger Schilling! *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Und der Abgeordnete Tull kommt zu diesem Pult und erklärt hier theatralisch: Ja sollen 7 Millionen Österreicher für 300 Millionen Europäer die Straßen finanzieren? – Meine Damen und Herren! Er richtet sich mit einer solchen Aussage und mit solchen Gesetzen ja selbst.

Es wurde, meine Damen und Herren, dem heimischen Güterverkehr auch eine Zusage gemacht. Es wurde dem heimischen Güterverkehr gesagt: Es soll der ausländische Transitverkehr betroffen werden, er soll zahlen für die Straßenbenützung, ihr Einheimischen sollt nur ein wenig beitragen, ein bisserl zur Verhinderung ausländischer Gegenmaßnahmen mit einer nebulösen Kann-Pauschalierung der Transportsteuer im ursprünglichen Gesetzentwurf. Das haben Sie so verkauft.

Meine Damen und Herren! Bei diesem Vertrauen in Ministerworte war es daher das besondere Anliegen, die selbstverständliche Pflicht von Präsident Sallinger und Generalsekretär Mussil, diese ungeheure Gefahr einer tödlichen Steuer für das inländische Transportgewerbe abzuwenden. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Meine Damen und Herren! Kein Teil der ÖVP, kein einziger Teil der Österreichischen Volkspartei hat irgendeiner Steuer, auch nicht dieser Transportsteuer, zugestimmt. Meine Damen und Herren und Herr Abgeordneter Josseck! Die Bundeskammer hat keine Vereinbarung getroffen. Das sei hier klargestellt. *(Abg. Meißl: Da steht ja „Einigung“ drauf!)* Es steht nicht „Einigung“ drauf! *(Abg. Meißl: Na selbstverständlich!)* Während Josseck gesprochen hat, habe ich es mir ausheben lassen. Am 6. April 1978 gab es folgende Aussendung – ich kann die ganze nicht vorlesen, es würde zu lang sein –:

„Bundeskammer lehnt Lkw-Steuer ab. Trotz dieser Ablehnung beharrt Finanzminister auf Einführung. Bundeskammer konnte in einigen Punkten Ermäßigung erreichen.“

Meine Damen und Herren! Das ist die Presseaussendung vom 6. April und nichts anderes! *(Beifall bei der ÖVP.)*

Aber was vor allem erreicht werden konnte, meine Damen und Herren, ist folgendes, was wesentlich ist: Die Kann-Bestimmung, diese nebulöse Kann-Bestimmung der Pauschalierung ist gefallen, geblieben ist die fixe Steuer.

Und zum zweiten: Es wurden etliche geradezu katastrophale Bestimmungen eliminiert; sie sind gefallen.

Dr. Keimel

Vom ursprünglich errechneten Steueraufkommen von rund 7½ Milliarden Schilling pro Jahr bleiben immer noch horrend und nicht zu verantwortende rund 2½ Milliarden Schilling Steueraufkommen im Jahr.

Vor allem aber, meine Damen und Herren, die Drehung in der seinerzeitigen Absicht zu dieser Steuer: Zwei Drittel davon sind nun inländische Transportsteuer, zwei Drittel haben die Österreicher zu tragen, das sind rund 1½ Milliarden Schilling. Das bedeutet eine Frachtverteuerung nicht in Promillesätzen, wie Sie wieder glaubhaft machen wollen. Meine Damen und Herren! Wir haben es errechnet, konkret an praktischen Beispielen: Das bedeutet eine Frachtverteuerung von 6 bis über 15 Prozent.

Und was untergeht, meine Damen und Herren: Dazu holt sich noch gleich der Finanzminister die Mehrwertsteuer beim Letztverbraucher von rund 200 bis 300 Millionen Schilling. Das geht ja unter, daß er sich bei der Steuer auf die Steuer das gleich dazuholt.

Nur etwa ein einziges Drittel, knappe 30 Prozent oder rund 700 Millionen Schilling, wird den ausländischen Transitverkehr treffen.

Diese ungeheure Steuerbelastung dient somit, meine Damen und Herren, ausschließlich dem pleiten Finanzminister zur Defizit- und zur Schuldentilgung. Es ist eine reine Fiskalsteuer, eine reine Fiskalsteuer mit außerordentlich negativen Folgen. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Zum einen: Im Inland bewirkt sie einen Teuerungsschub gerade bei Massengütern des täglichen Bedarfes wie Lebensmittel, Getränke, Baustoffe, landwirtschaftliche Produkte, bei Massengütern also, die billig, aber sehr frachttensiv sind, wo eben die Fracht sehr viel Anteil ausmacht. Diese Steuer benachteiligt einmal mehr verkehrsgünstig gelegene Gebiete, grenznahe Gebiete, Täler usw.

Zum zweiten: Es handelt sich um eine reine Kostensteuer. Kann sie nicht im Preis überwälzt werden, besonders im harten internationalen Wettbewerb, trifft sie voll die Betriebe, sie entzieht der Wirtschaft wieder Investitionsmittel, Dutzende Unternehmungen und Hunderte Arbeitsplätze werden mit dieser Steuer gefährdet.

Meine Damen und Herren! Das kam ganz krass bei den spontanen Protestkundgebungen – bei den spontanen Protestkundgebungen! – gestern zum Ausdruck. Es haben Protestkundgebungen stattgefunden in Tirol am Berg Isel: 400 Teilnehmer, in Wels: 800 Teilnehmer, in Klagenfurt gestern: 2 000 protestierende Demonstranten, in Niederösterreich in Klosterneuburg: 800, in Graz: über 1 000, in Salzburg in Hallein: 400, in Tamsweg: 300 bis 400.

Meine Damen und Herren! Wir haben inzwischen an die 3 000 Telegramme bekommen.

Und hier, Herr Minister, eine Resolution: in 24 Stunden 1 500 Unterschriften! Nicht nur von Kleinunternehmern, von mittelständischen Unternehmern, sondern auch von vielen Arbeitnehmern, von Berufskraftfahrern.

Das, meine Damen und Herren, ist die spontane Reaktion auf diese neue steuerliche Belastung. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Insbesondere wird uns diese Steuer im Verhältnis zum Ausland treffen. Mit dieser Steuer, mit dieser Gesetzesvorlage ist der ausländische Lkw bessergestellt, er ist bessergestellt als jener der Inländer. Der ausländische Frächter darf ja laut Gesetz weniger zahlen, er wird weniger zahlen bei der Durchfahrt, er darf aber „höchstens“ so viel bezahlen wie der inländische. Und dieser ist damit nicht mehr konkurrenzfähig.

Meine Damen und Herren! Hunderte Millionen an heutigen Deviseneinnahmen gerade für die notleidende Zahlungsbilanz werden damit verlorengehen. Noch mehr: Statt dessen werden ja zusätzliche Dutzende Millionen an ausländische Verfrachter und an ausländische Eisenbahnen abfließen.

Was für ein wirtschaftspolitischer Wahnsinn! Was für ein Irrsinn, meine Damen und Herren! Sie wollen Auslandsfracht, wo heute österreichische Verfrachter Hamburg, Rotterdam anfahren und österreichische Deviseneinnahmen, österreichische Beschäftigung schaffen, auf die Bahn umlegen? – Dann haben die Österreicherischen Bundesbahnen 8 Prozent im Inland, und zu 92 Prozent werden Sie Arbeitsplätze und Fracht im Ausland schaffen und dafür auch noch Devisen bezahlen.

Was für ein wirtschaftspolitischer Irrsinn! Denn heute schon belasten von 14 europäischen Staaten 12 – von 14 Staaten 12! – den Lkw wesentlich, teilweise fast bis zu knapp einem Drittel, niedriger und nur 2 höher als in Österreich.

Da bringen Sie immer auch – der Herr Finanzminister macht das gern – die höhere steuerliche Belastung in der Bundesrepublik vor und vergessen eben, daß es dort ein Gesamtverkehrskonzept der Bundesregierung gibt.

Meine Damen und Herren! Gerade die Oststaaten, die Lkw-Flotten aus den Oststaaten werden noch mehr ins Fernfrachtgeschäft eindringen. Und das ist eine volkswirtschaftlich, staatspolitisch und gegenüber unserer mittelständischen Wirtschaft mit ihren Mitarbeitern verantwortungslose Belastungspolitik. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Dr. Keimel

Unser Vorschlag im Finanz- und Budgetausschuß, die Transportsteuer zum Beispiel für nachgewiesene Zeiten des Aufenthaltes eines Lkw-Zuges im Ausland zumindest auszusetzen: Wissen Sie, daß zum Beispiel der österreichische Lkw-Zug auf einer Persien-Fahrt einen Monat im Ausland ist?

Wir haben gesagt: Setzen Sie wenigstens zur Wettbewerbsgleichheit für diese Zeit, in der er im Ausland ist, 10 Monate, 9 Monate aus! – Das wurde aber von der Regierung, wie man so schön wienerisch sagt, nicht einmal ignoriert.

Meine Damen und Herren, ich habe es erwähnt: Öffentliche Unmoral durch den Wortbruch, gepaart mit einer schon unvergleichlichen Arroganz dieser Regierung, der die Volkspartei auch schon vor Monaten ihren Vorschlag zur Erfassung des ausländischen Transitverkehrs vorlegte, wie – ich erwähne nur die wesentlichsten Punkte – Treibstoffbesteuerung der ausländischen Lkw, Routenvorschreibung zur Entlastung der Bevölkerung an den Transitstrecken und damit auch automatische Bemannung aller Nord-Süd-Frachten, Besteuerung aller Lkw von Staaten, die österreichische Frachten auch heute schon besteuern. Das hätte zusammen ungefähr 700 Millionen Schilling gebracht, soviel, wie jetzt auch nur vom Ausländer, durch dieses Gesetz gebracht, erwartet wird, aber ohne Verärgerung des Auslandes, ohne angedrohte Retorsionsmaßnahmen und vor allem, meine Damen und Herren, ohne Belastung des österreichischen Steuerbürgers.

Dieser enorme Steueranschlag ist nichts anderes als – ich würde es fast so bezeichnen – moderne Straßenräuberei. Sie wird im Preis durchschlagen bei der produzierenden Wirtschaft, bei Industrie, Gewerbe, vom Rohstoff bis zum Fertigprodukt der ohnehin international kaum mehr konkurrenzfähigen, mit enormen Kosten und Kostensteuern belasteten österreichischen Betriebe. Und letztlich wird diese Steuer damit bei jedem einzelnen Konsumenten durchschlagen.

Heute werden die Sozialisten in diesem Haus die neue Steuerwelle durchpeitschen. Sicherlich. Es war der sozialistische Landeshauptmann Kery dagegen, es hat der sozialistische Landeshauptmann Wagner gewarnt, es gibt einen einstimmigen Beschluß des steirischen Landtages mit den Stimmen der Sozialisten. Ich bin gespannt, wie die sozialistischen Abgeordneten dieser Länder Burgenland, Steiermark und Kärnten jetzt ihre Landeshauptleute im Stich lassen werden.

Es steht ausdrücklich, Herr Ing. Willinger, in dem einstimmigen Beschluß des steirischen Landtages: Wenn diese Steuer schon kommt,

dann ist sie auf jeden Fall zweckzubinden für den Ausbau insbesondere der Transitstrecken gerade auch in der Steiermark. – Nicht einmal dazu sind Sie in diesem Hause fähig, meine Damen und Herren! Das werden Sie heute beschließen und durchpeitschen.

Und ein paar Tage später, am Sonntag, will dann die SPÖ-Regierung wieder einmal in Klausur gehen: Ihr seit drei Monaten, seit dem Jänner propagiertes Investitionsförderungsprogramm vielleicht jetzt tatsächlich in die Tat umsetzen, fertigstellen oder, meine Damen und Herren – und das befürchten wir –, wieder neue Belastungen aushecken? Ich fürchte mich vor jeder Regierungsklausur. Sie hat jedes Mal – jedes Mal! – für die österreichische Bevölkerung nichts anderes als neue Belastungen und Steuern gebracht. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Der Abgeordnete Prechtl ist – ich darf es so nennen – ein Hauptinitiator dieser neuen Belastung. Das ist für mich ja ein interessanter Zustand: ein Gewerkschafter als Hauptvertreter einer Milliardenbelastung. Das ist eine Pervertierung des Gewerkschaftsbundes, meine Damen und Herren! Es ist nicht unbegründet, wenn heute der Abgeordnete Prechtl dreimal – dreimal! – in seinen Ausführungen erklärt hat, daß diese Steuer erst der erste Schritt – der erste Schritt! – sei. Ich würde mich sehr freuen, wenn er erklärt hätte, was die nächsten Schritte – wahrscheinlich Belastungsschritte – sein sollen.

Wir können uns alle noch erinnern, daß der Herr Finanzminister Androsch erklärt hat – und das ist jetzt einige Monate her –, daß der Wirtschaft mit dem 2. Abgabenänderungsgesetz, mit diesem Belastungspaket, eine Atempause von einem halben Jahr gegeben werden soll. Was ist, wenn diese vorbei ist, Herr Minister? Kommen dann die neuen Belastungen?

Meine Damen und Herren! Wir protestieren mit aller Vehemenz, wir protestieren mit allem Ernst gegen diese neue und ungeheure Belastung, gegen eine Belastung ohne jedes gesamtwirtschaftliche Konzept einer zerstrittenen und uneinigen und unfähigen Regierung!

Sie reden auch immer von 30 000, 40 000 neuen Arbeitsplätzen, die wir pro Jahr schaffen müßten, die wir jährlich zusätzlich ja brauchen, gerade für unsere Jungen, für die Schulabgänger, die jetzt ins Berufsleben eintreten. Meine Damen und Herren! Wir brauchen lebensfähige, konkurrenzfähige österreichische Betriebe, vor allem Mittelbetriebe, wir brauchen an die 2 000 bis 2 500 neue Betriebe, dann werden auch die Arbeitsplätze sicher sein und neue Arbeitsplätze in dieser gesunden Wirtschaft in gesunden Unternehmungen geschaffen werden können!

Mit dieser sozialistischen Wirtschafts- und

Dr. Keimel

Gesellschaftspolitik erreichen Sie genau das Gegenteil. Sie gefährden den Bestand einer leistungsfähigen Wirtschaft, und damit gefährden Sie, meine Damen und Herren, à la longue Dauerarbeitsplätze. Das sind Arbeitsplatzvernichtungssteuern statt Wirtschaftsförderung, meine Damen und Herren. Und daher lehnen wir mit aller Entschiedenheit auch diese neue Steuerbelastung für die österreichische Bevölkerung ab. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Meine Damen und Herren! Wir haben, Herr Minister Dr. Androsch, jedes Vertrauen – gerade wieder mit dieser neuen Steuer, mit dieser neuen Belastung –, jedes Vertrauen in die Wirtschaftspolitik dieser Bundesregierung verloren, wie es uns gestern ja wieder via Fernsehen und Medien vorgespielt wurde. Wir haben jedes Vertrauen in Ihre Wirtschaftspolitik verloren, im besonderen geprägt, Herr Minister Androsch, durch Ihre Steuer- und durch Ihre Finanzpolitik.

Ich bringe daher namens der Österreichischen Volkspartei den nachstehenden

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Dr. Keimel und Genossen betreffend Versagen des Vertrauens gegenüber dem Bundesminister für Finanzen gemäß Artikel 74 Abs. 1 des Bundes-Verfassungsgesetzes.

Der Nationalrat wolle beschließen:

Dem Bundesminister für Finanzen wird gemäß Artikel 74 Abs. 1 des Bundes-Verfassungsgesetzes durch ausdrückliche Entschließung des Nationalrates das Vertrauen entzogen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident **Probst**: Der soeben vorgelegte Entschließungsantrag der Abgeordneten Dr. Keimel und Genossen ist genügend unterstützt und steht daher auch in Verhandlung.

Zum Wort gelangt der Herr Abgeordnete Dr. Fischer.

Abgeordneter Dr. **Fischer** (SPÖ): Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich nehme Ihre Geduld nur wenige Minuten in Anspruch, um ganz trocken, ganz ruhig und in wenigen Sätzen zu diesem Mißtrauensantrag Stellung zu nehmen.

Es ist, wie ich mich vergewissert habe, der fünfte, den Sie in dieser Gesetzgebungsperiode einbringen. Er unterscheidet sich von den vorigen nur dadurch, daß die beiden letzten noch von Ihrem Parteiobmann eingebracht wurden, während der heutige an die zweite

Stelle Ihrer Rednerliste gerutscht ist. Das ist aber kein Grund zu einer anderen Einstellung als zu den früheren.

Wir werden diesen Ihren heutigen Entschließungsantrag mit der gleichen Geschlossenheit, mit der gleichen Selbstverständlichkeit ablehnen, mit der wir die bisherigen Mißtrauensanträge abgelehnt haben, und wir lehnen ihn vor allem – und darauf kommt es mir an – mit jener Überzeugung ab, mit der wir Ihre Lizitationspolitik ablehnen, meine Damen und Herren von der Opposition! *(Beifall bei der SPÖ. – Zwischenrufe bei der ÖVP.)*

Denn ich habe in dieser Gesetzgebungsperiode vieles von der Opposition gehört, was sie alles nicht machen würde, wenn sie in der Regierung wäre, oder, genauer gesagt, von jenen Oppositionspolitikern, die noch auf den Oppositionsbänken sitzen. Aber ich habe relativ wenig gehört, meine Damen und Herren, wie Sie die in ganz Europa schwierigen Probleme lösen würden, wenn es keine Lkw-Steuer gäbe, wenn es kein Maßnahmenpaket gäbe und wenn es all das nicht gäbe, was Sie, meine Damen und Herren, ablehnen.

Ich sage Ihnen noch etwas. Politiker aller österreichischen politischen Richtungen und Journalisten aller politischen Lager verlangen von einem verantwortungsbewußten Politiker ein gewisses Ausmaß an Mut zur Unpopularität. Sie verlangen das vor allem von Politikern aller westeuropäischen Industrieländer in einer Zeit, die so schwierig ist wie die jetzige.

Mit der Haltung, die Sie an den Tag legen, zeigen Sie nur, daß Sie diesen Mut zur Unpopularität, aber auch diese Bereitschaft zur Verantwortung nicht haben. Das ist ja der Grund, warum Sie dort sitzen, wo Sie sitzen, meine Damen und Herren.

Eine Überlegung noch. Ich habe heute zufällig in einer Zeitung – ich glaube, es waren die „Salzburger Nachrichten“ – ein Interview Ihres früheren Klubobmannes und Vizekanzlers Dr. Withalm gelesen. Er hat sich den Kopf zerbrochen über zukünftige Entwicklungen in Österreich. Er hat gemeint, die Schwierigkeiten in Europa seien so groß und die Zahl der unpopulären Entscheidungen, die getroffen werden, sei so groß, daß das eine Partei allein gar nicht schaffen könne.

Sie können beruhigt sein, meine Damen und Herren, wir schaffen es allein, weil wir diesen Mut zur Unpopularität haben. *(Beifall bei der SPÖ.)* Wir schaffen es sogar dann, wenn die Opposition kein Verantwortungsbewußtsein hat und es uns möglichst schwer machen will. Das ist Ihre Aufgabe, meine Damen und Herren, nur können Sie sich dann dem Urteil der Wähler

Dr. Fischer

nicht entziehen, und das ist dreimal so gewesen, wie es eben gewesen ist. Sie sind am besten Weg, unseren Hattrick zu einem vierblättrigen Kleeblatt für die Regierungspartei zu machen, meine Damen und Herren. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Wenn ich diesen Mißtrauensantrag ablehne und Sie uns damit dankenswerterweise Gelegenheit zu dieser demonstrativen Haltung für die Bundesregierung gegeben haben, meine Damen und Herren, dann verbinde ich das erstens mit der Feststellung, daß wir mit der Ablehnung dieses Mißtrauensvotums die Anerkennung der Tatsache zum Ausdruck bringen, in welchem hohem Ausmaß es nach wie vor in Österreich gelungen ist, wirtschaftliche Schwierigkeiten fernzuhalten, die in anderen Ländern ganz anders zu Buche schlagen und ganz andere Auswirkungen zeitigt haben als bei uns.

Zweitens. Die Anerkennung, in welchem hohem Ausmaß es gelungen ist, in Österreich Beschäftigung zu sichern und Arbeitslosigkeit von unserem Lande fernzuhalten.

Drittens. Die Anerkennung für eine Tatsache, über die Sie in den letzten Monaten nie sprachen, weil Ihnen dazu ja derzeit wenig einfällt, nämlich für die entgegen Ihren Prophezeiungen gesunkene Inflationsrate.

Viertens. Die Anerkennung, meine Damen und Herren, für die große politische und wirtschaftliche Stabilität, die es in Österreich gibt.

Ihr Parteiobmann Dr. Taus hat vor wenigen Stunden von diesem Pult aus gesagt: Das größte Problem und das größte Ziel für ihn, aus innen- und außenpolitischen Gründen, ist die Stabilität einer Gesellschaft. Ja, ein größeres Kompliment können wir uns ja gar nicht wünschen. Denn daß es in Österreich politische und wirtschaftliche Stabilität gibt, meine Damen und Herren, das kann doch wirklich niemand leugnen, der ernstgenommen werden will. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Daß diese Stabilität ergänzt wird durch ein Ausmaß an sozialem Frieden, wie es auch vorbildhaft ist in ganz Europa, das ist auch ein Faktum, bei dem ich nicht einmal sagen will, daß Sie das leugnen wollen. Denn Sie können dieses hohe Ausmaß an sozialem Frieden, dieses hohe Ausmaß an politischer und wirtschaftlicher Stabilität ja einfach nicht leugnen.

So ist dieser Entschließungsantrag, den der Kollege Dr. Keimel noch an den Schluß seiner Rede gestellt hat, eine willkommene und von uns dankbar entgegengenommene Gelegenheit, diese Feststellungen zu treffen, nämlich diesen Antrag aus vielen guten Gründen abzulehnen und der Hoffnung Ausdruck zu verleihen, daß

diese erfolgreiche Wirtschaftspolitik für die Arbeitnehmer unseres Landes fortgesetzt werden kann und von den österreichischen Wählern auch jene Zustimmung erhalten wird, die sie in der Vergangenheit bekommen hat. – Danke schön. *(Beifall bei der SPÖ. – Zwischenrufe des Abg. Dr. Keimel.)*

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

Abgeordneter Dr. Stix (FPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Der Herr Klubobmann der sozialistischen Fraktion hier im Parlament hat ein großes Wort gelassen, sehr gelassen ausgesprochen. Er hat im Zusammenhang mit dem soeben eingebrachten Entschließungsantrag, der einen Mißtrauensantrag gegen den Herrn Finanzminister enthält, gemeint: Wir schaffen es alleine!

Damit hat Herr Dr. Fischer zwar angespielt auf die gegenüber anderen europäischen Ländern in einigen Bereichen vergleichsweise günstige Situation Österreichs, aber ich frage mich sehr, ob er damit, als er sagte: Wir schaffen es alleine!, auch gemeint hat, daß die sozialistische Alleinregierung es allein geschafft hat, die Budgetlöcher immer größer aufzureißen, daß sie es alleine geschafft hat, die Staatsverschuldung so in die Höhe zu jubeln, daß Österreich heute die höchste Staatsverschuldung seit vielen Jahren hat, daß eine Verdoppelung, ja eine Verdreifachung gegenüber Anfang der siebziger Jahre eingetreten ist. Das alles hat die Alleinregierung allein geschafft. Sind Sie darauf stolz, Herr Dr. Fischer? *(Beifall bei der FPÖ.)*

Ganz im Gegenteil: Dieses Wort von Ihnen, Herr Dr. Fischer: Wir schaffen es alleine!, ist geeignet, darüber nachzudenken, ob es die Alleinregierung im Besitz ihrer absoluten Mehrheit wirklich alleine schafft. Wir haben den gegenteiligen Eindruck: Wir Freiheitlichen erleben eben, daß eine Bundesregierung im alleinigen Besitz der absoluten Mehrheit nicht mehr auf konstruktive Vorschläge und Vorstellungen der Oppositionsparteien eingeht, daß sie auf einem zu hohen Roß sitzt und daher immer mehr und mehr in die Schwierigkeiten hineinschlittert, die uns heute zu schaffen machen.

Auch wir Freiheitlichen beobachten seit langem mit großer Sorge die Finanzpolitik, die der Herr Vizekanzler und Bundesfinanzminister Dr. Androsch betreibt. Und wenn an der ersten Stelle seiner Begründung, warum er den Mißtrauensantrag ablehne, Herr Dr. Fischer gesagt hat, er weise damit auch jene Lizitationspolitik zurück, die die Österreichische Volkspartei betreibt, dann dürfen wir Freiheitlichen für uns in Anspruch nehmen, daß wir ganz gewiß keine Lizitationspolitik betrieben haben,

Dr. Stix

obwohl das einer kleinen Oppositionspartei sehr leichtfallen würde. Wir haben das niemals getan. Daher weisen wir für uns Freiheitliche den Vorwurf der Lizitationspolitik zurück.

Es gibt unbeschadet dessen eine ganze Reihe von sachlichen Gründen, dem Herrn Bundesfinanzminister das Mißtrauen auszusprechen. Auch wir Freiheitlichen sehen eine solche Reihe von Gründen.

Ich will nicht näher auf die Entwicklung der Budgets der letzten Jahre eingehen. Über Budgetdefizite und in der Folge daraus über die Staatsverschuldung ist genug gesprochen worden. Was uns aber immer mehr bedenklich gestimmt hat, ist der Umstand, daß der Herr Bundesfinanzminister offensichtlich diese Entwicklung gar nicht richtig gesehen, nicht richtig eingeschätzt hat. Wenn er es aber trotzdem getan haben sollte, dann hat er jedenfalls die Öffentlichkeit nicht richtig informiert; denn man kann alle Vorhersagen des Herrn Bundesfinanzministers der letzten Jahre über voraussichtliche Entwicklungen seiner Staatsgebarung prüfen und unter die Lupe nehmen, man wird immer finden, daß die tatsächliche Entwicklung nicht mit der von ihm vorhergesagten übereinstimmt hat. Das heißt, der Herr Bundesfinanzminister hat sich auf seinem ureigensten Gebiet der Staatsfinanzen permanent geirrt. Auch das ist ein Grund, in die Kapazität eines Finanzministers gewisse Zweifel zu setzen.

Er hat weiters eskaliert auf dem Gebiete der Steuerfindung und der Steuererfindung. Nicht nur, daß er ständig neue Steuern und Erhöhungen eingeführt hat, der Herr Bundesfinanzminister hat mit dem 2. Abgabenänderungsgesetz auch einen Weg beschritten, der gravierender ist als nur der Umstand, daß neue Steuern eingeführt oder bestehende erhöht werden. Er hat Grundsätze verlassen, allgemein anerkannte betriebswirtschaftliche Grundsätze. Er hat jene Basisregel durchbrochen, daß Aufwendungen, die für einen Betrieb durch einen Betrieb getätigt werden, eben auch als Betriebsaufwand anzuerkennen sind.

Er hat damit einen sehr, sehr gefährlichen Weg beschritten. Wir Freiheitlichen, allen voran unser Finanzsprecher Dr. Broesigke, haben sehr massiv vor einem weiteren Beschreiten dieses Weges gewarnt.

Aber nicht nur das: Der Finanzminister hat im zurückliegenden Jahr zum wiederholten Male erklärt, es würde keine neuen Steuern mehr geben. Heute aber haben wir darüber abzustimmen, daß eben doch eine neue Steuer eingeführt wird: die sogenannte Lkw-Steuer. Daß der Titel „Straßenverkehrsbeitragsgesetz“ ein Hohn für dieses Gesetz ist, darauf werde ich noch zurückkommen.

Das Gefährlichste an dieser ganzen Entwicklung sehe ich darin, daß der Herr Bundesfinanzminister mit dieser seiner hemmungslosen Politik jenen Steuerwiderstand provoziert, den wir bis vor kurzem in Österreich noch nicht hatten, der aber ganz offensichtlich im Wachsen und Zunehmen begriffen ist und der die Staatsfinanzen auf die Dauer sehr wohl vor ganz ernste Probleme stellen wird. Wenn hier der Bogen überspannt wird, dann wird es in Zukunft kaum mehr möglich sein, die großen, schwierigen Finanzprobleme der Republik Österreich zu lösen.

Aber auch diese Entwicklung, dieses Provozieren des Steuerwiderstandes in der Bevölkerung, die völlig erklärbar auf diese Weise, psychologisch verständlich auf diese Weise reagiert, ist dem Herrn Bundesfinanzminister Vizekanzler Dr. Androsch anzulasten. In Zusammenfassung aller dieser Gründe schließen sich die freiheitlichen Abgeordneten dem hier eingebrachten Mißtrauensantrag gegen den Herrn Bundesfinanzminister an.

Nun lassen Sie mich kurz zum eigentlichen Thema zurückkommen, zu dem heutigen Gesetzentwurf bezüglich des Straßenverkehrsbeitrages. Ich möchte nicht mehr zu allen Punkten Stellung nehmen, die schon weidlich hier behandelt wurden, sondern nur schwerpunktmäßig einiges herausgreifen, mich vor allem mit der Behauptung des Herrn Abgeordneten Dr. Tull auseinandersetzen, wonach der Straßenbau schwer defizitär in der Weise sei, daß die Straßenbenutzer ihre Kosten nicht selbst tragen.

Ich verweise nur auf eine Berechnung, die auch die Österreichische Gesellschaft für das Straßenwesen unlängst veröffentlicht hat und die auf amtlichen Zahlen beruht. Demnach betragen die Gesamtaufwendungen für Straßenbaumaßnahmen für 1976 rund 10,5 Milliarden Schilling. Das war auf der einen Seite der gesamte Aufwand für den Straßenbau. Dagegen zahlten allein die Kraftfahrer an Mineralölsteuer und Kraftfahrzeugsteuer – jeweils beide Arten zusammengenommen – 14 Milliarden Schilling an die Staatskasse. Dazu kam noch rund 1 Milliarde Schilling an Mauten, dazu kamen rund 2 Milliarden Schilling an doppelter Mehrwertsteuer, und jetzt kommt als nächstes eben noch der Straßenverkehrsbeitrag hinzu.

Die Behauptung, Herr Dr. Tull, daß der Straßenverkehr seine Wegekosten nicht zahlt, ist einfach unrichtig. Das bitte ist der ganz große Unterschied zwischen dem Straßenverkehr und dem Bahnverkehr, wenn man die Situation der Österreichischen Bundesbahnen hernimmt. Ich ließe mir noch einreden, daß man darüber streiten kann, ob es nicht besser ist, im Wege

Dr. Stix

einer verfeinerten Zurechnung gezielt weitere Mittel dem Straßenbau zuzuführen. Ich lasse mir noch einreden, daß man sagt, dafür könnte vielleicht sogar eine bestimmte Abgabe herangezogen werden.

Aber genau das geschieht ja nicht mit diesem Gesetz. Der jetzige Straßenverkehrsbeitrag sieht keinerlei Zweckbindung vor, und damit sind alle jene Befürwortungen erledigt, die auf der Argumentation aufbauen, der Straßenverkehr zahle seine Wegekosten nicht und daher müsse diese Steuer eingeführt werden.

Ich darf weiters in Erinnerung rufen, daß von jener Bundesmineralölsteuer, die zweckgebunden von den Kraftfahrzeughaltern für das Straßennetz bezahlt wird, früher schon rund 700 Millionen Schilling abgezweigt wurden, teils für die Landwirtschaft, teils für die Österreichischen Bundesbahnen. Da liegt ja bereits eine zweckwidrige Verwendung ursprünglich zweckgebunden eingeführter Abgaben vor. Diese Argumentation von Ihrer Seite, Herr Dr. Tull, steht also völlig auf tönernen Füßen.

Lassen Sie mich kurz ein paar Bemerkungen zur Situation der Österreichischen Bundesbahnen machen. Ich teile die Auffassung, daß es eine vernünftige Kooperation zwischen Schiene und Straße geben muß. Ich sehe mit Bedauern, daß seit Jahren die Verkehrspolitik auf dem Sektor Schienenverkehr wenig bis gar keine Erfolge zu verzeichnen hat beziehungsweise schwerer Fehler aufzuweisen hat. Wir haben im Rahmen der einschlägigen Budgetkapitel Verkehr oft und oft unsere freiheitlichen Kritiken und unsere freiheitlichen Vorschläge angebracht.

Ich darf nur noch einmal erwähnen, daß ein ganz großes Handikap der Bundesbahnen zum Beispiel im Güterverkehr die fehlenden Einrichtungen sind. Wo ist denn der große Zentralerschubbahnhof in Wien? Wo sind denn andere Güterumschlageneinrichtungen moderner Art? Wo sind denn überall die Bahnhöfe, wo beispielsweise Rundholz mit Traktoren oder mit Lkw angefahren wird und dann auf Bahnwagons eventuell verladen werden könnte, wo aber die Bahn überhaupt keine Kraneinrichtungen dafür besitzt? Wo sind denn alle diese Dinge? Und warum fehlen sie? Sie fehlen auf Grund einer völlig verfehlten Investitionsfinanzierungspolitik.

Die Bundesbahnen möchten und müßten ja auch seit vielen Jahren ein Mehrfaches von dem investieren, was sie tatsächlich investieren. Warum tun sie es aber nicht? - Weil man den Bundesbahnen bis heute den Zugang zum Kapitalmarkt verwehrt, weil man an dem blödsinnigen Dogma festhält, die ÖBB müssen an

das jährliche Budget des Staates, des Finanzministers gebunden bleiben. Dagegen rennen wir Freiheitlichen doch seit Jahren Sturm und sagen, das ist der Grund, warum die Bundesbahnen nicht jene Investitionsmittel bekommen, die sie bräuchten, um in einem modernen Verkehrskonzept jene Rolle zu spielen, die sie spielen könnten.

Aber alle diese Versäumnisse, meine Herren von der sozialistischen Regierung, können Sie mit einem ganz anderen Gesetz, mit dieser Lkw-Steuer, mit diesem Straßenverkehrsbeitrag nicht wettmachen. Daher ist es eine völlig illusorische Sache zu glauben, daß mit dieser Lkw-Steuer Verkehrspolitik betrieben würde. Betrieben wird etwas anderes: Betrieben wird eine neue Belastungspolitik, betrieben wird eine Wettbewerberschwerungspolitik, aber nicht nur für das Lkw-Gewerbe, sondern für die gesamte Wirtschaft, die auf Lkw-Transport angewiesen ist.

Daß es diesmal wirklich den Betrieben weh tut, das beweisen doch diese unzähligen Telegramme (*der Redner zeigt mehrere Telegramme vor*), die uns gestern und heute noch erreicht haben, in denen in einem verzweiferten Ton darauf hingewiesen wird, daß man echt Angst hat um die Existenz durch die Einführung dieser neuen Steuer. Ob das hier zum Beispiel der Fachgruppenobmann des Transportgewerbes der Tiroler Wirtschaft ist, oder ob es die niederösterreichische Wirtschaft oder die burgenländische oder die oberösterreichische oder die steiermärkische ist beziehungsweise ob es die vielen Einzelorganisationen sind. Verzweifelte Hilferufe sind es.

Oder wenn sich hier etwa der Bundesverband der österreichischen Frächter wehrt mit dem Hinweis: Es geht ja gar nicht nur um unsere Position als Frachtgewerbe im Inland; wir sind ja betroffen in unseren Aktivitäten im Ausland; es fahren doch 6 000 Lkw, österreichische Lkw, im grenzüberschreitenden Verkehr; daran hängen rund 30 000 Arbeitsplätze.

Die Frächter stehen doch in einem Wettbewerb, und der internationale Wettbewerb ist hart. Er ist heute ein Wettbewerb nicht nur des Preises, sondern der Konditionen. Wenn ich nun die einheimischen Frächter mit dieser Steuer gewaltig neu belaste, dann müssen sie das in ihre Kosten hineinnehmen, dann müssen sie das auch in ihren Preisen unterbringen. Dann werden sie eben nicht mehr wettbewerbsfähig sein im beinhalten internationalen Frachtengeschäft!

Und das in einer Situation, wo die österreichische Zahlungs-, Leistungs- und Handelsbilanz so darniederliegt, daß sie im Grunde genommen

Dr. Stix

froh sein muß um jeden Devisenschilling, den sie einnimmt! In dieser Situation erschwert man die internationale Wettbewerbsfähigkeit eines so wichtigen Dienstleistungszweiges, wie ihn eben hier auch die Frächter in ihrer Gesamtheit darstellen.

Die neue Steuer ist aber auch ein Schlag gegen die Regionalpolitik, ein Schlag gegen viele Maßnahmen der bisherigen Raumordnungspolitik und ein Schlag gegen die Standortpolitik, die mit viel Geld von seiten der öffentlichen Hand bundesmäßig, aber auch in den Ländern – das sei hier ausdrücklich gesagt – betrieben wurde.

Mit wie vielen Hunderten von Förderungs-millionen hat man sich doch bemüht, in Regionen Österreichs, die wirtschaftlich schwach entwickelt sind, Betriebe anzusiedeln, um dort Arbeitsplätze zu bekommen. Das ist doch vielfach an Standorten geschehen, die fernab jeder Bahnlinie sind, weswegen Produkte dieser Betriebe darauf angewiesen sind, mit dem Lkw transportiert zu werden. Aber nicht nur das: Die Anlieferungen sind vielfach überhaupt nur im Lkw-Verkehr möglich.

Alle diese Betriebe, die sich darauf verlassen haben, als sie in jene schwächer entwickelten Regionen gegangen sind, daß sie auf die Dauer mit gewissen Strukturelementen in der Kostenrechnung rechnen dürfen, alle diese Betriebe müssen sich heute in ihrem Vertrauen erschüttert fühlen, müssen sich gefrotzelt und provoziert fühlen, denn deren Wettbewerbssituation verschlechtert sich durch die Einführung der Lkw-Steuer gewaltig.

Es betrifft weiters jene österreichischen Exportbetriebe – und ich könnte Ihnen namentliche Aufzählungen seitenweise geben –, die sich nur deswegen heute noch mit ihren Exporten behaupten, weil sie dank Lkw-Auslieferung schnell und prompt die Wünsche ihrer internationalen Kundschaften erfüllen können.

Ich kenne einen Betrieb – ich will hier den Namen nicht nennen, um keinen falschen Anschein zu erwecken und um nicht irgendeinen Betrieb namentlich in die Debatte zu ziehen –, der sich gerade erfolgreich im Export behauptet, weil er sehr rasch mit Lkw die Kunden beliefert. Dieser Betrieb hat den Versuch gemacht, gutwillig auf die Bahnverladung umzusteigen, mit dem Ergebnis, daß seine Produkte mit bis zu 14 Tagen Verspätung beim Kunden angekommen sind.

Um international wettbewerbsfähig zu bleiben, mußte dieser österreichische Exportbetrieb wieder zurückschalten auf Lkw-Betrieb. Nun bedeutet diese neue Lkw-Steuer für diesen

exportierenden Betrieb ein ganz beinhardtartiges zusätzliches Kostenelement.

Frage an die Bundesregierung: Wie glaubt sie, mit derartigen Maßnahmen die österreichische Handels- und Zahlungsbilanz auch nur einigermaßen wieder auf den Weg einer Sanierung bringen zu können?

Last not least sind alle jene Sparten zu erwähnen, alle jene Betriebe, die Produkte haben, die von der Natur aus sehr gewichtig sind. Ich denke an die ganze Bauwirtschaft, an deren Baumaterialien. Dort werden die Frachten teilweise an die Höhe des Warenwertes selbst herankommen, wenn diese neue Kostenbelastung nun einkalkuliert werden muß.

Dies alles ist in einer konjunkturell sehr schwierigen Zeit besonders bedenklich. Hätte man den Zeitpunkt der Hochkonjunktur für die Einführung einer derartigen Steuer gewählt, wären zwar alle Strukturargumente, die dagegen sprechen, genauso gewichtig geblieben, aber die Möglichkeit, das ganze zu verkraften, wäre sicherlich besser gewesen, als sie es jetzt ist, wo mit Wachstumsraten von 1 beziehungsweise 1,5 Prozent gerechnet wird, wo man von der „kriechenden“ Konjunktur spricht, wo man erwartet, daß sich weltweit die Konjunktur nicht erholen wird. Genau in dieser Phase die österreichische Wettbewerbsfähigkeit durch eine solche Steuer zu schwächen, zeugt von einer sehr merkwürdigen Auffassung der konjunkturpolitischen Verantwortung, die diese Bundesregierung ebenfalls trägt.

Ich möchte abschließend auf eine Polemik zurückkommen, die hier im Zusammenhang mit der Bundeswirtschaftskammer angeschnitten wurde. Ich billige der Bundeswirtschaftskammer zu, daß sie als die zuständige Interessenvertretung ihre Pflichten wahrnimmt. Aber man soll bitte dessenungeachtet bei der Darstellung der Realität bleiben. Es ist hier bestritten worden, daß die Bundeswirtschaftskammer – die vielleicht durch eine ungeschickte Öffentlichkeitsarbeit, die ich nicht zu verantworten habe, eindeutig in ein Zwielicht gegenüber den von ihr vertretenen Wirtschaftstreibenden gekommen ist – verhandelt habe mit dem Finanzministerium.

Ich darf aber auf die Aussendung der Bundeswirtschaftskammer selbst hinweisen. Es handelt sich um die Aussendung PBK 100/78 Wien, 3. März, und da ist ausdrücklich die Rede davon: Bedauerlicherweise habe die Bundesregierung dafür kein Verständnis gezeigt, weshalb sich die Bundeskammer in den Verhandlungen auf eine zumindest wesentliche Entschärfung beschränken mußte.

Es ist schön, wenn der Bundeskammer eine

Dr. Stix

Entschärfung geglückt ist, aber es steht eindeutig fest, daß die Bundeswirtschaftskammer mit dem Finanzministerium verhandelt hat. Es ist nur darum gegangen, diesen Sachverhalt richtig darzustellen. Ich sage noch einmal: Ich glaube, daß es zu den Pflichten einer Interessenvertretung gehört, Derartiges zu tun. Aber es zeigt eben, wie tragisch es auf die Dauer für eine Interessenvertretung werden kann, wenn sie sich monocolor abstützt. Dann tritt eben sehr oft jener Fall ein, den mein Fraktionskollege Dipl.-Vw. Josseck als Schizophrenie bei bestimmten Funktionären der Bundeswirtschaftskammer bezeichnet hat.

Wir Freiheitlichen werden aus all diesen Gründen dem vorliegenden Gesetzesantrag unsere Zustimmung verweigern, aber dem Mißtrauensantrag gegen den Herrn Bundesfinanzminister zustimmen. *(Beifall bei der FPÖ.)*

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

Bundesminister für Verkehr **Lausecker**: Herr Präsident! Hohes Haus! Wiewohl es sich hier um eine Steuervorlage handelt, für die der Herr Finanzminister zuständig ist, klingt doch fast in jeder Wortmeldung ein Aspekt der Verkehrspolitik durch. Ich möchte es daher auch darauf zurückführen, wo es den Anfang genommen hat.

Schon in der Regierungserklärung vom 5. November 1975 finden Sie im verkehrspolitischen Zusammenhang die Notwendigkeit einer solchen Maßnahme angesprochen. Es heißt in der Regierungserklärung, daß „Österreich an einem Schnittpunkt wichtiger Verkehrslinien Europas liegt“ und „der Transitverkehr mit schweren Lastkraftwagen vom Osten und Südosten Europas nach den europäischen Ländern im Norden und Westen und umgekehrt immer intensiver wird“; es müßten „daher Lösungen gefunden werden, daß auch diese Teilnehmer am österreichischen Straßenverkehr zu einer Beitragsleistung für die notwendigen Arbeiten am Straßennetz herangezogen“ würden.

Nun ist in der heutigen Diskussion immer wieder durchgeklungen, es würden jetzt die Österreicher zwei Drittel und Ausländer nur ein Drittel zahlen. Mit Bezugnahme auf diese Regierungserklärung und mit Bezugnahme auf diese Argumente gestatten Sie mir jetzt, daß ich mich ein wenig dem Entstehen dieser Vorlage zuwende, denn es war ja ein einziger Weg des Rechnungstragens und Bedachtnehmens auf verschiedene Aspekte.

Als diese Vorlage zu Beginn des Monats Dezember in die Begutachtung gegangen ist, ist sie so gestaltet gewesen, daß der Löwenanteil,

daß das Schwergewicht auf dem grenzüberschreitenden Verkehr gelegen ist. Wie Sie wissen, sollte damals, bezogen auf Tonne und Kilometer, die Entfernung auf österreichischem Staatsgebiet für die Höhe der Abgabe bestimmend sein, soweit es um den grenzüberschreitenden Verkehr, also um Transit-, Ein- und Ausfuhrverkehr geht. Eine Pauschalierung, also ein fixer Satz pro Monat und Tonne Nutzlast, war nur für den Inlandsverkehr vorgesehen. Das war der Ausgangspunkt, meine sehr verehrten Damen und Herren.

Dann ist in den daran anknüpfenden Beratungen – ich selbst habe auch an Frächterversammlungen teilgenommen – der Schwerpunkt der Argumentation dahin gegangen, daß eine Steuer niemand gern hat, daß aber in der konkreten Behandlung der Vorlage die Pauschalierung für Inländer sichergestellt werden müsse und daß die Belastung im grenzüberschreitenden Verkehr uns im Handel völlig ins Hintertreffen führen würde; es wurde von „Kautschukparagrafen“ und ähnlichem gesprochen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir wußten auch – wenn wir eine derartige Maßnahme in Angriff nehmen –, daß sie nicht für Ausländer diskriminierend sein dürfe. Das haben uns die Vertreter der EG bereits im Herbst vergangenen Jahres gesagt und davon eine Studie abhängig gemacht, die in Auftrag gegeben wurde bezüglich einer Beteiligung der EG an der Pyhrn Autobahn. Also vorgegeben war, daß es keine ausländerdiskriminierende Maßnahme sein dürfe. In der innerösterreichischen Diskussion kam dazu, es würde der grenzüberschreitende Verkehr, es würde der Verkehr des Österreichers ins Ausland damit schwer getroffen.

Ein zweites: Gerade von den Grenzgebieten und von den Randlagen her – das ging vom Waldviertel bis nach Tirol und von Kärnten über das Burgenland rund um Österreich – hat es geheißt, es sei bedenklich, daß die Strecken innerhalb Österreichs nicht wettbewerbsneutral zu einer Abgabe führen, sondern daß derjenige, der sehr weite Strecken zurückzulegen hat, dann weit höher zur Kasse gebeten würde als der, der aus unmittelbarer Grenznähe die Grenze überschreitet.

Meine Damen und Herren! Das waren die Hauptbedenken, die zu diesem Gesetz während der Begutachtung erhoben wurden. Sie haben dann dazu geführt, daß das System umgestellt wurde, daß man auf das Prinzip der fixen Monatssätze übergegangen ist. Das waren vor allem die Bedenken, die auch aus den Bundesländern geltend gemacht wurden.

Bundesminister Lausecker

Ich habe hier anlässlich einer parlamentarischen Anfragebeantwortung dem Herrn Abgeordneten König den Brief des Herrn Landeshauptmannes Wagner verlesen, der das Argument gebracht hat, daß die Randlagen gegenüber den Zentralräumen benachteiligt wären. Durch das umgestellte System fixer Monatssätze ist man davon weggekommen. Man hat jetzt eine vom System her flächen- und wettbewerbsneutrale Abgabe. Der Herr Landeshauptmann Wagner hat daraufhin auch in aller Form erklärt, daß damit die Bedenken, die er seinerzeit dagegen zum Ausdruck gebracht hat, ausgeräumt seien.

Meine Damen und Herren! Daraus erklärt sich, was mehrere Redner an diesem Pult heute gesagt haben, warum denn Österreicher jetzt mehr zahlen. Ja ganz einfach deswegen, weil aus der ursprünglichen Konzeption nur die kleineren Fixsätze pro Monat geblieben sind, die nur für den Inländer gedacht gewesen wären, und der größere Anteil für den grenzüberschreitenden Verkehr gedacht gewesen wäre.

In einer weiteren Phase der Verhandlungen habe ich vom verkehrspolitischen Aspekt her folgendes vertreten: Wenn es zu den fixen Monatssätzen käme, dann sollte ein dritter Satz für die höhere Tonnage drinnen sein, um so den Transitverkehr im Auge zu behalten. Es war aber dann nicht möglich, diesen dritten Satz für die schwere Tonnage, die den Transitverkehr und damit auch Ausländer besonders betroffen hätte, unterzubringen.

So, meine Damen und Herren, haben wir jetzt ein Gesetz in Händen, bei dem es an sich müßig ist zu fragen: Wurde denn jetzt verhandelt, oder wurde jetzt nicht verhandelt? Meine Damen und Herren! Wohin sind denn die 2,4 Milliarden Schilling - um so viel kommt jetzt weniger heraus als im ursprünglich versendeten Entwurf - gekommen? Es ist doch ein Entwurf versendet worden, der ein Steueraufkommen von 4,4 Milliarden Schilling bedeutet hätte, und bei dem, was Sie heute hier liegen haben, dreht es sich so ungefähr um 2 Milliarden Schilling.

Es stimmt also auf keinen Fall, daß man hier einen Gesetzentwurf hingelegt und mit Gewalt und ohne Rücksichtnahme auf Argumente, die im Laufe der letzten Wochen gekommen sind, durchgezogen hat. Denn sonst läge hier jetzt ein Gesetz, das nicht 2 Milliarden Schilling, sondern mehr als das Doppelte brächte, meine Damen und Herren! (*Abg. Dr. Keimel: Wer hat das behauptet?*) Das ist von diesem Pult heute, Herr Abgeordneter, des öfteren gemeint worden. Ich möchte mich da auf das Parlamentsprotokoll beziehen. (*Abg. Dr. Keimel: Niemand! Ich bin*

bei der ganzen Verhandlung da gewesen! Das hat kein Mensch behauptet!)

Nun kam das Argument der Preise. Die Auswirkung auf die Preise, meine Damen und Herren, ist so - wenn man auf die üblichen Entfernungen und auf bestimmte Produkte umrechnet -, daß Promillesätze und kaum Bruchteile von Prozentsätzen erreicht werden. Das ist bei korrekter Umrechnung auf die Preise das Ergebnis dieser Maßnahmen. (*Zwischenruf des Abg. Dr. Keimel.*)

Herr Abgeordneter Keimel! Sie haben hier über die Daten zum sogenannten Straßendefizit gesprochen. Ich möchte wieder darauf zurückkommen, daß man zwar immer wieder über das Bundesbahndefizit - ich sage immer: das sogenannte Bundesbahndefizit - redet, ohne es in Betriebsabgang und andere Faktoren zu zerlegen, und daß man in diesem Land nicht darüber reden darf, was aus allgemeinen Steuermitteln für die Straße gezahlt wird.

Ich sage das nicht anklagend oder vorwurfsvoll. Das kommt mir überhaupt nicht zu. Die Österreicher und Österreicherinnen wollen mit ihren Pkw auf den Straßen fahren. Aber sie sollen auch wissen: Der jetzige Zustand, wenn wir nichts tun, ist so, daß jeder Österreicher bei einer Pkw-Fahrt sechs- bis achtmal soviel für die Straße zahlt als bei einer Lkw-Fahrt. Der Pkw-Fahrer zahlt nicht nur mehr für die Straße, sondern er lebt auch mit einem höheren Unfallrisiko. Durch einen Lkw entsteht weiters eine weit höhere Anrainerbelästigung.

Das, meine Damen und Herren, gehört doch auch gesagt. Man muß auch die andere Stimme einmal hören. Es geht jetzt stundenlang nur darum, ob jemand böse ist auf den Lkw. Niemand ist auf den Lkw böse! Wir brauchen ihn für die Versorgung. Aber Sie erwecken den Eindruck, als ob wir jetzt den Lkw verteufeln wollen und man für jeden Lkw in Österreich Steuer zahlen soll. (*Abg. Dr. Keimel: Sie machen das!*)

Ich komme noch darauf zurück, wie das wirklich bei einer näheren Betrachtung aussieht.

Aber nun zu den Beiträgen für die Straße. Herr Abgeordneter Keimel! Wenn Sie - Sie haben mich schon im Ausschuß gefragt - die Aufwendungen der öffentlichen Haushalte, des Bundes, der Länder und der Gemeinden, für Straßenbau und -erhaltung zusammenrechnen, dann kommen Sie auf die Beträge, die seit Wochen immer wieder genannt werden, dann kommen Sie darauf, daß ein Infrastrukturdefizit besteht, das die 12-Milliarden-Schilling-Grenze überschritten hat. Das können Sie durch bloßes Addieren der Budgetansätze in den öffentlichen Haushalten nachrechnen, wenn Sie die Straßenbau- und

Bundesminister Lausecker

-erhaltungsabgaben der Länder und die der Gemeinden dazurechnen.

Das heißt: Jeder Österreicher und jede Österreicherin, die Steuer zahlen – das sind über drei Millionen, meine Damen und Herren –, bezahlen, auch wenn sie nie mit einem Auto, weder mit einem Lkw noch mit einem Pkw, fahren, aus ihren Steuerschillingen etwa 4 000 S im Jahr auf diese Straßen drauf. Und jeder Pkw-Fahrer – er soll es von dieser Stelle aus wissen – zahlt das Sechs- bis Achtfache gegenüber dem Lkw. Das darf doch einmal ausgesprochen werden! *(Beifall bei der SPÖ. – Abg. Dr. Keimel: Das ist falsch und wird, wenn Sie es wiederholen, nicht wahrer!)* Ich habe mir mit großer Geduld und Aufmerksamkeit Ihre Ausführungen angehört!

Nun bringen Sie immer wieder das Ausländerargument. Ich habe die Sache schon von der Entstehungsgeschichte, vom grenzüberschreitenden Verkehr und von den Fixsätzen her beleuchtet. Aber in meinen Gesprächen mit den Vertretern des Transportgewerbes kam dann nicht nur die Frage der Wettbewerbsneutralität innerhalb Österreichs immer wieder als große Sorge hervor, sondern noch ein weiteres: Es kam die große Sorge um die Retorsion. Würde denn nicht das Ausland mit Vergeltungsmaßnahmen antworten? Das heißt: Gerade weil wir dieser Sorge Rechnung tragen mußten, ist es notwendig geworden, mit Akribie und Aufmerksamkeit darauf zu achten, daß es zu keiner ausländerdiskriminatorischen Maßnahme kommt. Das war eine Sorge der Berufsgruppe, eine Sorge, die auch Sie heute seit Stunden hier vortragen.

Wir mußten daher darauf achten, in den fixen Sätzen die Gleichziehung vorzunehmen. Jetzt drehen Sie das Argument um. Ursprünglich hatten wir für den grenzüberschreitenden Verkehr die Tonnenkilometerrechnung. Dann sind wir für den Österreicher – innerösterreichischer Verkehr und grenzüberschreitender Verkehr – auf den Monatsfixsatz gekommen. *(Abg. Dr. Keimel: Gehen Sie doch...!)* Lassen Sie mich doch zu Ende reden! Ich habe ja auch mit großer Geduld Ihren Ausführungen zugehört. *(Zustimmung bei der SPÖ. – Abg. Dr. Keimel: Das steht Ihnen von der Regierungsbank nicht zu! – Abg. Thalhammer: Primitivargumentation!)* Ich rede ganz sachlich über Dinge, die Sie hier den ganzen Vormittag releviert haben, und versuche, darauf sachlich zu antworten.

Die Fixsätze sind also auf diese Art und Weise zustande gekommen. Für den Ausländer ist es bei einer 25-Groschen-pro-Tonne-und-Kilometer-Rechnung geblieben, verbunden mit einer Limitierungsbestimmung, weil damit der erwähnten Retorsionsgefahr Rechnung getragen

werden sollte, damit nicht der Ausländer, wenn er in Österreich oft genug und weite Strecken fährt, mehr zu zahlen hat als der Österreicher.

Diese 25 Groschen beim einmaligen Durchfahren sind noch wesentlich mehr als das, was der innerösterreichische Verkehr zu bezahlen hat, wenn er in Ausnützung seiner Verkehrs- und Betriebskapazität wirklich das Gewerbe in Österreich laufen hat. Dann kommen auf den Kilometer umgerechnet geringere Ansätze zustande.

Aber, Herr Abgeordneter Keimel, wir wären ja ohnedies sehr gern dafür gewesen, daß es bei der grenzüberschreitenden Tonnage geblieben wäre, denn dann wäre die ursprüngliche Absicht, den Transitverkehr – aber damit allerdings auch den grenzüberschreitenden Österreicherverkehr – stärker zu treffen, erreicht gewesen. Man hätte damit den verkehrspolitischen Aspekten sicher stärker Rechnung getragen.

Bis zur letzten Stunde ist es noch zu Abstrichen gekommen. Ich darf nur etwa daran erinnern, was im Zusammenhang mit der Anhängerfrage, die Gegenstand eines gemeinsamen Antrages im Finanz- und Budgetausschuß geworden ist, geschah. Die Herren Abgeordneten Dr. Mussil und Mühlbacher hatten gemeinsam noch einen Abänderungsantrag bezüglich der Anhänger eingebracht, den wir heute behandeln werden, nämlich den, daß Anhänger, soweit deren Anzahl die der Zuggeräte übersteigt, steuerfreigestellt sind und daß dann, wenn mit dem Sattelaufleger auf die Bundesbahnen umgestiegen wird, ein Abschlag kommt. So kann nach siebenmaligem Umsteigen die Steuerfreiheit eintreten.

All das, meine Damen und Herren, sind Ausdrücke einer ausgewogenen Behandlungsweise dieser so wichtigen Materie, bei der man es sich nicht leichtgemacht hat.

Das Argument der Arbeitsplätze haben Sie nun immer wieder gebracht. Wir respektieren das bei jeder Gelegenheit und mit größter Genauigkeit. Aber Sie können hier nicht nur von den Arbeitsplätzen im Transportgewerbe sprechen, Sie müssen dabei auch jene Arbeitsplätze berücksichtigen, die bei ungehemmter Entwicklung des Schwerlastverkehrs in Österreich auf anderen Sektoren in Gefahr stehen. Denken Sie etwa an die 155 000 Beschäftigten, die im Fremdenverkehr tätig sind, und an viele andere Bereiche! Sie müssen das schon in einer volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung sehen. *(Abg. Dr. Gruber: Steyr-Werke!)*

Sie haben von diesem Pult aus gesagt, daß im Laufe der letzten Jahre bei den Autobahnen

Bundesminister Lausecker

nichts geschehen und daß der Pkw zu einem Luxusgegenstand geworden ist.

Die Zunahmeraten von 1964 bis 1969 und diejenigen von 1970 bis 1977 bei den Autobahnen sind jedenfalls so, daß es 26 km im Jahresdurchschnitt von 1964 bis 1969 und 42 km pro Jahr im Durchschnitt von 1970 bis 1977 gewesen sind, Herr Abgeordneter! Was den „Luxusgegenstand“ Pkw anlangt, den sich nach Ihrer Meinung ohnedies niemand mehr leisten kann: Von 1970 bis 1977 ist es jedenfalls ein Zuwachs um 64,2 Prozent gewesen, sodaß jetzt etwa zwei Millionen Pkw in Österreich zugelassen sind.

Das sind die zwei Millionen Pkw-Besitzer, die, ich muß es wieder sagen, das Sechsfache für die Bestreitung an Wegekosten gegenüber dem Lkw zu zahlen haben. *(Abg. Dr. Gruber: Dank Ihrer Steuerpolitik!)*

Meine Damen und Herren! Es ist heute der Eindruck entstanden, als ob es nur Gegenstimmen gibt und als ob vom Arbeitsplatz bis zum Export und bis zum Handel hin nur Böses getan würde.

Ich habe schon versucht zu sagen, was geschieht, wenn nichts getan wird, nämlich daß sich diese volkswirtschaftliche Unausgewogenheit progressiv immer weiter fortsetzt, und das sind unter dem Strich letztlich auch Arbeitsplätze.

Mir liegt zum Beispiel eine Erklärung aus der Arbeiterkammer und eine Erklärung der zuständigen Gewerkschaft Handel, Transport und Verkehr vor. Die Arbeiterkammer hat in einer Aussendung vom 30. Mai ... *(Abg. Dr. Keimel: Welche Arbeiterkammer? - Abg. Suppan: Das müssen Sie schon dazusagen! - Abg. Dr. Keimel: Die sozialistische Fraktion wahrscheinlich! In Tirol nur die sozialistische Fraktion, nicht die Arbeiterkammer!)* Die Arbeiterkammer hat jedenfalls unmißverständlich erklärt, daß dieses Vorhaben ein notwendiges Vorhaben ist. Sie stellt fest, daß die neuerlichen Versuche, daß die Kosten, die von den Schwerverfahrzeugen im Straßenbau und in der Straßenerhaltung verursacht werden, weiterhin überwiegend von den Pkw-Fahrern und aus Steuermitteln bezahlt werden, abzulehnen sind, und daß es strikte abgelehnt würde, daß dieser Gesetzentwurf weiterhin verwässert wird.

Aber nun darf ich Ihnen die zuständige Gewerkschaft für diese Arbeitsplätze, die Gewerkschaft Handel, Transport und Verkehr, zitieren: Die Gewerkschaft sagt in einer Aussendung zur Straßenbenützungsabgabe unter der Überschrift: Kein Nachteil für Arbeitnehmer:

Von der Bundeskammer der gewerblichen

Wirtschaft, Fachverband der Güterbeförderungsunternehmungen, wird im Zusammenhang mit der geplanten Straßenbenützungsabgabe damit gedroht, daß die Güterbeförderungsunternehmungen wegen dieses Gesetzes ihre Geschäftstätigkeit einstellen werden. Die Gewerkschaft Handel, Transport und Verkehr stellt dazu am 22. März fest, daß dies kein geeignetes Mittel sei, um weitere Verhandlungen zu führen. Die Gewerkschaft macht auch darauf aufmerksam, daß den Arbeitnehmern der volle Lohn weiter gebührt, falls es zu einer vorübergehenden Einstellung des Betriebes durch Güterbeförderungsunternehmungen kommen sollte. Für die Arbeitnehmer dürfe auf keinen Fall ein Lohnverlust eintreten. Die Gewerkschaft HTV hat im Zusammenhang mit der Straßenbenützungsabgabe bereits auf die Probleme, die sich daraus ergeben, hingewiesen. - *(Abg. Dr. Gruber: Aha!)* - Ja, ja. - Während des Begutachtungsverfahrens zu diesem Gesetz wurde in Verhandlungen ein für die Gewerkschaft Handel, Transport und Verkehr akzeptables Ergebnis erzielt. Dennoch soll während der parlamentarischen Behandlung geprüft werden, ob nicht unnötige Härten, vor allem bei der Regelung für Sattelaufleger, aber auch bei der Bereitstellung von Anhängern, auftreten. - *(Abg. Dr. Keimel: Da haben wir schon andere Probleme auch: zehn Monate Auslandsaufenthalt!)*

Ich darf auf den Antrag des Ausschusses verweisen, der ja letztlich mit den Stimmen zweier Fraktionen angenommen wurde.

Meine Damen und Herren! Es ist des öfteren hier das Wort vom ersten Schritt und von weiteren Schritten angeklungen. Ich kann hier nur für den verkehrspolitischen Aspekt sprechen. Es ist ein verkehrspolitischer Schritt, mit dem versucht wird, einer Entwicklung, die seit 20 Jahren angehalten hat, eine Bremse entgegenzusetzen. Wir haben, ehe es zur Formulierung des Gesetzesentwurfes gekommen ist, auch ein Gutachten über mögliche verkehrspolitische flankierende Maßnahmen erstellt. Wir, das sind Mitarbeiter des Verkehrsministeriums und des Finanzministeriums. Es wurde untersucht, was neben einer Abgabe möglich ist, um dieser Entwicklung Einhalt zu gebieten oder sie in vernünftige Bahnen zu lenken.

Dazu gehören zum Beispiel die Kontingentpolitik und Routenbindungen. Hier stehen wir, gerade was die Gastarbeiterroute, was die leidgeprüften Anrainer an der steirischen Gastarbeiterroute anlangt, nicht mit leeren Händen da. In den Verhandlungen mit verschiedenen Staaten haben wir versucht, diesem Aspekt Rechnung zu tragen, und es ist schon im

Bundesminister Lausecker

vergangenen Jahr möglich gewesen, viele Fuhren von der Gastarbeiterroute wegzubekommen. Etwa in den Verhandlungen mit Griechenland war es wieder möglich, 5 000 Fuhren, das sind hin- und zurückgerechnet 10 000, von dieser Gastarbeiterroute wegzubringen. Das heißt, daß sie auf andere Routen gelegt wurden, soweit sie nicht auf die Eisenbahn verlagert werden konnten.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ein weiteres Instrument sind die sogenannten Dauer- und Einzelgenehmigungen. Mit der Bundesrepublik standen wir in Verhandlungen, das System der sogenannten Dauergenehmigungen auf Einzelgenehmigungen umzustellen. Da könnte ich mich jetzt sehr gut auf viele, viele Frächter in Österreich beziehen, die das mit großer Genugtuung verfolgen. Ich habe in Frächterversammlungen selbst gehört, wie aufmerksam und interessiert hier viele mitgehen, weil sie damit vielleicht erstmals die Chance haben, daß sie in den Besitz solcher Genehmigungen kommen. Damit wird eine größere Streuung eintreten. Wir wissen letzten Endes heute bei dem System der Dauergenehmigungen auch gar nicht, wie oft in Österreich mit einem Schwer-Lkw hin- und hergependelt wird. Erst durch das System der Einzelgenehmigungen, das eingeführt werden wird, wird das möglich sein.

Ich darf noch ein Letztes erwähnen, weil es voriges Jahr eine Rolle gespielt hat: Die Frage der Lkw-Nachtfahrverbote. Gerade im Zusammenhang mit der Gastarbeiterroute und beim Sitzstreik in Peggau wurde auch der Ruf nach dem Nachtfahrverbot laut.

Ich habe das von dieser Stelle schon in parlamentarischen Fragebeantwortungen gesagt: Man hat sich bei mir Nachtfahrverbote bestellt, für die ich gar keine Kompetenz habe. Es ist in Graz inzwischen dazu gekommen. Für einen Straßenzug, der ein ganzes Bundesland durchzieht, ist die betreffende Landesregierung zuständig. Es wird wohl von Fall zu Fall zu entscheiden sein, ob es sinnvoll ist, ob Stellplätze da sind und ob dann die Verkehrsstöße, die zu bestimmten Zeitpunkten eintreten, auch die richtigen und nicht zu belastenden Effekte mit sich bringen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Sie haben immer wieder die mangelnde Zweckbindung hier releviert. Ich darf von meinem Standpunkt, vom Verkehrsressort, dazu nur sagen: Es ist unendlich viel im Straßenbau geschehen. Es ist in den letzten Jahren aber auch viel gutgemacht worden bei den Investitionen der Österreichischen Bundesbahnen. Ich schätze mich glücklich, daß es möglich geworden ist, daß wir ein Vorhaben, über das seit

vielen Jahren gesprochen wird, jetzt realisieren können. Wir werden noch im Laufe des Monats April mit dem Bau des großen Zugbahnhofs und Verschiebebahnhofs in Wien-Kledering beginnen.

Meine Damen und Herren! Das ist von einer gar nicht abzuschätzenden Bedeutung, was die Güterzugskapazität für die Bundesbahnen, was die Geschwindigkeit der Transporte - Sie haben sie heute des öfteren erwähnt - anlangt. Und ganz nebenbei, weil immer wieder auch die Arbeitsplätze gesehen werden sollen, heißt das, daß dadurch für acht Jahre im Raum Wien und Niederösterreich 950 Menschen einen gesicherten Arbeitsplatz haben werden. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Die Entwicklung des Straßen-Güterverkehrs ist so explosionsartig gestiegen, wie es heute Redner hier am Pulte schon dargestellt haben. Eine Verdoppelung des innerösterreichischen, eine Verachtfachung des grenzüberschreitenden und eine Vervierundzwanzigfachung des Transitverkehrs, verbunden mit stetem Abgleiten von der Schiene zur Straße auch dort, wo es nicht notwendig gewesen wäre: Ist es denn eine sinnvolle und eine natürliche Entwicklung, daß es 217 Lkw über sieben Tonnen Nutzlast im Jahre 1956 gegeben hat und daß diese Zahl nun auf 29 000 gestiegen ist? Es kann doch kein Mensch behaupten, daß das eine ausgewogene Entwicklung, eine vernünftige Entwicklung in den Transportproportionen zwischen Schiene und Straße ist, die sich darin ausdrückt.

Und nun abschließend, damit nicht der Eindruck bleibt, es würden sämtliche Lkw zur Steuer gebeten: Im Jahre 1976 hat es in Österreich 150 987 Lkw gegeben, davon bis fünf Tonnen, also solche, die gar nicht zur Steuer kommen, 109 827. Das heißt also: Bezogen auf den Stand 1976 sind 72 Prozent aller Lkw von dieser Steuer überhaupt nicht betroffen. Und gerade diese leichteren Lkw für den Flächenverkehr sind jene, meine Damen und Herren, die vorwiegend unsere Nahrungsmittel und die Güter in die Städte und in die Ballungsräume hineinbringen. Es soll also nicht der Eindruck entstehen, daß hier ein Feindbild Lkw aufgebaut wird und daß Versorgungsströme gestört werden sollen. *(Der Präsident übernimmt den Vorsitz.)*

Noch ein Wort zu den Anhängern. Im Jahre 1976 waren es 94 668, davon bis fünf Tonnen 58 964. Das heißt also, daß auch bei den Anhängern 62 Prozent überhaupt frei sind von der Steuer.

Wenn Sie nun schon das alles in Argumente Arbeitsplätze und so weiter umsetzen, dann möge es doch so selektiv geschehen, daß der Adressat dieser Steuer überhaupt nur 28 Prozent

Bundesminister Lausecker

der Lkw und 38 Prozent der Anhänger sind, mit den Erleichterungen, die ich schon erwähnt habe.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich wollte zu dieser Materie vom verkehrspolitischen Standpunkt einige Aspekte anmerken, von denen ich glaube, daß sie wichtige und notwendige sind. Vom verkehrspolitischen Standpunkt könnte ich mir vorstellen, daß es noch anderes gegeben hätte, aber Verkehrspolitik kann nur eingebettet sein in die gesamtpolitischen Gegebenheiten.

Und so darf ich sagen: Es ist eine notwendige und es ist eine sinnvolle Maßnahme (*Abg. Dr. Keimel: Vor allem eine traurige!*), die hier, eingebettet in das politisch Machbare, zustande kommen soll. (*Beifall bei der SPÖ. - Abg. Dr. Keimel: Zu jedem Problem fallen Ihnen nur Belastungen ein! Das ist „sinnvoll“!*)

Präsident: Nächster Redner ist der Abgeordnete Dr. König.

Abgeordneter Dkfm. DDr. **König** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir haben heute diesen Mißtrauensantrag gegen den Finanzminister eingebracht, weil das, was mit dem vorliegenden Gesetz bewirkt wird, unserer Meinung nach wirtschaftspolitisches Harakiri darstellt, und zwar nicht nur für die Gruppe der Frächter, sondern auch für einen großen Kreis der österreichischen Wirtschaft, die schwer mit der Konkurrenz aus dem Ausland ringt. (*Zustimmung bei der ÖVP.*)

Wenn der Abgeordnete Fischer die Ablehnung dieses Mißtrauensantrages mit dem Mut zur Unpopularität begründet hat, dann muß ich an Sie die Frage stellen: Welcher Mut ist das? Welch trauriger Mut, der sich rühmt, Tausende Existenzen, selbständige und unselbständige Existenzen, in Frage zu stellen, der sich nicht scheut, Maßnahmen zu setzen, die zu bewirken drohen, daß eine ganze Reihe von Menschen, die Sie immer vorgeben durch Ihre Politik in ihren Arbeitsplätzen zu sichern, auf die Straße gesetzt wird? Für diesen Mut zur Unpopularität, meine Damen und Herren, müssen Sie sich nicht rühmen, für diesen Mut müßten Sie sich eigentlich schämen! (*Beifall bei der ÖVP.*)

Wenn die letzten Arbeitslosenstatistiken - Statistiken, die zweifellos durch die Änderungen, die die Regierung vorgenommen hat, in ihrer Aussagekraft schon sehr stark verändert sind gegenüber früher - für das Burgenland 7,5 Prozent und für Kärnten gar 7,7 Prozent Arbeitslosigkeit aussagen, dann, meine Damen und Herren von der Regierung, Herr Finanzminister, frage ich mich, woher Sie den Mut

nehmen, angesichts dieser Situation weiter mit der Sicherheit der Arbeitsplätze zu hasardieren und zu spielen. (*Zustimmung bei der ÖVP.*)

Und es scheint, daß der Mut zur Unpopularität, auf den sich der Abgeordnete Fischer so viel zugute hielt und der uns in ganz Europa, denn die Sozialisten machen es ja überall gleich, in ein derartiges wirtschaftliches Chaos geführt hat, langsam in echte Unpopularität umschlägt. Denn Sie haben ja erlebt, von Schweden über Holland und Frankreich bis München, Herr Bundesminister, wie „populär“ Ihre Genossen dort sind, und Sie werden es auch in Österreich noch erleben. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Wenn der Abgeordnete Fischer meinte, daß in der Ablehnung des Mißtrauensantrages eine Anerkennung für die Politik dieser Regierung gelegen sei, weil diese Regierung die Stabilität auf ihre Fahnen geschrieben hat, dann, meine Damen und Herren, frage ich Sie: Wie schaut denn die Stabilität aus? (*Bundesminister Dr. Androsch: 3,8 Prozent!*)

Ja, Herr Bundesminister, vergleichen Sie doch das, was Sie jetzt hier stolz anführen, die 3,8 Prozent, etwa mit unserem wichtigsten Handelspartner, mit der Bundesrepublik, von der Schweiz gar nicht zu reden. Gerade in den Bereichen, in denen der Herr Bundeskanzler verantwortlich ist, in der verstaatlichten Industrie, wird diese Stabilität am meisten unterminiert, zittern die Leute am meisten vor der Arbeitslosigkeit oder haben wir Aufnahmesperren, die ja nichts anderes sind als verschleierte Arbeitslosigkeit. (*Zustimmung bei der ÖVP.*)

Nun hat der Herr Verkehrsminister gemeint, er gebe ja zu, daß durch die Änderungen des ursprünglichen Entwurfes der Ministerialentwurf so sehr verändert wurde, daß die Regierungsvorlage, die heute vorliegt, in erster Linie die Inländer belastet - ein Eingeständnis, das ihn ehrt, das aber nichts an den Fakten ändert.

Nun, bitte, Herr Bundesminister, die ursprüngliche Vorlage war unvollziehbar; unvollziehbar, wie Sie selbst sagten, weil sie die Ausländer in einer Weise diskriminiert hätte, daß wir mit massivsten Retorsionen hätten rechnen müssen, undurchführbar, weil sie Kautschukbestimmungen enthalten hat, undurchführbar, weil sie die Grenzlandregionen in eine totale Arbeitslosigkeit gestürzt hätte.

Nun haben Sie also einen unvollziehbaren Gesetzentwurf verändert. Sie haben aber damit eine Gesetzesvorlage geschaffen, von der Sie nun selbst zugeben, daß sie rein fiskalisch zu zwei Drittel die Inländer belastet. Sie haben ein Inlandsbesteuerungsgesetz geschaffen, das keine der verkehrspolitischen Aufgaben mehr in der Lage ist zu erfüllen, die Sie als Wunschzet-

Dkfm. DDr. König

tel, wie Sie sagten, in Ihre Regierungserklärung vom 5. November 1975 aufgenommen haben.

Sie haben hier die rhetorische Frage gestellt: Ja was würde denn geschehen, wenn diese Maßnahmen nun nicht beschlossen werden würden? Herr Bundesminister! Das einzige, was geschehen würde, und deshalb drücken Sie das ja hier mit allen Mitteln durch, wäre, daß der Finanzminister das Geld nicht bekäme, das er zum Stopfen der Löcher im Budget braucht, weil seine Verschwendungspolitik hinten und vorne Löcher in dieses Budget gerissen hat. Das ist das einzige, was passieren würde. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Aber verkehrspolitische Maßnahmen, Herr Bundesminister Lausecker, werden durch dieses Gesetz in keiner Weise bewirkt. Ich möchte mich - Parlament ist Diskussion - mit Ihren Argumenten auseinandersetzen, welche verkehrspolitischen Maßnahmen nun durch dieses Gesetz bewirkt werden sollen, um zu verhindern, daß es zu weiteren Überlastungen der Straßen kommt.

Da haben Sie zunächst richtig festgestellt, daß unsere Transitstraßen immer stärker überlastet werden. Aber bitte, die Transitstraßen werden durch dieses Gesetz in keiner Weise entlastet. Es findet kein rascherer Ausbau der Transitstrecken statt. Sie haben ja selbst gesagt: Zur Zweckbindung möchte ich etwas sagen. Dann haben Sie aber nichts gesagt, außer, man tue ohnehin viel für den Straßenbau und für die Bundesbahnen. Es gibt also keine Zweckbindung. Die Mittel werden nicht zusätzlich in den Ausbau der Transitstraßen gesteckt, und es wird daher auch keine Entlastung der Wohnbevölkerung an den Transitrouten eintreten.

Ich darf Ihnen hier bitte, wenn Sie es mir nicht glauben, Ihre Parteifreunde in der Burgenländischen Landesregierung zitieren. Ich nehme an, der Herr Landeshauptmann Kery zählt zu Ihren Parteigenossen. Da heißt es im Begutachtungsverfahren:

„Die Heranziehung eines durch den Güterverkehr motivierten höheren Straßenbau- und Erhaltungsaufwandes als Begründung der Einführung eines Straßenverkehrsbeitrages würde es nahelegen, daß die Erträge aus dieser Steuer eben für diesen Zweck zur Verfügung gestellt werden. Eine solche Zweckbestimmung wird jedoch im vorliegenden Gesetzentwurf bedauerlicherweise vermißt.“

Sie ist auch nicht in der heute vorliegenden Regierungsvorlage enthalten. Diese Kritik, bitte, schreibt Ihnen in Ihr Stammbuch Ihr Genosse Landeshauptmann Kery.

Und was sagt denn die Arbeiterkammer, die Sie zitiert haben? - Die Arbeiterkammer, die Sie

zitiert haben, sagt in einer Aussendung vom 2. März: Neue Lkw-Steuer verkehrspolitisch nutzlos. Keine Verbesserung der Verkehrssituation zu erwarten, steht hier. Nur offenbar dann auf Drängen Ihrer Parteifreunde hat man am 30. März allein mit den Stimmen der sozialistischen Fraktion - so wie Sie dann gesagt haben - erklärt: Es war notwendig! Damit man die Regierung nicht völlig bloßstellt.

Wenn Sie schauen - und Ihre steirischen Abgeordneten werden Ihnen das genauso wie die unseren bestätigen -, was sich heute auf der Pack abspielt, dann werden Sie sehen, daß es Lkw-Zug um Lkw-Zug der Bahn ist - dort der Graz-Köflacher-Bahn -, die die ganze Pack versperren. Statt auf den Schienen zu fahren, fährt man mit bahneigenen Lkw auf der Straße. Also reden Sie doch nicht davon, daß durch diese Maßnahme auch nur im geringsten eine Entlastung der Transitrouten bewirkt wird! *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Dann sprachen Sie davon, es könne nicht so weitergehen, daß immer mehr und mehr Güter auf der Straße transportiert werden und nicht auf die Schiene wieder zurückgebracht werden. In Ordnung. Ich akzeptiere durchaus, daß überall dort, wo es wirtschaftlich möglich und vernünftig ist, Güter auf die Schiene gebracht werden sollen im Fernverkehr. Aber bitte nur dort, wo es möglich und vernünftig ist.

Das ist eben einmal nur dort möglich, wo überhaupt ein Schienennetz vorhanden ist. Wir haben nur 6 000 Schienenkilometer im Gegensatz zu 130 000 Straßenkilometern. Das ist einmal eine Realität. Ich darf Ihnen hier auch die Stellungnahme der Burgenländischen Landesregierung zitieren. Ich weiß nicht: Es wäre vielleicht gut gewesen, Sie hätten sich das im Begutachtungsverfahren auch selbst durchgelesen und es nicht nur den Beamten überlassen. Die Stellungnahme lautet nämlich wörtlich:

„Eine Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Straße auf die Schiene und damit eine Beeinflussung der Wettbewerbsverhältnisse zwischen Straße und Schiene ist allerdings nur dann möglich, wenn das Substitut Schiene im entsprechenden Ausmaß vorhanden ist.“

Dann fahren sie fort - einige Zeilen weiter; ich lasse das jetzt aus -, und es kommt das Ergebnis:

„Aus dem Gesagten erhellt, daß die mit der Einführung eines Straßenverkehrsbeitrages verbundene Steigerung der Frachtkosten und die nur unzureichende Substitutionsmöglichkeit Standortnachteile nach sich ziehen und die Wettbewerbschancen burgenländischer Unternehmer schmälern.“

Bitte: Das sagen Ihre Parteifreunde. Es gibt

Dkfm. DDr. König

eben dort keine Bahnen im genügenden Ausmaß. Die Frachtkostenverteuerung schmälert die Konkurrenzchancen der burgenländischen Betriebe und gefährdet damit die Arbeitsplätze in diesem Bereich.

Wenn Sie im Rechnungshofausschuß hätten hören können, was der neue Generaldirektor der VÖEST-Alpine gesagt hat - Ihre Kollegen werden Ihnen das bestätigen -, er hat uns nämlich dort auf die Fragen erklärt: Überhaupt nichts von dem gewaltigen Transportsubstrat der VÖEST-Alpine wird von der Straße auf die Schiene kommen, weil das eine Frage der Konkurrenzbedingungen ist. Weil sie froh sind, wenn sie verkaufen können, wenn sie exportieren können, und weil sie dann den Kunden nicht vorschreiben können, wie sie am raschesten transportieren. Sie müssen beweglich sein und sie müssen froh sein, wenn sie überhaupt exportieren können, weil sie ja sonst die Arbeitsplätze im Betrieb nicht sichern können.

Ja bitte schön: Was nicht geht, geht eben nicht und wird durch diese Steuer ja auch nicht verwirklicht und bewirkt, sondern es wird nur der Export verteuert und damit zum Teil unmöglich gemacht. Das, was wir bekämpfen, ist die ungeheure Kurzsichtigkeit. Ja wollen Sie denn nicht sehen, daß Sie durch Ihre Steuer das alles nicht bewirken, was Sie uns da erzählen, was Ihre Wunschvorstellungen sind? Man muß doch ein bißchen wirtschaftlich realistisch denken. Wenn man, wie viele aus der Bundesregierung, nicht im Wirtschaftsbereich tätig ist, dann muß man sich eben das sagen lassen und darf nicht einfach an vorgefaßten Meinungen festhalten, komme was wolle, und das dann einfach durchziehen zu Lasten all der Betroffenen und derer, die Sie doch schließlich auch in diesem Lande zu vertreten haben! *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Dann darf ich Ihnen einen ganz unverdächtigen Zeugen und Fachmann zitieren, was der sagt; Ihren sozialistischen Generaldirektor der Bundesbahnen, Dr. Pycha; 24. März 1978 im „Kurier“: „ÖBB-Chef: Lkw-Steuer hilft kaum.“ - Und wörtlich: „Unsere Gütertonnage wird sich durch die neue Belastung der Straßentransporte kaum ändern.“

Also bitte schön: Der muß es doch wissen. Nichts bekommt die Bahn dazu, oder es wird sich kaum ändern. Aber Sie verteuern in einem Maß, daß Sie die Konkurrenzfähigkeit unserer Betriebe in Frage stellen! *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Dem Herrn Abgeordneten Prechtel, der hier gemeint hat, das würde der Bahn zugute kommen, darf ich vorhalten, was die SP-Eisenbahner gesagt haben. Vielleicht war er zu der

Zeit gerade nicht anwesend, als das die sozialistische Fraktion beschlossen hat. Die hat nämlich laut „AZ“ vom 4. März 1978 folgendes gesagt:

SP-Eisenbahner: „Mit der nun vereinbarten Straßenbenützungsabgabe wird das von der Regierung angestrebte verkehrspolitische Ziel einer Umlenkung des Güterschwerverkehrs von der Straße auf die Schiene nicht erreicht werden, es wird zu keiner Entlastung der Transitrouten kommen, erklärten die sozialistischen Eisenbahner.“

Bitte, Herr Bundesminister: Was erzählen Sie uns hier? Was sagen Sie uns hier für Märchen, die wir dann via Fernsehen der Bevölkerung ausstrahlen? Das ist eben einfach nicht wahr. Ihre eigenen Genossen sagen, daß das nicht so sein wird. Das ist der Grund, weshalb wir heute hier so energisch gegen diese Maßnahmen auftreten! *(Beifall bei der ÖVP.)*

Dann haben Sie gemeint: Die Tatsache, daß zwei Drittel der neuen Steuer jetzt von den Inländern aufgebracht werden müssen, ist eben das Ergebnis des Begutachtungsverfahrens. Aber bitte, Herr Bundesminister: Haben Sie nicht gehört, wie die Landtage mit den Stimmen der Sozialisten - es ist schon gesagt worden; in der Steiermark, in Tirol - reagiert haben? Ich darf Ihnen aus der „Tiroler Tageszeitung“ vom 27. Feber 1978 zitieren:

„Landtagsaktion gegen Androschs Lkw-Steuer. Dringlichkeitsantrag in Tirol. Auch die anderen Landtage und der Bundesrat wollen folgen. Schaden bei uns, der Nutzen bei Schweizern.“

Das ist es doch, daß wir hier die Österreicher einseitig benachteiligen und die Ausländer noch bevorzugen in einer Konkurrenzsituation, wo unsere Betriebe ohnehin in der Randlage Europas, in der wir uns befinden, schwerstens benachteiligt sind.

Das ist ja das schlimmste, was es gibt: Wenn man jemandem, der so schwer kämpft, wie das unsere Betriebe tun, in den Rücken fällt und ihm im Konkurrenzkampf noch die Hände bindet, damit er dann ja untergeht in dieser Konkurrenz mit dem Ausland. Und das nennen Sie Arbeitsplatzsicherung! *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Dann sprachen Sie davon, daß durch die Änderung der Vorlage auf die jetzige Formulierung verhindert werden sollte, daß Retorsionsmaßnahmen Platz greifen.

Herr Bundesminister! Ihr Wort in das Ohr unserer Nachbarn. Eines ist sicher: Daß die ursprüngliche Vorlage massiv Retorsionen ausgelöst hätte; Retorsionen, die sich nicht allein auf den Verkehrsbereich beschränkt hätten,

Dkfm. DDr. König

sondern die es der Bundesregierung – und das haben wir ja gesehen – unmöglich gemacht haben, an dem Vorhaben festzuhalten.

Aber ganz abgesehen davon: Werden Sie – und das frage ich Sie nun ernsthaft – für den Fall, daß auch diese Ihre Vorlage, wie wir befürchten müssen, Retorsionsmaßnahmen auslöst, den Mut haben, hier ins Haus zu kommen und neu über diese Vorlage, die dann Gesetz geworden ist mit Ihrer Mehrheit, zu verhandeln? Werden Sie dann den Mut haben, Ihren Fehler einzugestehen? Werden Sie dann bereit sein, die Betriebe nicht zu opfern, Ihr Prestige zurückzustellen im Interesse der Betroffenen, um die Arbeitsplätze hier im Land zu retten? Oder werden Sie dann sagen: Da haben wir Pech gehabt, daß dennoch Retorsionen eingetreten sind; die Betroffenen haben eben dann den Schaden zu tragen; da können wir nichts machen!?

Ich frage Sie, Herr Bundesminister! Auch wenn Sie heute nicht antworten in diesem Hause, so wird Ihnen diese Frage nicht erspart bleiben. Die Betroffenen werden Sie fragen. Wenn es dazu kommt, daß durch Retorsionsmaßnahmen des Auslandes tatsächlich unsere Leute aus dem gesamten Geschäft geworfen werden, was wird dann diese Regierung tun? Sie hat versprochen durch ihren Außenminister, im Ausschuß durch den Finanzminister: Wir haben alles getan, es wird zu keinen Retorsionsmaßnahmen kommen.

Wir wollen es hoffen. Wir glauben es nicht. Denn es müssen ja, wie uns im Ausschuß gesagt wurde, mehr als ein halbes Dutzend Verträge gekündigt werden. Wir hören schon jetzt, daß die Sowjetunion sagt – und sie spricht für das ganze COMECON –, daß das gegen den Geist der Vereinbarungen verstößt.

Ich darf Ihnen zitieren, was man aus der EWG hört. „Deutsche Verkehrszeitung“ 23./25. März 1978. Da heißt es:

Die Mehrzahl der Verkehrspolitiker des Deutschen Bundestages ist der Auffassung, daß die Bundesregierung im Fall der Einführung des von Österreich geplanten Straßenverkehrsbeitrages für deutsche Lkw Gegenmaßnahmen ergreifen muß.

Es geht weiter, es heißt dann:

CDU, CSU und FDP – bitte, eine Regierungspartei – sprachen sich nachdrücklich für adäquate steuerliche Maßnahmen gegen österreichische Lkw aus. Die Vertreter der SPD – Ihre Genossen im Deutschen Bundestag – wünschten eine Intervention über Brüssel.

Herr Bundesminister! Ich bin nicht so sicher, daß das leere Drohungen sind und wir nicht

befürchten müssen, tatsächlich Retorsionen ausgeliefert zu sein.

Nun haben Sie eine Verordnung aufgenommen, die für den Fall von Retorsionen der Bundesregierung die Möglichkeit gibt, die Lkw-Steuer noch einmal zu erhöhen. Darf ich Ihnen sagen, was das bedeutet? – Wir haben heute schon die Situation, daß unsere Frächter, wenn sie ins Ausland, etwa in den Nahen Osten, fahren, 90 Prozent der Strecke im Ausland fahren. Das heißt, neunmal soviel zahlen sie bei gleichen Tarifen, da müssen die Ausländer gar nicht mehr verlangen, als unsere Bundesregierung verlangt. Neunmal soviel, weil die Strecke neunmal so lang ist!

Es ist doch ganz klar, daß die Flotten der Ausländer, die diese Belastung nicht zahlen müssen, billiger sind. Wir wissen es doch schon, fragen Sie in Ranshofen, fragen Sie die Betriebsräte; der Herr Brauneis sitzt nicht mehr da, der wird das jetzt als Vorstandsdirektor zu spüren bekommen in der ÖIAG, wenn es heißen wird: Was soll man denn tun? Sollen wir mit den Bulgaren fahren, mit den Osthandelsländern, damit wir konkurrenzfähig bleiben im Nahen Osten, oder sollen wir österreichische Frächter beschäftigen – von den Bundesbahnen will ich gar nicht reden, die können es nämlich nicht übernehmen – und den Export verlieren?

Wofür werden Sie sich denn dann entscheiden? – Sehen Sie, diese Sorge haben wir. Und wenn es dazu kommt, dann wird diese Regierung die Verantwortung dafür haben, dann werden Sie aufgerufen sein zu erklären, ob Sie nun bereit sind, Ihren Irrtum einzugestehen, oder ob Sie aus Überheblichkeit, wie man das ja leider beim Herrn Finanzminister wiederholt feststellen mußte, einfach sagen: Keinen Schritt zurück, komme was da wolle.

Deshalb sagen wir, daß es eine Wahnsinnstat ist, die heute gesetzt wird, und daß sie die Parolen dieser Regierung von der Arbeitsplatzsicherung Lügen straft. (*Zustimmung bei der ÖVP.*)

Meine Damen und Herren! Wenn in Bereichen, in denen Österreich heute nur mit Mühe konkurrenzfähig ist – vor allem wo es sperrige Güter gibt, denken wir an unsere Holzwirtschaft –, Verteuerungen von acht Prozent die Folge sein werden, dann kann doch niemand glauben, daß man dort noch im Export konkurrenzfähig ist.

Wenn der Abgeordnete Tull sehr präzise und der Minister Lausecker etwas zurückhaltender davon gesprochen haben, daß ja in Deutschland die Kraftfahrzeugsteuer für Lkw viel höher wäre, dann muß ich ihnen doch entgegenhalten: Tull sprach von der Notwendigkeit der gesamtwirt-

Dkfm. DDr. König

schaftlichen Betrachtungsweise. Ja bitte, gesamtwirtschaftlich betrachtet sind doch nicht die deutschen Frächter unsere Konkurrenz, sondern im Westen die Niederländer und im Osten vor allem die Bulgaren beziehungsweise überhaupt die Staatshandelsländer. Deren Konkurrenzbedingungen müssen wir halten, wenn wir überhaupt konkurrenzfähig sein wollen. Konkurrenten sind doch nicht die Deutschen, die einen ganz anderen Binnenmarkt haben und im Drittlandgeschäft nicht als unsere Konkurrenten auftreten. Das ist doch eine völlige Verkennung der tatsächlichen Situation.

Da muß ich nun auf den Abgeordneten Prechtl zurückkommen, den Hauptredner der SPÖ-Fraktion am heutigen Tag. Der Abgeordnete Prechtl hat heute eines übersehen - das wird man auch seinen Kollegen bei den Bundesbahnen sagen müssen -, daß nämlich neben den kleinen und mittleren und zum Teil auch größeren Betrieben im Frachtgewerbe mit ihren 16 000 Beschäftigten auch die Bundesbahnen zum unfreiwilligen Leidtragenden dieser Ihrer Maßnahme werden, und zwar einfach deshalb, weil in dem Augenblick, in dem im COMECON durch die auf Grund dieser Maßnahmen beabsichtigte und notwendige Kündigung der Verträge österreichische Frächter mit Retorsionssteuern belegt werden, sie dort aus dem Markt fliegen.

Dann werden sie nicht mehr das lukrative Geschäft in den Nahen Osten haben. Der Finanzminister wird nicht mehr 2 Milliarden oder 3 Milliarden Schilling an Deviseneinnahmen haben, die Frächter werden natürlich um ihre Existenz ringen und ins Inland kommen und den Bundesbahnen zusätzlich Konkurrenz machen. Sie erreichen genau das Gegenteil dessen, was Sie erreichen wollten.

Das einzige, was sich der Kollege Prechtl heute hier verdient hätte - mich wundert, daß keiner der Botschafter hier war -, wäre ein Orden aus den Osthandelsländern, die ja die Nutznießer dieser Entwicklung sein werden. Das ist die eigentliche „Leistung“, die der Kollege Prechtl mit seiner Unterstützung dieser Regierungsmaßnahme heute erbracht hat. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Eine solch österreichfeindliche Haltung im Ergebnis - sicher nicht bewußt, sicher nicht absichtlich, aber im Ergebnis -, wie Sie sie mit dieser Regierungsvorlage erbringen, meine Damen und Herren, hat es in diesem Land noch nicht gegeben. So sehr hat man die eigene Wirtschaft, hat man die eigenen Arbeitnehmer noch nie schutzlos der ausländischen Konkurrenz ausgeliefert. Alle Länder raufen darum, daß man nicht indirekt Begünstigungen gibt, daß man nicht unter der Hand Subventionen für den

Export gibt. Jeder wacht mit Argusaugen darüber, daß man den Export nur ja nicht begünstigt, weil jeder Staat natürlich versucht, seine eigenen Unternehmen zu stärken und zu unterstützen. Sie machen das Gegenteil! Sie belasten die eigenen und erleichtern es den anderen, und das nennen Sie eine Wirtschaftspolitik zur Arbeitsplatzsicherung. Ich muß sagen: Dafür werden sich die Arbeitnehmer „bedanken“. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Das, was der Abgeordnete Prechtl heute hier gesagt hat, muß man, auch von ihm als Gewerkschafter gesehen, eigentlich als einen krassen unsozialen Gruppenegoismus qualifizieren; einen krassen unsozialen Gruppenegoismus gegenüber all jenen Arbeitnehmern im Transportgewerbe, die auch einen Anspruch darauf haben, von ihren Arbeitnehmervertretern in den Gewerkschaften und Arbeiterkammern vertreten zu werden, die sich um das drücken, soweit sie die Mehrheit haben. Unsere haben es ja getan, aber sie sind niedergestimmt worden, ebenso wie wir es hier in diesem Hause werden.

Aber das sind auch Menschen, die ein Recht haben auf einen Arbeitsplatz, das sind auch Menschen, die ein Recht haben, daß ihre Familien gesichert sind durch ein Arbeitseinkommen, und die gar nichts davon haben, wenn in einer Resolution, die der Herr Minister vorgelesen hat, steht, daß sie bei kurzfristigen Betriebsstillegungen keinen Lohn verlieren dürfen, die aber, wenn der Betrieb schließlich dauernd stillgelegt werden muß, ihren Arbeitsplatz verlieren. Das sind auch Menschen, die ein Recht hätten, daß man in diesem Haus an sie denkt und sie nicht leichtfertig einem billigen Mut zur Unpopularität opfert, wie es der Abgeordnete Fischer hier formuliert hat. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Wenn die Bundesbahnen heute nicht in der Lage sind, sich zu behaupten, dann liegt das vor allem an den Fehlern der Regierung, die es bislang verabsäumt hat, die Bahn in die Lage zu versetzen, in jenen Bereichen, in denen sie technisch dazu in der Lage war, auch zu investieren, zu rationalisieren. In Wahrheit ist die totale Verpolitisierung der Bundesbahnen das Hindernis, diesen Betrieb zu einem attraktiven Betrieb zu machen, und diese Politik auf dem Rücken der Steuerzahler dient nur dem Machtstreben politischer Funktionäre, aber nicht den Interessen der überwiegenden Mehrzahl der Eisenbahner, wie es der Abgeordnete Prechtl immer wieder darzustellen versucht. Deren Einsatzbereitschaft, deren Treue zum Unternehmen, deren Betriebstreue sind der eigentliche Grund - wir anerkennen das voll und ganz -, daß trotz Ihrer Politik dieses Unternehmen nicht schon längst pleite gegangen ist, daß es

Dkfm. DDr. König

überhaupt noch in der Lage ist, wenn auch mit großen Steuersubventionen, seine Leistungen zu erbringen.

Meine Damen und Herren! Ich muß noch mit einem Märchen aufräumen, das hier wiederholt aufgetischt worden ist, nämlich daß die Straße subventioniert wird. Es heißt, der Straßenbau müsse subventioniert werden, die Verkehrsteilnehmer würden die Straßen nicht erhalten. Das ist einfach nicht wahr, Herr Bundesminister. Das stimmt einfach mit den Zahlen nicht überein, die ja aus den Jahresabschlüssen ersichtlich sind.

Die Gesellschaft für Straßenwesen hat dankenswerterweise eine Zusammenstellung gemacht. Aus der Bundesmineralölsteuer, der Mineralölsteuer, der Kraftfahrzeugsteuer plus Länderanteil, den Mauten, den Verkehrsstrafen und der Mehrwertsteuer auf die Mineralölsteuer gehen insgesamt 17 Milliarden Schilling ein. Für die Bundesstraßen werden insgesamt 10,7 Milliarden Schilling aufgewendet, und 4,5 Milliarden Schilling beträgt der anrechenbare Anteil für die Länder und Gemeinden. Es geht also mehr ein, als ausgegeben wird. Es ist also einfach ein Unding zu behaupten, deswegen müßte diese Steuer eingehoben werden, umso mehr, da ja jede Zweckbindung fehlt.

Meine Damen und Herren! Der Kollege Keimel hat es hier schon aufgezeigt. Die Volkspartei hat konkrete Vorschläge gemacht. Wir haben es uns nicht so billig gemacht, nur nein zu sagen. Wir haben Ihnen konkrete Vorschläge auf den Tisch gelegt, was zu geschehen hätte. Wir haben gesagt: Schluß damit, daß ausländische Lastzüge aus den Oststaaten, die 3,50 S pro Liter Diesel einsparen, 1 000 l und 2 000 l in den Reservetanks hereinbringen, hier umtanken, als rollende Bomben herumfahren und hier verkaufen, wo ein Tanker bei sechs Fahrten im Monat bis zu eine viertel Million Schilling an Steuern sparen kann.

Wir haben gesagt: Schluß damit! Dem soll endlich - wie in Deutschland - ein Riegel vorgeschoben werden: Beschränkung auf 50 l. Wir haben gesagt, man solle endlich die Routenbindung einführen, man solle bei der Kontingentierung doch bitte nicht glauben, daß man durch ein Senken der Kontingente den Verkehr abwürgen kann, wenn man gleichzeitig bei den Ausländern beide Augen zudrückt und nicht kontrolliert.

Damit ruiniert man doch wieder nur die österreichischen Betriebe, denn österreichische Frächter werden im Ausland kontrolliert. Lassen Sie sich sagen: Die müssen, damit sie durchkommen, dann noch im Osten Schmiergelder bezahlen, daß es nur so raucht, während die Ausländer im Inland nicht und nicht kontrolliert

werden, weil die Regierung das verabsäumt, aus welchen Motiven immer. Ich sage ja: Einen Orden könnte diese Regierung im Osten bekommen! Aber das ist doch nicht die Aufgabe, für die eine österreichische Regierung einzustehen hätte. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Wir haben hier eine Reihe von Vorschlägen gemacht, wir haben sie Ihnen zeitgerecht vorgelegt. Sie haben sie weggewischt, Sie haben sie einfach ignoriert. Mit der neuen Belastungsorgie, die Sie jetzt in diesem Parlament mit Ihrer Mehrheit durchsetzen werden, werden Sie kein Verkehrsproblem lösen, Sie werden die Verkehrsprobleme auch nicht lindern. Sie werden allen Österreichern zusätzliche Belastungen in der Größenordnung von mehr als 2 000 Millionen Schilling aufbürden, und für die Folgen dieses wirtschaftlichen Wahnsinns, meine Damen und Herren, wird diese Regierung einzig und allein die volle Verantwortung zu tragen haben, und wir werden sie zu dieser Verantwortung ziehen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident: Nächster Redner ist der Herr Abgeordnete Schmidt.

Abgeordneter Dr. Schmidt (FPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Es scheint fast so, als ob der Regierungspartei bei der Verteidigung dieser Abgabe die Luft ausgehen würde, denn bisher haben nur drei Abgeordnete zu diesem Thema gesprochen. Der Herr Finanzminister hat sich verflüchtigt und überläßt die Verteidigung dem Herrn Verkehrsminister, der eigentlich von dieser neuen Abgabe am wenigsten hat.

Und einen Mann vermisste ich auf der Regierungsbank während der gesamten Debatte, den Mann, dem eigentlich, wenn man den Bekenntnissen hier Glauben schenken darf, der Ertrag dieser Abgabe zukommen soll: Ich vermisste den Minister für den Ausbau und die Erhaltung des Bundesstraßennetzes, den Bautenminister. Er ist die ganze Zeit der Debatte ferngeblieben. Ich hoffe, daß er rechtzeitig zur Abstimmung kommt.

Meine Damen und Herren! Das ist doch eigentlich eigenartig. Alle Sprecher der Regierungspartei reden davon, wie notwendig der Ausbau der Fernstraßen ist, wie dieses Geld diesem Ausbau zugute kommen soll, und dann ist der Minister gar nicht da. Man könnte vielleicht annehmen, daß er verschnupft ist, weil der Antrag des Bautenressorts auf Zweckbindung des Straßenverkehrsbeitrages einfach vom Finanzminister - und ich glaube, auch vom Verkehrsminister - vom Tisch gewischt worden ist.

Wir lesen in dem Antrag des Bundesministe-

Dr. Schmidt

riums für Bauten und Technik vom 14. Februar 1978, daß hier beantragt wird, den Straßenverkehrsbeitrag für Zwecke der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge zu binden. Und es wird ein Gesetzestext für den § 9 Abs. 1 dieses Entwurfes vorgeschlagen, der da lautet: „Der Straßenverkehrsbeitrag ist eine ausschließliche Bundesabgabe. Er ist zweckgebunden für den Bau und die Erhaltung der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge zu verwenden.“

Nichts ist geschehen. Wir suchen vergeblich eine Zweckbindung in dem Entwurf. Der Verkehrsminister hat heute in seiner Wortmeldung gesagt, er würde einige Worte zur Zweckbindung sagen. Er hat eigentlich nichts gesagt. Er hat nur gesagt, daß für den Straßenbau unendlich viel geschehen ist. Das bestreiten wir gar nicht, denn für den Straßenbau gibt ja der Finanzminister sowieso nichts her. Die Kraftfahrer zahlen sich ihre Straßen ja bekanntlich durch ihre Abgaben selbst.

Und dann hat er von den ÖBB gesprochen, von ihrer Güterbeförderungskapazität. Auch dazu werde ich noch einige Dinge sagen.

Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Selbst dann, wenn man einiges Verständnis für die Motive, die zur Einführung dieses Straßenverkehrsbeitrages Veranlassung gegeben haben, aufbringen kann – Motive, wie sie in etwa in den Erläuternden Bemerkungen dieser Regierungsvorlage enthalten sind –, muß man zum Schluß kommen, daß diese Abgabe in dieser Form nicht geeignet ist, diese Zielsetzungen – man spricht so viel von verkehrspolitischen Zielsetzungen –, die man vorgibt erreichen zu wollen, zu erreichen.

Da wird einmal gesagt, daß der Straßenausbau mit der rasanten Zunahme des Schwerlastverkehrs auf den österreichischen Fernstraßen nicht annähernd wird Schritt halten können. Das ist zweifellos richtig, aber bitte, ich möchte doch fragen, Herr Minister: Welche Konsequenz zieht man aus dieser Feststellung? Wo ist die Absicht festgelegt, und zwar verbindlich festgelegt, daß diese Mittel beziehungsweise daß dieser Ertrag, den man auf 2 Milliarden schätzt, wirklich dem Straßenausbau zugute kommen wird?

Man sagt, der Lkw-Verkehr verursache gegenüber dem Pkw-Verkehr einen weitaus höheren Straßenbau- und Straßenerhaltungsaufwand. Er ist heute schon erwähnt worden: Es müssen breitere Straßen gebaut werden, stärkere Fahrbahnen, Kriechspuren. Das alles verteuert den Ausbau. Höhere Fahrleistung,

stärkere Achsdrücke verschleifen in einem weitaus höheren Ausmaß die Straßen. Die Erhaltungskosten steigen. – Auch sehr richtig. Aber bitte, wo ist die Konsequenz, die man daraus zieht? Wo ist die Zweckbindung dieses Straßenverkehrsbeitrages für den Straßenausbau?

Es ergibt sich doch eigentlich schon aus dem Titel des Gesetzes – „Straßenverkehrsbeitrag“ –, daß es sich um einen Beitrag des Güterbeförderungsverkehrs zum Bau und zur Erhaltung der Bundesstraßen handeln soll. Ich frage mich also, warum man nicht den zweiten Schritt macht, warum man nicht diese Zweckbindung in den Gesetzestext aufnimmt und so in aller Öffentlichkeit die Garantie gibt, daß dieser Ertrag von geschätzten 2 Milliarden tatsächlich dem Straßenbau zugute kommt.

Diese Garantie in Form der gesetzlichen Zweckbindung will der Finanzminister nicht. Ich las heute ein Androsch-Interview in den „Salzburger Nachrichten“. Da wird Androsch auch auf diese Zweckbindung angesprochen, und er sagt:

„Zweckbindung, habe ich gesagt, kommt nie in Frage. Lange vor der Transitsteuer haben wir“ – so sagt der Vizekanzler – „die Investitionen bei der Bundesbahn kräftig erhöht, bauen die Tauern Autobahn, bauen den zweiten Tunnel, bauen die Pyhrn Autobahn. Das sind Leistungen, die von den Ausgaben her schon längst erbracht wurden, ohne daß die Einnahmen gebunden gewesen wären, ohne daß man gesagt hätte, jetzt warten wir, bis die Einnahmen da sind.“

Verzeihen Sie, ich kann mit diesen Ausführungen nichts anfangen. Ich darf sagen, Herr Vizekanzler, wenn Sie mich irgendwo hören, daß diese Argumentation nicht richtig ist, soweit sie sich auf den Autobahnbau bezieht. Sicher, der Gesetzgeber hat für besonders heikle und besonders teure Abschnitte des Autobahnbaues Finanzierungsgesellschaften gegründet, um mit Hilfe von Kapitalmarktmitteln wichtige Autobahnabschnitte vorzeitig bauen zu können, also um nicht auf die zweckgebundenen Mittel aus der Bundesmineralölsteuer warten zu müssen. Aber die Entschuldung der Gesellschaft, die Rückzahlung, die Tilgung dieser Kapitalmarktschulden, muß ja samt und sonders aus den Mitteln der zweckgebundenen Bundesmineralölsteuer getätigt werden. Also letztlich werden auch diese teuren Autobahnstücke mit zweckgebundenen Einnahmen getätigt, und der Herr Finanzminister gibt aus allgemeinen Steuermitteln gar nichts dazu.

Es gab nur eine einzige Ausnahme: das war das Finanzierungsgesetz für die Tauern Autobahn-Finanzierungsgesellschaft. Da war zuerst

Dr. Schmidt

keine Verpflichtung drinnen, diese Entschuldung aus zweckgebundenen Mitteln der Bundesmineralölsteuer zu tätigen. Als es aber dann soweit war, daß die Tilgung aktuell wurde, hat die Mehrheit dieses Hauses eine Novellierung dieses Finanzierungsgesetzes beschlossen und auch hier die Tilgung durch zweckgebundene Mittel aus der Bundesmineralölsteuer festgelegt.

Meine Damen und Herren! Es ist also nicht richtig, wenn der Herr Finanzminister nun die Zweckbindung verweigert im Hinblick auf diese Autobahnbauten, denn auch dort ist eine Finanzierung mit zweckgebundenen Mitteln vorgesehen. Es besteht ja heute sogar sehr die Gefahr, daß wir in einigen Jahren die Bundesmineralölsteuer nur mehr dazu verwenden, um Schulden zu tilgen, und nicht mehr, um unser Straßennetz auszubauen. Und das ist eine sehr problematische Angelegenheit.

Dabei wäre es logisch, wenn man den Ertrag dieses Straßenverkehrsbeitrages zusätzlich dem Straßenbau zuschießen würde. Das wäre logisch und das wäre verständlich, denn der Bund ist nun einmal gemäß Bundesstraßengesetz auch zum Ausbau der Transitstraßen verpflichtet. Und ich frage mich daher, ob nicht gerade Einnahmen, die sich aus der Benützung vor allem dieser Transitstraßen ergeben, für den Ausbau dieser Straßen verwendet werden müßten. Aber gerade das soll gesetzlich nicht sichergestellt werden, das wird kategorisch abgelehnt.

Sehen Sie, das macht die ganze Sache für uns so verdächtig, das macht die ganze Angelegenheit für uns so unglaubwürdig. Wir glauben einfach nicht, daß es bei diesem Straßenverkehrsbeitrag wirklich um den Straßenausbau und um die Straßenerhaltung geht, wie es so schön und gut in der Regierungsvorlage begründet wird, sondern wir glauben vielmehr, daß es sich hier um eine weitere Schröpfung der Bevölkerung im Rahmen einer verfehlten Finanzpolitik handelt; eine Schröpfung, der man also ein aktuelles und, wenn Sie wollen, plausibles Mäntelchen als Begründung umgehängt hat.

Meine Damen und Herren! Man ist ja sonst bei Zweckbindungen nicht so knauserig und nicht so zugeknöpft. Man war zum Beispiel mit der Zweckbindung bei einer anderen Steuer, die auch der Kraftfahrer entrichten muß, sehr schnell bei der Hand. Ich erinnere nur an die seinerzeitige Bundeskraftfahrzeugsteuer, die ja dann bekanntlich vom Verfassungsgerichtshof aufgehoben worden ist und die nun das Licht der Welt ein zweites Mal erblickt hat, und zwar in der Erhöhung der normalen Kraftfahrzeugsteuer. Da gab es sofort eine gesetzliche Zweckbindung, allerdings nicht für den Straßenbau, sondern zugunsten des öffentlichen Nahver-

kehrs. Bei diesen 1,3 Milliarden Schilling Kraftfahrzeugsteuerertrag hat man sich rasch entschlossen, das Geld der Kraftfahrer zu binden. Bei diesem Straßenverkehrsbeitrag, den Sie heute hier beschließen wollen, will man das eigenartigerweise nicht tun. Und hier will man es einzig und allein dem Finanzminister überlassen, was er mit diesen 2 Milliarden macht.

Sehen Sie, meine Damen und Herren der sozialistischen Fraktion, das wollen wir Freiheitlichen nicht! Das erfüllt uns eben mit einer gehörigen Portion Mißtrauen. Wir wollen eine gesetzliche Kontrolle darüber, was mit diesem Geld, was mit diesem Ertrag aus diesem Straßenverkehrsbeitrag geschieht, wenn er schon eingehoben werden muß. Wir wollen das nicht dem Gutdünken des Finanzministers überlassen.

Wenn diese 2 Milliarden an Lkw-Steuer aufgebracht werden müssen - ich will zugeben, daß es einige gar nicht so von der Hand zu weisende Gründe gibt, sie einzuheben, Gründe in der Hinsicht, daß der Lkw-Verkehr mehr als der Pkw-Verkehr zur Wegekostentragung herangezogen werden müßte; hier befinde ich mich im Gegensatz zu Herrn Kollegen Mussil, das ergibt sich einfach aus der Wegekostenrechnung heraus -, dann soll dieser Beitrag aber auch zur Bezahlung der Wegekosten verwendet werden und nicht zum Stopfen sonstiger Budgetlöcher.

Wir wissen ja, meine Damen und Herren, daß es von allem Anfang an ein großes Gerangel um diese zwei Milliarden, die ja früher 4,4 Milliarden hätten sein sollen - beinahe, könnte man sagen, wäre der Betrag schon auf 8 Milliarden gewesen -, gegeben hat, und zwar zwischen den daran interessierten Ressorts, innerhalb dieses ministeriellen Dreieradls, möchte ich sagen: Androsch, Lausecker und Moser, der ja bekanntlich heute fehlt. Bei diesem Gerangel ist der Bautenminister letzten Endes auf der Strecke geblieben. Er wurde, ich möchte fast sagen, kalt abgeschossen. Sein Ressort darf für diese Abgabe eigentlich nur die recht plausible Begründung in der Regierungsvorlage liefern, das Geld selbst steckt der Finanzminister ein. Bis zum Schluß - ich habe das heute schon erwähnt - flehte das Bautenressort im Begutachtungsverfahren noch um die Zweckbindung dieses Beitrages; aber vergeblich.

Nicht viel besser ergeht es auch dem Verkehrsminister. Ihm bleibt vielleicht noch die Hoffnung, daß der finanzielle Druck dieser Lkw-Steuer den Güterschwerverkehr auf die Bahn zurückzwingt oder, wie es so schön heißt, zurückverlagert. Daß das gelingt, muß sehr bezweifelt werden, meine Damen und Herren.

Dr. Schmidt

Freilich, das Güterbeförderungsgewerbe wird durch diesen Beitrag einem starken Druck ausgesetzt. Die Güterbeförderung auf der Straße wird zweifellos empfindlich teurer werden. Das wird sich auf die Tarife auswirken und eine weitere empfindliche Belastung der Bevölkerung verursachen. Ob es allerdings gelingen wird, die Nachteile, die mit einer Güterbeförderung durch die Bundesbahnen verbunden sind, vergessen zu lassen, muß schon sehr bezweifelt werden.

Wenn der Herr Kollege Prechtl hier für die Bundesbahnen und deren Güterbeförderung eine Lanze gebrochen hat, wenn er erzählt hat, wie viele Lkw zwischen Südbahnhof und Westbahnhof auf der Straße gezählt werden, dann muß man fragen: Warum gibt es denn eigentlich so viele Lkw, warum wird denn so viel auf der Straße befördert? Das muß doch einen Grund haben. Doch nur den, daß die Bundesbahnen eben in vieler Hinsicht nicht in der Lage sind, hier einen Ersatz zu liefern. Zu groß sind doch noch die Nachteile, zu groß sind die Schwierigkeiten, die mit einer Güterbeförderung durch die Bahn verbunden sind.

Die Gründe liegen ja auf der Hand, und ich möchte es mir heute versagen, auf die Versäumnisse der Bundesbahnen auf dem Investitionssektor hinzuweisen, auf die veralteten Methoden, auf die personalaufwendigen Methoden der ÖBB im Güterbeförderungsverkehr. Das Kapitel „Zentralverschiebebahn Kledering“ hat auch der Herr Kollege Prechtl heute erwähnt. Er hat nur vergessen zu sagen, daß wir hier um sieben Jahre im Hintertreffen sind, daß 1970 der Beschluß gefaßt worden ist und im Jahre 1977 nicht einmal noch alle Grundstücke für den Bahnhof eingelöst sind. Und jetzt, im Jahre 1978, wird hoffentlich mit dem Bau begonnen. In diesem Schneckentempo vollziehen sich bei den Bundesbahnen die Dinge.

Ich will aber darüber gar nicht viel reden. Ich weiß nicht, ob die Rechnung des Verkehrsministers und der ÖBB-Direktion aufgehen wird, durch diesen Straßenverkehrsbeitrag, der heute hier beschlossen werden wird, durch diese Belastung des Straßengüterverkehrs hier eine Änderung zugunsten der Bundesbahnen zu erreichen. Ich bin skeptisch, ich glaube, das wird eher nicht stattfinden.

Es ist natürlich ein sehr einfaches Rezept, meine Damen und Herren, den Konkurrenten auf der Straße zu belasten, weil man ja die politischen Möglichkeiten hat, den Konkurrenten zu belasten und zu warten, wie sich das nun auswirken wird und ob man davon profitieren kann. Ich glaube, die Bundesbahnen werden sich mehr als bisher anstrengen müssen, ihre Beförderungsleistung attraktiver – das heißt

rascher, pünktlicher und zuverlässiger – durchzuführen als bisher.

Meine Damen und Herren! Es muß doch Gründe haben, warum zum Beispiel die Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerke, die bekanntlich einen Bahnanschluß haben, ihre Bleche zu Mercedes in Stuttgart mit dem Lkw transportieren und nicht mit der Bahn. Man sagt mir, daß die Mercedes-Werke keinen Lagerraum hätten, und um keinen Lagerzins für fremden Lagerraum zahlen zu müssen, also um sparen zu können, werden diese Bleche stets kurzfristig von der VÖEST abberufen. So ein Lkw-Transport dauert dann von Linz nach Stuttgart zwei Tage; der Bahntransport dauert 14 Tage! Sowohl Mercedes als auch die VÖEST besitzen Bahnanschlüsse. Da stimmt doch etwas nicht, Herr Prechtl. Vielleicht kann der Kollege Brauneis dort eine Änderung herbeiführen, wenn er jetzt an maßgeblicher Stelle sitzt. Aber das sind doch in etwa die Gründe.

Oder: Reininghaus transportiert, wie ich höre, Bierflaschen in ganz Europa per Lkw, obwohl Bier bekanntlich ein nichtverderbliches Gut ist und die Transportdauer doch zweifellos nicht entscheidend ist. Auch hier muß es Gründe geben, warum der Lkw der Bahn vorgezogen wird.

Oder: Die Puch-Werke Graz liefern Fahrräder nach Spanien und Italien per Lkw und nicht per Bahn. Weil es zu umständlich ist, weil die Schwierigkeiten bei den Bundesbahnen und überhaupt bei der Bahn zu groß sind, fährt man lieber mit dem Lkw.

Das sind Tatsachen, da kann man nicht einfach sagen, die Bundesbahnen seien benachteiligt, und so weiter. Man müßte die Gründe schon bei sich selbst suchen. Das alles sind doch Dinge, die zu denken geben und die man sicher nicht aus der Welt schaffen kann, wenn man in einer, ich möchte fast sagen, fiskalisch primitiven Denkungsart einfach die Konkurrenz belastet und wartet, daß sich dann Wunder auftun. Ich glaube, man muß selbst etwas tun.

Das Dilemma, in dem die Österreichischen Bundesbahnen heute nach wie vor stecken, ist auch kein Ruhmesblatt einer jahrzehntelangen Ressortführung durch sozialistische Verkehrsminister. Auch das muß man sagen, auch hier gibt es keine Ausreden. Die Österreichischen Bundesbahnen sind einfach im Güterverkehr nicht konkurrenzfähig, und das liegt zu einem Gutteil am Versagen jahrzehntelanger sozialistischer Verkehrs- und Personalpolitik bei den Österreichischen Bundesbahnen. Dieses Versagen will man jetzt wettmachen, indem man die Bevölkerung und die Wirtschaft, die sich für Zwecke des Güterverkehrs längst anderswo umgeschaut hat,

Dr. Schmidt

empfindlich belastet und sie sozusagen dafür bestraft, daß sie sich nicht den Segnungen sozialistischer Verkehrspolitik hingeben. Weil sie sich wehren, will man sie jetzt dazu zwingen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir Freiheitlichen sehen in dieser ganzen Lkw-Steuer-Angelegenheit nichts anderes als einen echten Verzweiflungsakt der sozialistischen Alleinregierung, die neben vielen anderen Problemen auch die Probleme des öffentlichen Verkehrs nicht in den Griff bekommen hat. Nach sieben Jahren Regierung Kreisky steht Österreich da mit einem schwer defizitären Haushalt, mit einer Staatsverschuldung ohnegleichen, mit einem Steuerdruck ohnegleichen und last not least mit den rückständigen und konkurrenzunfähigen Österreichischen Bundesbahnen, ferner mit einem ungenügenden Fernstraßenausbau, dem man jetzt noch immer nicht die dringend benötigten Mittel geben will, und mit einer Politik der, möchte ich sagen, Nachbarfeindlichkeit und Europafeindlichkeit.

Daß wir uns mit dieser Abgabe keine Freunde schaffen werden, ist, glaube ich, klar. Daß sie zu Vergeltungsmaßnahmen anreizen wird, ist auch klar. Davor hat schon vor vielen Monaten der bayerische Ministerpräsident Goppel, als er zu Besuch in Wien war, gewarnt. Man hat sich jedoch nicht darum gekümmert.

Wir dürfen uns doch nicht einbilden, meine Damen und Herren, daß diese Maßnahme, die wir heute beschließen, ohne Folgen bleiben wird. Mir ist vor einigen Minuten ein Telegramm des Bundesverbandes Österreichischer Frächter auf den Tisch gekommen; ein Telegramm, das sie heute an den Bundeskanzler gerichtet haben und worin sie darauf hinweisen, daß der Präsident des Internationalen Straßenverkehrsverbandes Dr. Schober, als er am 5. April in Wien zu Besuch war, einer der Präsidenten der IRU, in der 57 Länder vereinigt sind, das auch gesagt und gewarnt habe, daß es zu Retorsionsmaßnahmen kommen würde. Bezeichnenderweise wurde der Präsident dieser doch ziemlich maßgeblichen Vereinigung vom Herrn Vizekanzler nicht einmal zu einem Gespräch empfangen.

Wir brauchen uns gar nicht einzubilden, meine Damen und Herren, daß wir aus dieser Sicht heraus mit einem Beitrag der Europäischen Gemeinschaften zum weiteren Ausbau unserer dringendsten Fernstraßenverbindungen rechnen können. Denken Sie doch an die Pyhrn Autobahn, bei der der Bautenminister hofft, einen Zuschuß zu bekommen; ich glaube, das wird eine Illusion bleiben, wenn wir hier recht einseitig eine nachbarfeindliche und europafeindliche Haltung setzen.

Ich glaube – da muß ich meinem Vorredner beipflichten –, das ganze wird mit einem Fiasko enden, wird eine Art Bumerangwirkung auslösen in und außerhalb Österreichs. Und, meine Damen und Herren, an diesem Fiasko wollen wir Freiheitlichen nicht mitwirken. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Präsident: Nächster Redner ist der Herr Abgeordnete Dallinger.

Abgeordneter **Dallinger** (SPÖ): Meine Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Präsident! Wenn man den Ausführungen der Redner der Opposition folgt, dann kann man oder müßte man den Eindruck gewinnen, daß auf der Regierungsbank und in der Mehrzahl hier im Plenum lauter politische Selbstmörder sitzen, die nichts anderes im Sinn haben, als sich selbst politisch umzubringen und Handlungen zu tun, die sich gegen die Mehrheit des Volkes richten. *(Ruf bei der ÖVP: Ein wahres Wort!)* Ich werde darauf noch zurückkommen, Herr Kollege, Sie werden es ja noch erleben.

Denn sosehr Sie hoffnungsvoll sind, wie das der Herr Kollege Keimel und auch Ihr Herr Bundesparteiobmann hier zum Ausdruck gebracht haben, so sehr werden Ihre Hoffnungen auf das Jahr 1979 vergeblich sein. Sie werden es nicht erleben. Sie werden in dieser Position, die Sie jetzt hier in diesem Hause innehaben, bleiben und sich weiterhin für die Vorbereitung auf eine allfällige Regierungsübernahme in sehr, sehr vielen Jahren stellen können. *(Abg. Kern: Das haben wir auch geglaubt im Jahre 1970! Das ist überheblich!)*

Meine Damen und Herren! Sie haben ja heute die Gelegenheit benutzt, hier nicht nur zur Straßenverkehrsabgabe zu sprechen, sondern auch grundsätzliche Äußerungen von sich zu geben. *(Abg. Kern: Seien Sie nicht so überheblich!)* Der Herr Dr. Taus war sehr verwundert darüber, daß der Sozialminister geäußert hat, die Sozialisten hätten das Ziel, die Gesellschaft auf evolutionärem Wege zu verändern. Damit kein Mißverständnis entsteht, möchte ich hier noch einmal in aller Eindeutigkeit wiederholen: Die Sozialisten haben das Ziel, auf evolutionärem Wege die Gesellschaft zu verändern, und dazu gehören die Sozialpolitik und auch unter anderem zum Beispiel die erweiterte Mitbestimmung, die wir in den Betrieben und außerhalb der Betriebe verlangen. *(Zustimmung bei der SPÖ.)*

Herr Dr. Taus hat auch in anderen Nebensätzen noch Bemerkenswertes gesagt. Er hat zum Beispiel gemeint, daß es Aufgabe der Regierung wäre, die Stabilität zu sichern, und daß die Opposition uns bei diesem Vorhaben unterstüt-

Dallinger

zen möchte und das auch seine Zielsetzung wäre. Einer meiner Vorredner hat schon darauf hingewiesen, daß die Stabilität, wenn das hier zum Ausdruck gebracht worden ist, ja zunächst einmal vorhanden sein muß. Und das ist sie zweifellos auch.

Wenn im Zusammenhang mit dieser Abgabe so sehr die Sorge geäußert worden ist, daß Arbeitsplätze in Österreich in Gefahr wären, wenn in diesem vorhin zitierten Telegramm des Bundesverbandes österreichischer Frächter zum Ausdruck kommt, daß unter Umständen durch dieses neue Gesetz 30 000 Arbeitsplätze gefährdet wären, und wenn Sie sich so ergehen in der Sorge um die österreichischen Arbeitsplätze, dann möchte ich Ihnen sagen: Wir hatten Ende März 1978 den höchsten Beschäftigtenstand, den wir in den letzten fünf Jahren zum gleichen Zeitpunkt zu verzeichnen gehabt haben. *(Beifall bei der SPÖ.)*

2 730 882 unselbständig Erwerbstätige werden in diesem Lande registriert. Das ist, wie gesagt, mehr als je zuvor zum gleichen Zeitpunkt, und das ist das Ergebnis unserer Vollbeschäftigungspolitik. *(Abg. Suppan: In Kärnten 15 000 Arbeitslose!)* Wenn Sie auf Kärnten verweisen, dann darf ich Ihnen sagen, daß wir auch in Kärnten im März 1978 um 2 616 Beschäftigte mehr hatten als im März 1977. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Diese positive Entwicklung zeigt sich nicht nur in Kärnten, sondern auch in allen übrigen Bundesländern im gleichen Ausmaß. Das ist ein Beweis dafür, daß wir Arbeitsplätze geschaffen und erhalten haben *(Abg. Dr. Mussil: Nur auf dem Papier!)* und insbesondere, meine Damen und Herren, auch in den Bundesländern bestrebt sind, die Arbeitsplätze in den Fremdenverkehrs-orten zu erhalten, daß wir bestrebt sind, die Landschaft so zu erhalten, wie sie sich derzeit in Österreich zeigt, und daß wir, wenn wir mehr Mittel für den Straßenbau verlangen, sie auch deshalb verlangen, um unsere Landschaft insgesamt zu schützen und auch um den Fremdenverkehr zu erhalten, indem wir Anlagen schaffen, damit unsere Orte, die als Fremdenverkehrsorte dienen, umfahren werden und wir dort den Fernverkehr fernhalten können. Das ist auch eine der ganz wichtigen Aufgaben *(Zwischenruf des Abg. Kern)*, die wir haben, die ein Nebenprodukt dieses Gesetzes sein wird, weil wir uns ja in der Zukunft auch diesen Dingen zuwenden wollen.

Meine Damen und Herren! Sie werden mir doch zugeben, daß ich als Gewerkschafter und daß wir als Sozialisten, die wir hier vertreten sind, uns doch als Hauptziel die Erhaltung der Vollbeschäftigung gesetzt haben und daß wir doch politisch nicht so unvernünftig sein

würden, ein Jahr vor einer großen Wahlauseinandersetzung und gerade zu diesem Zeitpunkt ein Gesetz zu schaffen, das das Gegenteil von dem herbeiführt, was wir wollen, nämlich unter Umständen die Vernichtung von Arbeitsplätzen.

Wir glauben, daß dieses Gesetz und die daraus resultierenden Mittel zweckentsprechend angewendet und verwendet werden, daß der Aufwand notwendig ist und daß wir daher auch in die Lage versetzt werden müssen, diese Beträge zu erhalten.

Nun haben Sie im Zusammenhang mit der Ablehnung dieses Gesetzes einen Mißtrauensantrag gegen den Bundesminister für Finanzen gestellt und wollen ihm Ihr Vertrauen entziehen. Mit dem gleichen Minister, dem Sie heute Ihr Vertrauen entziehen wollen, sind vor wenigen Wochen der angesehene Präsident der Bundeswirtschaftskammer Sallinger und der Generalsekretär der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft Dr. Mussil zusammengesessen und haben über die Straßenverkehrsabgabe verhandelt und haben im Zuge dieser Verhandlungen, dieser mehr oder weniger amikalen Verhandlungen, Erfolge erzielt, derer sie sich dann im späteren in Zeitungsaussendungen gerühmt haben. Dem Minister, der also wohl Entgegenkommen und Einsicht in berechnete Vorbringen und Wünsche gezeigt hat, dem wollen Sie heute Ihr Vertrauen entziehen. Sie meinen, daß Sie damit den Sozialisten einen Schlag versetzen.

Ich glaube, das zeigt die Doppelbödigkeit Ihrer Politik. Auf der einen Seite gehen Sie hin als Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft und wollen Verbesserungen eines Gesetzes erreichen, das Ihnen in einigen Ansätzen nicht genehm ist; diese Verbesserungen werden Ihnen zugestanden; und dann gehen Sie hin als Wirtschaftsbund der ÖVP und lehnen eben dieses Gesetz ab. Das ist die Doppelbödigkeit Ihrer Politik! *(Zustimmung bei der SPÖ. - Zwischenrufe bei der ÖVP.)*

Wenn wir, meine Damen und Herren, eine Lehre daraus ziehen sollten, dann wäre es die, daß wir unseren Ministern empfehlen, in Hinkunft nicht mehr solche Verhandlungen mit Ihnen zu führen, nicht mehr das Entgegenkommen zu zeigen, sondern das durchzuziehen, was wir wollen. Denn wenn man Ihnen den kleinen Finger gibt, dann wollen Sie die ganze Hand haben und verstehen nicht, daß wir hier tatsächlich den Konsens im Interesse der österreichischen Bevölkerung suchen. *(Neuerliche Zustimmung bei der SPÖ. - Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP.)*

Wir wollen hier kein Gesetz gegen die österreichische Bevölkerung, weder gegen die Frächter noch natürlich gegen die Arbeitneh-

Dallinger

mer, schaffen. Aber wir haben im Zuge der Verhandlungen in den letzten Monaten eine Reihe von Gesetzesbestimmungen schaffen müssen, die dem Umstand Rechnung tragen, daß wir entsprechend mehr Mittel brauchen, um die Vollbeschäftigung zu sichern, um die wirtschaftliche Lage in unserem Lande auf dem Niveau zu halten, auf dem wir sie heute haben und das selbst Ihr Bundesparteiobermann als stabilitätsorientiert bezeichnet.

Denn die Vollbeschäftigung, die wir haben, der Beschäftigtenstand, die geringe Arbeitslosenrate, die Tatsache, daß die Inflationsrate exorbitant gesunken ist, all das ist doch nicht das Ergebnis Ihrer Oppositionspolitik, sondern das Ergebnis der Politik dieser Regierung unter der Mehrheit dieses Hauses! *(Beifall bei der SPÖ.)*

Meine Damen und Herren! Es ist doch sinnlos, so vorzugehen, wie das einige Redner getan haben, hier eine Konkurrenz zwischen den Bundesbahnen und den Straßen und den Frächtern hervorzurufen oder darüber zu diskutieren: Soll man den Bundesbahnen mehr geben und den anderen weniger?

Wenn der Herr Dr. Schmidt gemeint hat: Selbst dieses Beispiel beweist doch die Unsinnigkeit dieser Theorie, daß man alles auf die Bahn verlagern kann, weil die VÖEST die Bleche, die sie an Mercedes liefert, mit Mercedes-Lkw nach Deutschland transportiert!, dann darf ich Ihnen sagen, Herr Dr. Schmidt, daß es eine Auflage des Bestellers, nämlich der Mercedes-Werke, ist, daß die VÖEST-Bleche mit Mercedes-Lkw nach Deutschland transportiert werden. Der Besteller hat eben in einer so schwierigen Wirtschaftssituation das Recht, ein solches Verlangen zu stellen, und das Recht, daß man darauf auch eingeht. *(Zwischenrufe des Abg. Dr. Schmidt.)* Das ist die Situation, wie wir sie de facto haben.

Nun hat der Herr Dr. Keimel die heutige Parlamentsrede dazu verwendet, sich als neuer Wirtschaftssprecher der ÖVP vorzustellen. Er hat das getan mit einer Reihe von Aussprüchen, die in die Geschichte eingehen sollen. So zum Beispiel: Die Lkw-Steuer ist der Höhepunkt der öffentlichen Unmoral.

Sie wissen, daß wir über Moral und Unmoral ja heftig diskutieren können, daß es ja die divergierendsten Auffassungen gibt und daß auch in Ihren Kreisen hier ein sehr breites Spektrum an Meinungen vorhanden ist. Aber die Feststellung, daß die Einführung einer Steuer eine öffentliche Unmoral darstellt, ist dem Herrn Dr. Keimel vorbehalten geblieben.

Wir glauben daher auch nicht, daß wir eine Politik der üblen Stimmungsmache betreiben und daß wir eine Klimazerstörung vorhaben,

und wir glauben auch nicht an die von ihm zitierten spontanen Kundgebungen, zu denen 14 Tage vorher schriftlich eingeladen worden ist. Man soll doch in diesem Hause nicht mit solchen kindlichen Vorstellungen operieren, daß es in diesem Falle am Vortage der Beschlußfassung im Parlament zu spontanen Kundgebungen des Wirtschaftsbundes kommen könne, sondern das sind vorbereitete Aktionen, die das Ziel haben, die Bevölkerung zu beunruhigen und in einer maßlosen Übertreibung eine verzerrte Darstellung zu geben, als ob hier ein Anschlag auf die österreichische Bevölkerung geplant wäre.

Wenn der Herr Dr. Keimel - ich muß das aussprechen, damit das nicht unwidersprochen im Raum stehen bleibt - erklärt, daß wir das bewährte System der sozialen Marktwirtschaft beibehalten müssen und nicht in das marxistische Konglomerat der gemischten Wirtschaft kommen sollen, wie das im Parteiprogrammentwurf der SPÖ beinhaltet ist, dann möchte ich Ihnen sagen, daß eine bewährte Marktwirtschaft, die zum Ziele hat, die Gewinne zu privatisieren und die Verluste zu sozialisieren, von uns nicht als soziale Marktwirtschaft bezeichnet wird, sondern als eine verzerrte Darstellung eines Systems, das längst keine Anwendung mehr findet. Denn daß wir heute ein gemischtes Wirtschaftssystem in diesem Lande und in allen Teilen der Welt haben, ist eine Binsenwahrheit, über die man gar nicht mehr zu diskutieren braucht. Daher sollen Sie sich doch auch nicht bei einer solchen Gelegenheit in eine solche Richtung begeben.

Zu den zahlreichen Argumenten, die völlig ins Leere gehen, kommt noch das Argument des Herrn Dr. Stix dazu, der meint, daß wir eine derart stark gestiegene Staatsverschuldung haben, die uns in das Extrem getrieben hat, während es Tatsache ist, daß weltweit betrachtet hinter Japan und Frankreich wir die niedrigste Staatsverschuldung haben, die international ausgewiesen ist.

Nun möchte ich gar nicht leugnen, daß die Staatsverschuldung in den letzten Jahren sehr stark gestiegen ist, daß sie sich gegenüber der Ausgangsposition 1974/1975 verdoppelt hat. Aber es kommt ja immer darauf an, für welchen Zweck die Mittel verwendet werden und wofür sie dienen. *(Zwischenruf des Abg. Kern.)* Wenn sie dafür und dazu gedient haben, die Vollbeschäftigung in unserem Lande zu erhalten, die Stabilität zu sichern und auch allen Teilen der Bevölkerung, auch der ländlichen Bevölkerung, das Arbeitseinkommen zu sichern, dann ist das, glaube ich, ein Weg, der auch von Ihnen mit vertreten werden wird, sofern Sie als Interessenvertreter hier auf den Plan treten und zugeben, daß beträchtliche Mittel, Herr Abgeordneter

8684

Nationalrat XIV. GP - 89. Sitzung - 12. April 1978

Dallinger

Kern, gerade Ihrem Wirtschaftszweig und Ihrem Bevölkerungszweig zugewendet worden sind und Sie ja in der nächsten Zeit wieder erhebliche Mittel für sich verlangen werden, damit die Kontinuität der Aufwärtsentwicklung Ihres Berufsstandes gesichert bleibt. Also wenn Sie immer hier so mit den Händen abwinken, Herr Kollege Kern, dann überlegen Sie bitte, ob Sie nicht von der gleichen Bundesregierung und nicht von der gleichen Mehrheit des Hauses in sehr kurzer Zeit einige Leistungen haben wollen, die Sie dann wieder als Ihren Erfolg herausstellen werden.

Das Chaos in aller Welt, wie der Herr Dr. König gesagt hat, haben nicht die Sozialisten geschaffen, denn das wirtschaftliche und das politische Chaos in Italien ist nicht von uns verursacht. In den zahlreichen anderen Ländern, in denen bürgerliche Regierungen in der Mehrheit sind, kann man das ja deutlich erkennen. Das ist nicht das Werk der Sozialisten, sondern das ist schon ihre eigene Schöpfung, die Sie hier mit zu vertreten haben.

Nun, meine Damen und Herren, noch einmal: Sie haben mehrfach darauf verwiesen, daß Arbeitsplätze gefährdet werden, daß unter Umständen hier eine Teuerung festzustellen sein wird, die als Resultat dieses Gesetzes zu verzeichnen sein würde.

Wir sagen: Wir glauben, daß die Bestimmungen dieses Gesetzes maßvoll sind, daß sie den Notwendigkeiten auch in budgetärer Hinsicht Rechnung tragen, daß die Erträge im Ausmaß von 2 Milliarden Schilling zweckentsprechend verwendet werden, daß sie dazu dienen sollen, die Straßen in entsprechender Weise sicherzuhalten und auch eine Verteilungs- und Kostengerechtigkeit herbeizuführen. Denn es ist unbestritten geblieben, daß die Lkw-Besitzer nur ein Sechstel bis ein Achtel des Aufwandes bezahlen, den ein privater Pkw-Besitzer zu bezahlen hat, daß wir die Straßen sanieren müssen, daß wir neue Straßen bauen müssen und daß wir schließlich - ich sage es noch einmal - auch für den Fremdenverkehr Vorsorge zu treffen haben.

Wenn da und dort inkriminiert wird, daß wir für die Bundesbahnen erhebliche Aufwendungen tätigen, dann bekennen wir uns auch dazu, denn erstens ist ein Großteil der Aufwendungen für die Bundesbahnen investitionsmäßig inlandswirksam und kommt daher der österreichischen Wirtschaft zugute, und auf der anderen Seite ist auch das, was wir mehr in den Straßenbau hineinstecken können, für die Bevölkerung Österreichs von großer Bedeutung, weil das arbeitsplatzvermehrend wirkt.

Wir möchten mit aller Eindeutigkeit erklären:

Dieses Gesetz stellt keine fiskalische Maßnahme in dem Sinn dar, daß wir einfach etwas inkamerieren, um es anderen Budgetzwecken zuzuführen, sondern wir haben das erklärte Ziel, diese Mehreingänge sachgemäß und entsprechend zu verwenden, und wir werden in unserer Politik fortfahren, die die Arbeitsplätze sichert und der österreichischen Bevölkerung dient. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident: Nächster Redner ist der Herr Abgeordnete Letmaier.

Abgeordneter Ing. Letmaier (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte vorerst auf die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Dallinger replizieren.

Herr Abgeordneter Dallinger, Sie haben gemeint, es sitzen keine Selbstmörder auf der Regierungsbank. Ich möchte dazu sagen: Der Stil dieser Bundesregierung hat sich ganz wesentlich geändert. Er ist unduldsam geworden, er ist hektisch geworden und er ist arrogant geworden. Das ist es, was wir bekritteln. *(Lebhafte Zustimmung bei der ÖVP. - Zwischenrufe bei der SPÖ.)*

Ich glaube, meine sehr geehrten Damen und Herren, daß man mit 50,5 Prozent der Stimmen einfach nicht sagen kann: Wir wollen die totale Macht! Das ist es, was wir nicht verstehen, was wir kritisieren werden, solange wir hier an diesem Rednerpult stehen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Herr Abgeordneter Dallinger, Sie haben weiters gemeint, Sie können nicht verstehen, daß wir dieser mäßigen Belastung nicht zustimmen. Ja stehen Sie wirklich den mittleren oder kleineren Wirtschaftsbetrieben so ferne, daß Sie 2,2 Milliarden Schilling als eine mäßige Belastung betrachten? Wir betrachten diese Belastung als außerordentlich und so hoch, daß wir sie nicht übernehmen können. Daher werden wir diesem Gesetz - ich darf das schon eingangs erwähnen - auch nicht zustimmen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Noch nie zuvor, das ist der Eindruck auch aus der heutigen Debatte, war die wirtschaftspolitische Situation in unserem Land so verunsichert, so investitionsfeindlich, so unternehmerfeindlich und so von ständigen neuen Belastungen geprägt wie gerade in der Zeit von heute, zur Zeit der sozialistischen Bundesregierung. *(Lebhafte Zustimmung bei der ÖVP.)*

Gäbe es eine Spezialmeisterschaft im Erfinden neuer Steuern, ganz eindeutig würde diese Bundesregierung den Großen Preis von Österreich machen. Auch die heute zur Behandlung stehende Regierungsvorlage, das Straßenver-

Ing. Letmaier

kehrsbetragsgesetz, das sogenannte Transportsteuergesetz, wird eine Welle neuer Belastungen über Österreich rollen lassen, Belastungen, die ausschließlich der Wirtschaft auferlegt werden.

Neben der gesamten Verkehrswirtschaft wird auch Österreichs Bauwirtschaft, die ohnehin in den letzten zwei Jahren außerordentlich zu kämpfen hatte, sehr empfindlich getroffen werden. Mehr als 1,6 Milliarden Schilling betrug die Insolvenzsumme in der Bauwirtschaft im abgelaufenen Jahr 1977. Das ist ein Anteil von mehr als 36 Prozent an den gesamten wirtschaftlichen Zusammenbrüchen in Österreich.

Die ersten drei Monate des heurigen Jahres haben weitere 565 Millionen an Insolvenzen in der Bauwirtschaft gebracht. Und das in einer Sparte, die arbeitskräfteintensiv ist, die eine hohe Wertschöpfung erbringt und die gerade als ein Instrument gezielter Arbeitsmarktpolitik in diesem Land geeignet wäre.

Deshalb ist auch der Schmerz, den die Bauwirtschaft über dieses Gesetz empfindet, doppelt groß. Nicht nur, weil wir, die Bauwirtschaft, gerade neben der Verkehrswirtschaft die besonderen Belastungen zu tragen haben, sondern auch deshalb, weil wir jede weitere Belastung ablehnen. Zum zweiten ist der Schmerz deswegen so groß, weil aus diesem Titel letztlich kein einziger Schilling, wie Sie wissen, dem Bundesstraßenbau und dem Autobahnbau zur Verfügung gestellt wird.

Wie widersprüchlich die eigenen Aussagen der Regierungskollegen in der Frage der Einführung der Transportsteuer gewesen sind, geht allein aus zahlreichen Äußerungen und Aussendungen hervor, die immer wieder in der Öffentlichkeit, im Fernsehen, in den anderen Medien, in den Zeitungen und so weiter abgegeben wurden. Herr Bundesminister! Ich hätte ein ganzes Paket von Aussendungen, Zeitungsmeldungen hier, und Sie würden staunen, wie widersprüchlich alle diese Äußerungen Ihrer Kollegen und von Ihnen selbst gewesen sind.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wenn man die Dinge ein bißchen zurückverfolgt, dann ist das schon sehr merkwürdig. Ich werde nur einige wenige Zitate sinngemäß herausholen. Zum einen meinten Sie, die Besteuerung nur ausländischer Kraftfahrzeuge käme in Frage. Dann haben Sie sehr schnell wieder Ihre Meinung geändert: Nein, nicht nur ausländische Fahrzeuge, sondern natürlich auch inländische Fahrzeuge, aber bei völliger Gleichstellung der inländischen Fahrzeuge, sodaß keine Diskriminierung entsteht.

Herr Bundesminister! Dieses Gesetz ist doch eindeutig eine Diskriminierung der einheimischen Verkehrswirtschaft, und es begünstigt natürlich die Transporte aus den kommunistischen Staaten ganz außerordentlich.

Dann waren Sie wieder für einen verstärkten Huckepack-Verkehr, anschließend waren Sie wieder einmal für die Besteuerung überhaupt aller Fahrzeuge, die die Straße benützen, also auch der Pkw, um dann wieder zu dementieren, daß Sie das eigentlich gar nicht so gemeint haben. Später haben Sie eine Straßenbaufinanzierung etwa der Gastarbeiterroute mit einer EG-Beteiligung angestrebt, um nach der Regierungsklausur 1977 auf der Schallaburg anschließend zu sagen, daß die Lkw-Steuer eigentlich gar nicht mehr aktuell sei. In der „Sozialistischen Korrespondenz“ 14 Tage später Finanzminister Androsch: Eine Lkw-Steuer kommt nur dann in Frage, wenn es sich um einen Kostenbeitrag für Transitkosten, keinesfalls aber für den inländischen Frachtverkehr handelt. Und letztlich Androsch Mitte Mai des Jahres 1977: Keine Steuererhöhungen, also keine weiteren Belastungen mehr innerhalb dieser Legislaturperiode.

Meine Damen und Herren! Was hat sich diese Regierung eigentlich gedacht, so mit dem geduldigen Österreicher zu spielen? Das ist ein Spiel gegen die guten Sitten. Die Regierung rechnet offensichtlich mit der Vergeßlichkeit der Österreicher. Dabei werden wir nicht mitspielen, hier werden wir Sie selbstverständlich laufend attackieren und Ihre Widersprüche aufzeigen.

Nun, meine Damen und Herren, zurück zur Bauwirtschaft, zum Straßen- und Autobahnbau. Gerade die unerträgliche Verkehrssituation, insbesondere im Bereich der Gastarbeiterroute, hat auch den Bautenminister immer wieder in diesem Hause auf den Plan gerufen. Erinnern wir uns an seine Idee des Pickerls oder an viele andere Varianten, die hier durchgespielt wurden und die bei allen Antworten immer wieder vom Minister gegeben wurden. Und was ist letztlich geschehen, was ist realisiert worden? Gar nichts in dieser Richtung, einfach deswegen, weil diese Bundesregierung anscheinend mit den Wirtschaftsproblemen unserer Zeit nicht fertig wird.

Die heutige Variante, die Einführung dieser neuen Transportsteuer, ist die schlechteste. Sie ist die brutalste und sie geht an ihrer Zielsetzung vorbei. Der Straßenbau, also der Bundesstraßenbau und auch der Autobahnbau, bekommt keinen einzigen Schilling. Diese Regierungsvorlage ist daher eine Täuschung der Öffentlichkeit, denn jeder Staatsbürger stellt sich doch unter Straßenverkehrsbeitrag vor, daß

Ing. Letmaier

diese neuen Steuern auch dem Straßenbau zugeführt werden. Dem ist aber, wie wir alle hier wissen, nicht so.

Es erhebt sich die Frage: Was ist denn das dann für ein Gesetz, und wem dient dieses Gesetz? Es heißt darin Straßenverkehrsbeitrag und ist de facto eine neue Transportsteuer. Aber die Straße bekommt keinen einzigen Groschen davon. Es heißt darin Straßenverkehrsbeitrag, soll aber auch dem Ausbau der Österreichischen Bundesbahnen dienen, von denen seinerzeit der Herr Bundeskanzler in der Regierungserklärung sagte: Für rentierliche Investitionen der Österreichischen Bundesbahnen wird eine Finanzierung neben den Tarif- und Steuergeldern über den Kapitalmarkt erfolgen.

Dieses Gesetz soll doch offenbar rentierlichen Investitionen dienen. Also dient es jetzt auch nicht den Bundesbahnen, denn die rentierlichen Investitionen werden ja über den Kapitalmarkt aufgebracht.

Es dient also einzig und allein dem Finanzminister, der dringend Geld benötigt und nun neuerdings nach dem 2. Abgabenänderungsgesetz sehr dosiert, meine sehr geschätzten Damen und Herren, eine weitere Gruppe der Wirtschaft zur Kasse bittet, nämlich die Lkw-Besitzer, die gesamte Verkehrswirtschaft, die Klein- und Mittelbetriebe, die Bauwirtschaft, die Industrie, die Exporteure, die Waldbesitzer, die Nahversorgungsbetriebe, und diese Liste könnte man noch beliebig fortsetzen.

Für mich erhebt sich als Parlamentarier, aber auch als Standesvertreter der österreichischen Bauwirtschaft die Frage ebenso wie für den Kollegen Schmidt vorher: Wo war denn eigentlich der Bundesminister für Bauten und Technik, als dieses Gesetz beschlossen wurde? (*Abg. Suppan: Und wo ist er jetzt?*) Wo war er denn, als dieser straßenbaufindliche Straßenverkehrsbeitrag in der Regierung behandelt wurde? Und meine weitere Frage: Wie konnte denn der oberste Hüter der Bauwirtschaft diesem Gesetz überhaupt in der Regierung seine Zustimmung geben, wo er doch genau weiß, wie es um die Situation im österreichischen Straßen- und Autobahnbau aussieht?

Bei jeder Budgetdebatte und bei zahlreichen schriftlichen sowie mündlichen Anfragen in diesem Hause hat er immer wieder von sich aus eine Zweckbindung im Falle einer eventuellen Steuereinführung verlangt. Warum ist er denn so ruhig geblieben? Er hat schon seinerzeit, das ist ja das eigenartige, tatenlos zugesehen, als ihm der Finanzminister mehr als eine Milliarde für andere Ressorts aus zweckgebundenen Mitteln abgezweigt hat. Damals hat er sich nicht durchgesetzt in dieser Regierung. Und diesmal,

meine sehr geschätzten Damen und Herren, habe ich den Eindruck, hat er es überhaupt nicht mehr versucht.

Er würde als einziger Minister über ausreichende zweckgebundene Mittel verfügen. Aber immer wieder läßt sich der Bautenminister diese Mittel einfach wegnehmen, und immer wieder wird er in dieser Bundesregierung an die Wand gespielt.

Es erhebt sich daher die Frage: Wie sollen denn dann wirksam die Transitrouten und die Autobahnen ausgebaut werden? Der Herr Bundesminister für Bauten und Technik – es ist sehr bedauerlich, daß er nicht im Hause weilt – hat wieder einmal eine Gelegenheit verpaßt.

Gerade auch dieses Gesetz gibt uns aber die Möglichkeit, immer wieder die Öffentlichkeit darauf aufmerksam zu machen, wie viele und welche zahlreiche Erhöhungen seit 1975 über dieses Land gerollt sind. Der Herr Bundesparteiobermann hat am Vormittag schon angedeutet, daß es 45 Milliarden Schilling an Belastungen gewesen sind.

Ich möchte es ein bißchen differenzieren und doch noch einmal aufzählen, was alles in dieser Zeit seit 1975 erhöht worden ist. Es war die Kraftfahrzeugsteuer. Es war die Einführung der Bundeskraftfahrzeugsteuer, die später aufgehoben wurde und die wiederum in die Kraftfahrzeugsteuer eingeflossen ist. Es war die Erhöhung der Mineralölsteuer, hier allein profitiert der Finanzminister mit 54 Prozent. Es war die Erhöhung der Mehrwertsteuer. Es war die Erhöhung der Vermögensteuer. Tabak und Zigaretten sind ganz erheblich teurer geworden. Die Gebühren haben sich bis zu 400 Prozent erhöht. Die Kreditsteuer ist eingeführt worden. Bahn- und Posttarife sind mehrfach erhöht worden, zuletzt sind sie dynamisiert worden. Die Telefongebühren wurden erhöht, die Sparförderung wurde abgebaut, die Sozialversicherungsbeiträge sind in ihren Höchstbeitragsgrundlagen angehoben und wiederholt erhöht worden. Diese Liste ließe sich noch fortsetzen.

Das 2. Abgabenänderungsgesetz als Gesamtpaket ist beschlossen worden, der dritte Mehrwertsteuersatz wurde beschlossen, und nun, meine sehr geehrten Damen und Herren, dieser neue Straßenverkehrsbeitrag, diese neue Transportsteuer.

Das bedeutet, daß die Belastungslawine weiter über Österreichs Wirtschaft und alle ihre Arbeitnehmer hinwegrollt und daß diese Belastung natürlich Tausende Arbeitsplätze in Gefahr zu bringen droht.

Auch möchte ich mit einem Märchen aufräumen. Es ist heute schon einmal gesagt worden,

Ing. Letmaier

aber man kann es ja nicht oft genug wiederholen: Immer wieder wird dem Straßenverkehr ein Defizit von 12 Milliarden Schilling angehängt. Immer wieder ist in Leserbriefen und in Beiträgen zu lesen, daß der Finanzminister mit 12 Milliarden Schilling aus anderen Steuergeldern den Straßenverkehr subventioniert.

Meine Damen und Herren! Das ist ein Märchen. Wir haben es heute schon im Detail gehört: Die Autobahnen und die Straßen zahlen sich schließlich die Autofahrer selber. Aber es werden immer weniger Gelder, die dort zweckgebunden verwendet werden sollten; letztlich werden sie einer anderen Verwendung zugeführt. Und das ist die Kernfrage in dieser Sache. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Meine sehr geschätzten Damen und Herren! Die Österreichische Gesellschaft für das Straßenwesen hat noch heute ein Telegramm gesandt und noch einmal an die Vernunft dieser Bundesregierung appelliert, den vorliegenden Entwurf dieses Gesetzes nicht zum Beschlusse zu erheben. Diese Gesellschaft für Straßenwesen ist Ihnen ja nicht unbekannt, sie leistet außerordentlich viel. Ich bitte doch noch einmal zu überdenken, das Gesetz im Sinne dieses Telegrammes nicht zu beschließen. Ich weiß aber, daß mein Appell hier auf keine fruchtbare Ebene fallen wird.

Mit einem anderen Märchen möchte ich auch noch aufräumen. Immer wieder behauptet der Bundesminister für Bauten und Technik, daß gerade in der sozialistischen Zeit, also von 1970 aufwärts, so viel für den Straßenbau geschehen wäre. Ich glaube, gerade das Gegenteil ist der Fall.

Wir können sehr deutlich beweisen, daß in der Zeit zwischen 1960 und 1969 wesentlich mehr Straßen, sowohl Autobahnen als auch Bundesstraßen, gebaut wurden, und meine Vorredner haben dies heute auch schon zum Ausdruck gebracht. Es gab zum Beispiel zwischen 1960 und 1969 2 400 km voll ausgebaute Bundesstraßen, die auf ein ÖVP-verwaltetes Ressort zurückzuführen waren. Seit 1970 wurden aber lediglich 759 km Bundes- und Schnellstraßen errichtet. Das ist doch ein ganz erheblicher Unterschied.

Meine Damen und Herren! Ich habe mir auch die Mühe gemacht, aus meinem eigenen Betrieb erarbeiten zu lassen, was uns die Belastung durch diese neue Verkehrssteuer an Kosten bringen wird. Wir haben sieben Transportfahrzeuge, sieben Anhänger, einen Nachläufer und einen Tieflader. Die monatlichen Belastungen werden 38 860 S ausmachen, was einer jährlichen Belastung von 466 320 S entspricht.

Hier gehen sozialistische Abgeordnete ans

Rednerpult und meinen, das sei eine sehr mäßige und eine noch sehr leicht zu zahlende Steuer. Meine Damen und Herren! Dagegen muß ich mit aller Vehemenz protestieren. Diese Art der Steuern geht letztlich an die Substanz der Betriebe, und wir sind nicht mehr in der Lage, weitere Belastungen zu übernehmen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Meine Damen und Herren! Lassen Sie mich zum Schlusse kommen. Auch dieses Gesetz über die Einführung des Straßenverkehrsbeitrages wird, wie so viele vorangegangene, die Belastungswelle dieser sozialistischen Bundesregierung in unserem Lande fortsetzen. Dieses Gesetz ist ein unfreundlicher Akt gegen die freie Wirtschaft. Dieses Gesetz ist aber auch ein Akt mit einer sehr gezielten gesellschaftspolitischen Komponente, die sich ganz eindeutig gegen die kleineren und mittleren Betriebe in unserem Lande richtet, gegen jene Gruppen, die in einer wirtschaftlich schwierigen Zeit - gerade die letzten zwei Jahre haben es ja bewiesen - viel besser als manche Giganten in der Lage gewesen sind, nicht nur Arbeitsplätze neu zu schaffen, sondern sie auch zu sichern. *(Beifall bei der ÖVP.)* Dieses Gesetz bringt weitere schwere Belastungen für Österreichs Wirtschaft, dieses Gesetz ist irreführend, es geht an seiner Zielsetzung vorbei, und es erschließt dem Finanzminister zur Schuldentilgung nur eine neue Einnahmenquelle.

Daher, meine Damen und Herren, wird meine Fraktion dieser neuen Belastungswelle ein klares Nein entgegensetzen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident: Nächster Redner ist der Herr Abgeordnete Kern.

Abgeordneter **Kern** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Zunächst einige Bemerkungen zu Ausführungen von Vorrednern der Regierungspartei beziehungsweise zu einer Ausführung, die der Herr Verkehrsminister gemacht hat. Er hat gemeint, daß gerade die Pkw-Fahrer oder -Besitzer es sind, die das Sechs- bis Siebenfache an Straßenerhaltungskosten zu tragen haben.

Herr Minister! Darf ich die bescheidene Frage an Sie richten: Seit wann sind diese enormen Kosten so hoch für die Pkw-Fahrer gestiegen? Seit wann ist der Slogan, daß die Pkw-Fahrer zur Melkkuh der Nation geworden sind, in Österreich da? - Seit Ihren Maßnahmen, die Sie in den letzten Jahren gesetzt haben, vorher war doch davon nie die Rede. Niemals ist davon die Rede gewesen! *(Beifall bei der ÖVP.)*

Der Herr Abgeordnete Prechtl hat gemeint, die Wirtschaft jammere immer und sie jammere auch diesmal, sie werde es aber ertragen.

Kern

Es ist interessant, daß der einzige Wirtschaftssprecher oder Vertreter der gewerblichen Wirtschaft der linken Reichshälfte heute noch nicht das Wort genommen hat, obwohl er hiezu auch im Ausschuß gesprochen hat. Das dürfte doch irgendwie einen Grund haben? Vielleicht hat er kein ganz gutes Gewissen, wenn er heute hier diese ganze Debatte mit anhören muß. Ich sehe ihn nicht einmal im Saal.

Er hat gemeint, auch das würde noch nicht so schlimm sein, und die Wirtschaft jammere immer. Der Herr Kollege Prechtel hat übersehen, daß jüngst ein Bericht gekommen ist, wonach in den ersten drei Monaten dieses Jahres die Insolvenzquote um 120 Prozent höher ist als zur gleichen Zeit des Vorjahres. Das dürfte dem Herrn Kollegen völlig entgangen sein.

Wenn hier der Herr Abgeordnete Dallinger gemeint hat, daß unser Bundesparteiobermann gesagt hätte, es wäre eine Stabilität in unserem Lande gegeben, dann muß man sagen, er hat das sicher nicht so gemeint, daß das womöglich gar eine Folge der SP-Regierung sei, sondern er hat ausdrücklich darauf hingewiesen, daß er fürchtet, daß die notwendige Stabilität unseres kleinen neutralen Landes durch Ihre Politik immer mehr in Gefahr kommt. Das waren seine Ausführungen in dieser Angelegenheit. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Wenn hier gesagt worden ist, daß Sallinger und Mussil mit Finanzminister Androsch verhandelt haben, dann, meine Damen und Herren, muß ich sagen: Wer sich den ersten Entwurf, den Ministerialentwurf durchgesehen und sich angesehen hat, was dort drinnen war – die jetzigen Belastungen sind noch hoch genug –, der müßte zur Überzeugung kommen, daß dieser Entwurf entweder so unseriös war, daß die Regierung selbst gewußt hat, daß sie es so nicht beschließen kann, oder, könnte man sogar sagen, es war ja genauso unsittlich, was dort an Belastungen für die Bevölkerung enthalten war. Das hätte ja bedeutet, daß die Betriebe in den Grenzübereichen in kurzer Zeit zugrunde gegangen, daß ein großer Teil der Wirtschaft in kürzester Zeit zugrunde gegangen wären. 1 Schilling pro Tonne und Kilometer – man muß sich das vorstellen, was das bedeutet hätte! *(Beifall bei der ÖVP.)*

Auch die Landwirtschaft, hat der Kollege Dallinger gemeint, würde ja letzten Endes einen Anteil an den Schulden, die der Finanzminister in den letzten Jahren gemacht hat, haben.

Ich möchte noch einmal sagen – wir haben das zigmal schon erklärt –, wenn der Herr Finanzminister in allen Bereichen so sparsam mit dem Geld umgegangen wäre, wie er das bei der

Landwirtschaft gemacht hat – in Sonderheit bei der Förderung –, dann hätte er heute keine Schulden. Er hätte eine ganze Menge Geld in seiner Kasse. Denn unser Anteil ist von 1,12 auf 0,53 Prozent in den letzten Jahren, also von 1970 bis jetzt, zurückgegangen. Zurückgegangen! Alle anderen Ausgaben sind davongelaufen. Für die landwirtschaftliche Förderung wird jetzt pro Tag ein Betrag von 4 Millionen und für die drei Bundestheater ein Betrag von 3 Millionen ausgegeben. Auch das sagt ja letzten Endes etwas aus.

In den Erläuterungen zur Vorlage – es ist heute schon darauf hingewiesen worden – wird als Begründung für diese neue Steuer besonders auf die Zunahme des Lkw-Verkehrs, insbesondere des Transitverkehrs, und auf das Mißverhältnis zwischen dem stärkeren Lkw-Verkehr und dem derzeit möglichen, beschränkten Straßenausbau Bezug genommen. Es wird besonders auf die Leistung der ausländischen Lastwagen hingewiesen, daß diese nämlich zu gering wäre.

Es wird auf Grund dieser Situation dann ausgeführt, daß es hier zu Marktverzerrungen komme und daß das Fernstraßennetz eben vor dem Zusammenbruch stehe. Es müßte gelingen, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene umzulenken.

In logischer Konsequenz dieser Überlegungen, die in den Erläuterungen zur Regierungsvorlage drinnen sind, hätte man sich natürlich erwartet, daß dieses Geld zweckgebunden für den Straßenverkehr oder für den Ausbau der Straßen zur Erleichterung des Straßenverkehrs verwendet wird. Und man hätte sich erwarten können, daß diese Beträge auch für eine bessere Ausrüstung und Ausstattung der Bundesbahnen verwendet werden könnten. Davon ist keine Rede, ist überhaupt keine Rede. Das heißt also, daß diese neuen Belastungen, der volle Betrag mit über 2 000 Millionen natürlich wieder dazu dienen wird, die Budgetlöcher des Herrn Androsch zu stopfen. Das heißt mit anderen Worten: Alle müssen zahlen, müssen zahlen und immer wieder zahlen, weil diese SPÖ-Regierung nicht wirtschaften kann, meine Damen und Herren! Das ist doch die Ursache dieser ganzen Situation. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Es hat der Herr Verkehrsminister im Ausschuß ja etwas anderes gesagt, als in den Erläuterungen steht. Er hat auch damals schon – er hat das heute bestätigt – auf den Nebeneffekt, auf den von ihm angestrebten Nebeneffekt dieser neuen Steuer hingewiesen, also daß neben dem Zweck, die Budgetlöcher zu stopfen, auch noch der Zweck damit verbunden ist, den Verkehr von der Straße auf die Schiene umzulegen. Da war keine Rede mehr davon, daß der Transitverkehr

Kern

der Hauptkonkurrent der Straße ist, da war schon eher die Rede davon, daß der Gesamtgüterverkehr bei den Bundesbahnen rückläufig ist und die Kapazität der Bundesbahnen heute nur mehr zu 75 Prozent ausgelastet ist. Und er hat in seinen Ausführungen im Ausschuß auch gemeint, jeder müßte Interesse haben, daß die Zuschüsse der Steuerzahler für die Bahn sich verringern.

Meine Damen und Herren, wie recht er damit hat. Die Zuschüsse des Bundes für die Bundesbahnen haben sich in den letzten Jahren um gar nicht so wenig erhöht; sie erhöhten sich nämlich von 4,5 Milliarden im Jahre 1970 auf 16 Milliarden Schilling in diesem Jahr. Das heißt, daß in jedem Jahr - von 1970 bis jetzt - um 1 400 Millionen Schilling mehr aufgewendet werden müssen, um den Betrieb der Bundesbahnen entsprechend aufrechtzuerhalten.

Das heißt mit anderen Worten, daß die Steuerzahler täglich 44 Millionen Schilling für die Bundesbahnen aufwenden. Damit kein Mißverständnis entsteht, meine Damen und Herren: Dafür kann der kleine Eisenbahner wirklich nichts, das ist Sache der Ressortminister, eben der sozialistischen Verkehrsminister, die hier Jahr für Jahr zugeschaut haben und immer mehr Zuschüsse in Empfang genommen haben, wobei sogar noch das Geschäft, der Umsatz zurückgegangen ist. Und nun sucht man eben einen Schuldigen. Und der Schuldige ist gefunden, es wäre heute der Frächter, es ist der Lkw-Transport, der angeblich zuwenig für die Straßenerhaltung bezahlt und der aus diesem Grunde eine bessere Ausgangsposition, eine bessere Konkurrenzsituation hätte. Das hört man ja, bitte sehr, so unterschwellig heraus.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Nun darf ich eine ganz kurze Gegenüberstellung der Kosten für die Bundesbahnen und der Kosten für den Straßenbau bringen. Wenn stimmen würde, was vom Herrn Verkehrsminister und von anderen Rednern gesagt worden ist, daß nämlich 12 Milliarden Schilling an ungedeckten Kosten seitens der Verkehrswirtschaft für den Straßenbau nicht bezahlt werden, wenn diese Ziffer, diese 12 Milliarden Schilling stimmen würden, dann darf ich Ihnen sagen, daß bei 130 000 Straßenkilometern der Steuerzahler pro Kilometer 92 308 S aufzubringen hat und bei 5 800 Schienenkilometern der Steuerzahler pro Kilometer 2 758 000 S zu bezahlen hat. Das ist ein Verhältnis von 1 : 20, bitte sehr, das hier zu Buche steht.

Um nun die Konkurrenzfähigkeit der Schiene zu verbessern, muß der Straßengüterverkehr verteuert werden. Das ist die SPÖ-Wirtschaftsphilosophie, die dahintersteckt. Und zu den 16 Milliarden Schilling kommen noch weitere

2 Milliarden Schilling, die auch für diesen Zweck aufgewendet werden sollen. Da kann man schon sagen: „Laßt Kreisky und sein Team arbeiten!“ *(Beifall bei Abgeordneten der SPÖ.)* Dann kann man sich ausrechnen, wann wir am Ende sind.

Auf diese Entwicklung sind Sie noch stolz, meine Damen und Herren, bei dieser Entwicklung, die dem Steuerzahler täglich 44 Millionen Schilling kostet, klatschen Sie noch Beifall! *(Zwischenrufe bei der ÖVP.)*

Ich glaube, daß es deswegen besonders notwendig ist, dies herauszustellen und festzuhalten, weil man ja in jüngster Zeit von der SPÖ immer wieder hört, daß die Marktwirtschaft versagt hätte, daß die soziale Marktwirtschaft schuld an verschiedenen Entwicklungen sei und daß die gemeinwirtschaftliche Einrichtung am Beispiel der Bundesbahnen als Antwort auf das Versagen dieser Privatwirtschaft, dieser sozialen Marktwirtschaft eben mehr in den Vordergrund gerückt werden müßte.

Wenn diese gemeinwirtschaftliche Einrichtung der Bundesbahnen nach Ihren Vorstellungen so großartig funktioniert, dann frage ich mich, warum es notwendig ist, daß man jetzt die Kunden über eine Steuer vom privaten Frächter zur gemeinwirtschaftlichen Einrichtung der Bundesbahnen zwingt? Das frage ich. Das müßte ja dann von selbst möglich sein, wenn diese Einrichtung so großartig funktionieren würde.

Ich habe bereits im Ausschuß darauf hingewiesen, daß man mit dieser Steuer die Dinge nicht in den Griff bekommen wird. Ich sage noch einmal: Der kleine Eisenbahner kann nichts dafür, er kann wirklich nichts dafür; er bemüht sich sicherlich von früh bis abends. Ich habe bereits darauf hingewiesen, daß zum Beispiel der gesamte Zuckerrübentransport in den letzten Jahren von der Schiene beziehungsweise von der Bahn auf die Straße verlegt wurde und mit Lkw befördert wird.

Darf ich Ihnen nur ganz kurz eine Information, die mir zugegangen ist, zur Kenntnis bringen: Die Bundesbahnen haben im Gegensatz zu anderen europäischen Bahnverwaltungen in den ersten 25 Nachkriegsjahren, als der Wiederaufbau und die Technisierung eine Weichenstellung bei den Investitionen, vor allem bei der Zuckerindustrie, aber auch bei der Landwirtschaft, erforderte, nichts dazu beigetragen, den Ausbau von Bahn-Lager- und -Verladeplätzen attraktiv zu gestalten. Im Gegenteil, die Österreichischen Bundesbahnen machten Schwierigkeiten beziehungsweise zeigten keinerlei Interesse, dem durch die fortschreitende Mechanisierung der Rübenernte im Bereich der Landwirtschaft notwendigen Ausbau von Bahn-Verladeplätzen und -Verladeanlagen zu entsprechen.

Kern

Auf Grund der Äußerung des Herrn Abgeordneten Prechtl habe ich einige Tage später in der „Presse“ eine kurze Notiz gefunden: „Bahntransporte für Industrie zu langsam und zu teuer“: „Es sei eine Illusion zu glauben, die Wirtschaft könne mit Gewalt zur Umstellung des Transportwesens von Lkw- auf Bahntransporte gezwungen werden, stellt die Industriellenvereinigung in einer Aussendung fest. Der Trend zum Straßentransport sei auf das mangelnde Service der Bahn, die ungenügenden Investitionen der ÖBB in den vergangenen Jahren und vor allem auf die ungünstige Kosten-Wegzeit-Entwicklung im Bahnverkehr zurückzuführen.

Zu den jüngsten Äußerungen des Vorsitzenden der Eisenbahnergewerkschaft, Prechtl, zur Frage der Lkw-Steuer verweist die Industrie auf die wichtigsten Nachteile des Bahntransportes von Gütern, die in der Aussendung mit ‚dreifach längeren Transportzeiten, Verteuerung der Transporte um 60 bis 80 Groschen je Tonne durch Umladungen und Kostenschub für die Konsumenten durch verteuerte Transporte‘ angegeben werden.“ – Das sind die Fakten, das sind die Tatsachen.

Konkurrenzunfähig, deswegen entsprechende Besteuerung des Konkurrenten, damit man konkurrenzfähiger wird, meine Damen und Herren! Das ist sozialistische Wirtschaftsphilosophie par excellence, kann man sagen. *(Lebhafte Zustimmung bei der ÖVP.)*

Und es erhebt sich die Frage – Herr Minister, ich habe Ihnen im Ausschuß gesagt, Sie können nichts dafür, denn Sie sind erst kurze Zeit im Amt –, was Ihre Vorgänger diesbezüglich gemacht haben. Das Ressort ist meinem Wissen nach seit Jahrzehnten in den Händen von sozialistischen Ministern gewesen.

Herr Minister Lausecker hat auch heute in seinem Beitrag gemeint, es wäre bei den Verhandlungen ja ein einziger Weg von Bedachtnahme und von Entgegenkommen gewesen. Bei den Verhandlungen, als das Gesetz im Parlament im Ausschuß behandelt worden ist. Herr Verkehrsminister, soweit das die Landwirtschaft und die Wünsche der Landwirtschaft anlangt, kann man das nicht sagen oder unterstreichen. Auch die anderen können das nicht sagen. Sie haben also gemeint, daß dem so wäre. Ich werde sofort einige konkrete Beispiele bringen.

Mit dieser neuen Steuer wird der ländliche Raum, wo großteils, Herr Bundesminister, kein Bahnanschluß vorhanden ist, wo ein Umsteigen nicht möglich ist, aus diesem Grunde besonders hart getroffen. Ich denke an den Grenzraum, an das Waldviertel, an das Mühlviertel, an die

Seitentäler in unseren Alpenländern, die eben nur per Lkw ihre Güter transportieren können, die viele Kilometer bis zur nächsten Bahnstation haben und jetzt zahlen müssen. Man muß daran denken, daß den 5 800 km Schienen 130 000 Straßenkilometer gegenüberstehen. Allein daraus ist ersichtlich, inwieweit eine Umsteigemöglichkeit vorhanden ist. Es erscheint geradezu paradox, wenn man die Aussagen der SPÖ-Politiker über die Förderung des ländlichen Raumes und auch der Grenzgebiete hört, davon immer wieder liest und auf der anderen Seite diese Art von „Förderung“ – unter Anführungszeichen – sieht, die für diese Räume erfolgt. Da gab es doch in den letzten Jahren eine Belastung nach der anderen: Postgebührenerhöhung, geschehen vor einigen Jahren, und dafür im ländlichen Raum die Aufstellung von Landbriefkästen! Das heißt: Die Leute müssen sich jetzt die Post selbst abholen, obwohl die Postgebühr sehr stark erhöht worden ist. Das ist „Förderung“ des ländlichen Raumes!

Nun zur Kfz-Steuer-Erhöhung. Es ist heute schon gesagt worden, damit solle der Nahverkehr ausgebaut werden. Recht schön und gut! Aber was hat der Pendler, der mit dem Pkw zur Arbeit fahren muß, von dieser Maßnahme?, frage ich.

30 Prozent Autosondersteuer! Auch wieder für den Pendler, für jenen Menschen, der das Auto unbedingt braucht, eine starke Belastung, die ihm oktroyiert worden ist.

Nun die Transportsteuer, die gerade für den ländlichen Raum besonders – das ist heute schon x-mal gesagt worden – drückend sein wird.

All das trifft natürlich im verstärkten Maße auch die Land- und Forstwirtschaft. Obwohl die Land- und Forstwirtschaft einen Großteil ihrer Güterwege und ihrer Forstwege selbst finanzieren muß, zu einem großen Teil selbst finanzieren muß – das stimmt ja wohl, Herr Kollege, es gibt Tausende Kilometer von Güterwegen, es gibt 30 000 Kilometer Forstwege, die die Land- und Forstwirtschaft zu einem großen Teil selbst finanzieren, selbst erhalten muß –, hat sie hier bei dieser Steuer mitzuzahlen, sofern sie eine Dienstleistung in Anspruch nimmt oder insoweit sie selbst in den Forsten über eigene Betriebs-Lkw verfügt.

Einige Kollegen haben schon darauf hingewiesen, daß das für die Forstwirtschaft eine ganz gewaltige neuerliche Belastung ist, die gerade für den Holzexport – wenn ich mir die Handelsbilanz anschau, kann ich ja nur staunen, daß so etwas möglich ist – eine ganz entscheidende Erschwernis bringen wird, zumal der internationale Konkurrenzkampf gerade jetzt mit einer ungeheuren Vehemenz ausgebro-

Kern

chen ist, so daß man sich fragen muß, wie das weitergehen soll.

Nun bitte zu den Grundnahrungsmitteln. Wir alle wissen ein Lied davon zu singen, wie schwierig es ist, einen Preisantrag bei den Grundnahrungsmitteln durchzubringen, und wie knapp dort kalkuliert wird. Trotzdem fällt der Transport von Milch und Brotgetreide sowie der der Rohproduktion unter die Besteuerung. Es soll mir nicht wieder einer kommen und sagen: Die Semmeln werden ohnehin mit dem kleinen Pkw zugestellt! Das weiß ich schon, das wissen wir alle. Aber das Brotgetreide und die Milch werden per Lkw transportiert, und da müssen die Einrichtungen, die das machen, eben ihre Steuer zahlen. (*Abg. Dr. Zittmayr: Arbeitsplatzvernichtungsgesetz!*) Arbeitsplatzvernichtungsgesetz, kann man hier sagen.

Ich sage Ihnen, daß zum Beispiel bei Brotgetreide mit der derzeitigen Aufkäuferspanne von 13,30 S und 16 S pro 100 kg nicht einmal die Hälfte der Kosten gedeckt werden kann. Da muß jetzt auch noch die Transportsteuer untergebracht werden.

Nun fragt man sich, Herr Minister: Wieso war es denn nicht möglich, hier beispielsweise wenigstens auch die Milchtankwagen auszunehmen, wobei es sich doch um eine Sonderleistung handelt? (*Beifall bei der ÖVP.*) Es ist unbegreiflich, daß man das nicht durchbringen konnte.

Ich kann auch nicht verstehen, daß die Forst-Lkw, die auf eigenen Straßen, also nicht auf öffentlichen Straßen, fahren, nicht ausgenommen werden konnten.

Ich komme zum Schluß und kann abschließend nur sagen: So kann man sicherlich auch Politik machen. Meine Frage ist nur, wie lange das so weitergehen wird, wie lange das noch so halten wird, wie lange wir in Österreich den Wohlstand, den wir uns durch Mühe erarbeitet haben, bei dieser Regierung noch aufrechterhalten werden können.

Mit dieser neuen Steuer steigt die Belastung weiter. Die Steuer- und Abgabenbelastung, die im Jahre 1969 pro Erwerbstätigen im Monat 3 200 S ausgemacht hat, beträgt jetzt, im heurigen Jahr, pro Monat und Erwerbstätigen 9 500 S! Das ist ein „Erfolg“, ein „Riesenerfolg“! Es ist aufwärtsgegangen mit den Abgaben und Steuern!

Von den Arbeitsplätzen war schon die Rede.

Diese Regierung zeigt jedenfalls, daß sie völlig außerstande ist, mit den Problemen fertig zu werden, daß sie nur eines kann: die Bevölkerung immer und immer wieder neu zu belasten. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident: Nächster Redner ist Herr Abgeordneter Hobl.

Abgeordneter Ing. Hobl (SPÖ): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es wird in der Debatte von den Oppositionsparteien immer wieder angeführt: Belastung, Belastung des Straßenverkehrs, des Straßengüterverkehrs im besonderen. Doch die Redner der Oppositionsparteien vermeiden es zu sagen, wer bis jetzt die Kosten des Straßengütertransportes bezahlt hat. Denn es ist doch eine unbestrittene Tatsache, daß jede Transportleistung etwas kostet, egal, ob man Menschen oder Güter von einem Punkt zum anderen transportiert.

Die Frage, die sich immer wieder stellt, lautet: Bei welcher Gelegenheit soll man den Kostenbeitrag für die Transportkosten einheben? Wenn man eine betriebswirtschaftliche Rechnung aufstellt, so stellt man fest: Zur Erbringung einer Transportleistung sind die Investition in eine Trasse und die Investition in Fahrbetriebs- oder Transportmittel notwendig. Da ist es doch unbestritten, meine Damen und Herren, daß der Straßengütertransport außerordentlich wenig zur Finanzierung der Trasse beiträgt, die er zur Erbringung seiner Transportleistung unbedingt braucht.

Heute haben einige Redner Kostenrechnungen angestellt, die darauf hinauslaufen, daß der motorisierte Straßenverkehr insgesamt mehr an Abgaben einbringt, als Kosten für den Straßenbau bei Bund, Ländern und Gemeinden entstehen. Ich möchte nur ein paar Positionen anführen, die, wie ich glaube, bei sachlicher Betrachtung als Transportkostenelemente akzeptiert werden müssen.

Die Redner der Opposition haben sich insbesondere auf die Angaben der Österreichischen Gesellschaft für das Straßenwesen gestützt. Wenn ich nun die letzten Darstellungen, die für das Jahr 1978 von der ÖGS öffentlich angeführt werden, anschau, so ersehe ich, daß bei den sogenannten Sonderabgaben der Kraftfahrer, wie die ÖGS das nennt, für 1978 eine Summe von etwas mehr als 19 400 Millionen Schilling herauskommt. Die ÖGS stellt dem Aufwendungen im Budget der Bundesstraßenverwaltung von etwas mehr als 10 700 Millionen gegenüber.

Bei den Sonderabgaben der Kraftfahrer sind neben der Mineralölsteuer, der Bundesmineralölsteuer, schon der Straßenverkehrsbeitrag, den wir heute hier im Hause debattieren, die Kraftfahrzeugsteuer, die Mauten, die 18prozentige Mehrwertsteuer auf Mineralölprodukte und dann die der Bundesmineralölsteuer entzogenen Mittel beinhaltet.

Ing. Hobl

Die ÖGS rechnet sogar den Aufwand der Länder und Gemeinden für den Straßenbau von zusammen etwa 7,8 Milliarden Schilling mit hinein. Wenn man nun die Aufwendungen der Bundesstraßenverwaltung und die Aufwendungen der Länder und der Gemeinden addiert, so ergibt sich hier schon automatisch ein Betrag von etwa 19 Milliarden Schilling, etwas geringer als die sogenannten Sonderabgaben der Kraftfahrer in der Rechnung der ÖGS.

Aber nun kann man doch zweifellos noch einige Punkte dazu einwenden, denn in der sogenannten Wegekostenrechnung für die Länder wird angenommen, daß nur 60 bis 70 Prozent der Straßenbaukosten dem motorisierten Verkehr anrechenbar sind und bei den Gemeinden nur 40 bis 50 Prozent. Wenn man also nun alle Aufwendungen der Gebietskörperschaften, die Träger der Straßenbaulast sind, zusammenrechnet, so ergibt sich für das Jahr 1977 ein Aufwand von mehr als 24 600 Millionen Schilling. Das gibt gegenüber der Rechnung der ÖGS bereits Mehrausgaben von 5 Milliarden Schilling. (*Präsident Minkowitsch übernimmt den Vorsitz.*)

Nun muß man sich in der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung doch auch noch überlegen: Wo ordnet man die Kosten der Verkehrsüberwachung zu? Wo ordnet man die Kosten der Verkehrsunfallopfer zu, die den öffentlichen Haushalten entstehen? Dann müßte man auch noch überlegen: Wo rechnet man zu die entgangenen Steuern durch Produktionsausfälle der Unfallopfer im Straßenverkehr?

Nur so kann man den Vergleich in der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung anstellen, und da ergibt es sich, meine sehr geehrten Damen und Herren, daß die öffentlichen Haushalte durch den Straßenverkehr mit 20 Milliarden Schilling belastet werden. Wenn der heute zur Debatte stehende Straßenverkehrsbeitrag von etwas mehr als 2 Milliarden Schilling nicht für den Straßenbau zweckgebunden wird, so machen Sie doch einmal die Rechnung mit den sonstigen Kosten der öffentlichen Haushalte für den Straßenverkehr und ziehen Sie von den zusätzlichen Aufwendungen von 20 Milliarden Schilling diese 2 Milliarden Schilling ab. Dann bleiben noch immer 18 Milliarden Schilling, die aus anderen Steuereinnahmen der Gebietskörperschaften für den Straßenverkehr insgesamt - sicher nicht für den Straßenbau allein - aufgebracht werden müssen.

Es ist doch eine unbestreitbare Tatsache, meine sehr geehrten Damen und Herren - das ist in vielen wissenschaftlichen Abhandlungen bewiesen -, daß eine Verdoppelung der Achslasten nicht eine Verdoppelung der Straßenbelastung bedeutet, sondern beispielsweise, wenn die Achslast von 5 Tonnen auf 10 Tonnen

erhöht wird, bedeutet das eine Erhöhung der Straßenbelastung auf das Elffache.

Heute wurde von den Rednern der Oppositionsparteien gefordert, man möge doch mehr Kriechspuren in unserem öffentlichen Straßennetz anlegen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Meine Damen und Herren! Wenn Sie die Rechnung machen, die allein durch die Anlage von zahlreichen Kriechspuren für den Straßengütertransport notwendig wird, so ergibt sich wieder eine erhebliche Verteuerung der Straßenbaukosten, wozu der Lkw-Verkehr keinen Beitrag leistet.

Es ist schon darauf hingewiesen worden - der Herr Bundesminister Lausecker hat es in seiner Wortmeldung ausgeführt -: Ein Drittel der fuhrgewerblichen Betriebe verfügt nur über einen Lkw. In nur 4 Prozent der fuhrgewerblichen Betriebe gibt es mehr als zehn Lkw. Das Ergebnis der bisherigen Kostenbeteiligung des Straßengüterverkehrs an den Straßenkosten war, daß hier eine Überkapazität geschaffen wurde. Wenn Sie die Firmeninhaber in der Branche fragen, so klagen sie seit Jahren - ja man kann sogar sagen: seit Jahrzehnten -, daß von manchen Betrieben in der Branche sehr unseriös kalkuliert wird und daß es hier einen ruinösen Wettbewerb in der eigenen Branche gibt.

Wenn man sich aber den Straßengüterverkehr auf unseren Straßen genauer ansieht hinsichtlich der einzuhaltenden Höchstgeschwindigkeit, hinsichtlich der Einhaltung der Höchstgewichte, so kann man auch hier erkennen, daß diese Grenzen, die sicherlich Kalkulationsfaktoren sind, nicht eingehalten werden. Es wird mit den Lkw mit überhöhten Geschwindigkeiten gefahren, es werden die Lkw nicht selten außerordentlich überladen. Wenn man über Konkurrenz, Schiene-Straße spricht, so hat man beispielsweise nur diese zwei kalkulatorischen Faktoren besonders zu beachten, und das Konkurrenzverhältnis wäre schon ein anderes.

Persönlich bin ich überhaupt der Meinung, daß wir uns abgewöhnen sollten, von einem Konflikt oder einem Krieg von Schiene und Straße zu sprechen. Ich glaube, für unsere gesamte Volkswirtschaft wäre es von Vorteil, wenn wir uns Gedanken darüber machen, wie wir die Beträge, die wir für Transport mit allen Transportmitteln aufwenden, sinnvoller einsetzen können und Investitionen für die verschiedensten Transportzweige leistungsgerecht und kostengerecht setzen, und nicht immer wieder vor allem Konfliktsituationen zwischen Schiene und Straße hervorrufen oder willkürlich konstruieren.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Mir stehen einige Berechnungen zur Verfügung, die

Ing. Hobl

zeigen, wie hoch die Belastung für einzelne Branchen ist, die durch den Straßenverkehrsbeitrag entstehen kann.

Beim Bauhilfs- und Baunebengewerbe, Herr Kollege Letmaier, wird die Belastung etwa 0,59 Prozent, bezogen auf den Umsatz dieser Branche, sein; im Bauhauptgewerbe 0,27 Prozent; in der Nahrungs- und Genußmittelindustrie 0,1 Prozent; im Nahrungs- und Genußmittelgewerbe 0,09 Prozent; in der eisen- und metallverarbeitenden Industrie 0,02 Prozent; im metallverarbeitenden Gewerbe 0,02 Prozent, um hier die zweifellos entstehende Belastung allerdings in die richtigen Relationen zu rücken.

Wie schaut denn vergleichsweise in Europa die Belastung eines 38-Tonnen-Zuges aus? Es ist hier festzustellen, daß Österreich, wenn wir die OECD-Länder nehmen, eine mittlere Position einnimmt. Die stärkste Belastung besteht in der Bundesrepublik Deutschland. Für einen solchen 38-Tonnen-Zug sind, verglichen Belastung in der Bundesrepublik Deutschland und in Österreich, in Österreich nur 53,38 Prozent jener Beträge zu leisten, die in der Bundesrepublik Deutschland dafür zu zahlen sind. *(Abg. Dr. Mussil: Dort sind doch völlig andere Verhältnisse!)* Herr Generalsekretär! Ihr Syndikus in der Bundeswirtschaftskammer wird Ihnen diese Zahlen bestätigen können. *(Abg. Dr. Mussil: Daß sie falsch sind, vielleicht!)* Nein, die sind richtig, das wird er Ihnen auch bestätigen! Legen Sie ihm diese Zahlen vor!

Also es kann keine Rede davon sein, daß durch diesen Straßenverkehrsbeitrag Österreich in das Spitzenfeld der Belastung des Straßengütertransportes kommen würde, weil viele der europäischen Länder, mit denen wir einen innigen Straßengüterverkehr haben, bereits heute höhere Belastungen aufzuweisen haben.

Und nun zum Schluß, meine Damen und Herren: Die Sorge wegen internationaler Gegenmaßnahmen. Man kann schon in der Regierungsvorlage zu dieser Gesetzesvorlage auf Seite 4 lesen, daß international die Tendenz besteht, „zu einer einheitlichen Regelung in Form einer abgestimmten Wegekostenabgeltung zu gelangen“.

Ich möchte heute für die Regierungspartei hier erklären: Wir werden Abkommen, die beispielsweise die Europäischen Gemeinschaften vielleicht in den frühen oder mittleren achtziger Jahren in diese Richtung hin treffen, genau studieren und uns diesen Regelungen adaptieren. Wir sind aber auf Grund der geographischen Lage der Republik Österreich im Herzen Europas und des gigantisch angewachsenen Straßengütertransitverkehrs heute

schon gezwungen, solche Maßnahmen, wie wir sie jetzt debattieren, zu setzen, um einen Verkehrsinfarkt in kürzester Zeit zu verhindern. Wir werden aber jedes internationale Übereinkommen in dieser Richtung in Europa genau prüfen und uns diesen Übereinkommen adaptieren. - Danke. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Minkowitsch: Als nächster zum Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Sandmeier. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Sandmeier (ÖVP): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wenn man heute den Ausführungen der Sprecher der Regierungspartei gefolgt ist, mußte man fast den Eindruck gewinnen, es ginge heute bei dieser Regierungsvorlage um ein Gesetz, durch das den Österreichern viele gute Geschenke gegeben würden. Von „Das ist ein sehr gutes Gesetz“ bis zu „Wir werden gerne diesem Gesetz zustimmen“ war alles zu hören.

Ja es wird schon was verteilt mit diesem Gesetz, aber neue Lasten sind es, die auf die Bevölkerung niedergehen. Neue Lasten werden Sie verteilen, die wir alle zu tragen haben. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Und gerade dieses Gerne-Zustimmen zeigt, daß der Klub der Sozialistischen Partei, der sozialistischen Abgeordneten kein Eigenleben mehr führt, sonst hätten Sie wenigstens bedauern müssen, daß nichts anderes möglich ist, als dieses Gesetz zu beschließen. Aber sich darüber noch zu freuen und zu sagen: Wir stimmen gerne zu, ich glaube, das läßt tief blicken.

Denn mit dem vorliegenden Gesetzentwurf über die Einführung einer Transportsteuer wird ja die Belastung der österreichischen Bevölkerung konsequent fortgeführt. Die Proteste aus dem Inland und die Drohungen aus dem Ausland wurden ignoriert. Die sozialistische Parlamentsmehrheit wird also heute die von der Regierung vorgeschlagene neuerliche Belastung der Österreicher beschließen.

Der Herr Verkehrsminister Lausecker gibt sich nach wie vor - das haben wir aus seiner Wortmeldung gehört - der illusionären Hoffnung hin, daß die Transportsteuer der Transportverlagerung von der Straße auf die Schiene dienen werde. Die Kollegen der Österreichischen Volkspartei, die zu diesem Thema Ausführungen gemacht haben, haben diese Illusionen sehr anschaulich ins Reich der Träume geschickt.

In Wahrheit geht es dem Finanzminister auch bei dieser Maßnahme nur um eine Hilfs- und Rettungsaktion für das aus allen Fugen geratene Budget. Man hat den Eindruck, daß alle

Sandmeier

Belastungsmaßnahmen darauf abgestellt sind, das Überleben des Finanzministers ins nächste Jahr möglich zu machen. Und diesem Überleben diene auch die mit viel Arroganz gespickte Kurzrede des Klubobmannes Dr. Fischer.

Ich möchte dem Herrn Klubobmann sagen: Denken auch Sie an das Sprichwort: Hochmut kommt vor dem Fall! *(Beifall bei der ÖVP.)* Worum geht es letztlich bei dieser neuen Steuer? Sie wird heute beschlossen, allerdings nicht, damit neue Aufgaben damit gelöst werden, sondern damit man das Budget leichter vollziehen kann. Das dient also letzten Endes nur dem Schließen der Budgetlöcher. Es ist einfach der Versuch, neue Steuerquellen zu erschließen, um aus der Budgetmisere herauszukommen.

Zweifellos ist der vorliegende Entwurf eine Folge der bisherigen als völlig verfehlt zu bezeichnenden Wirtschafts- und Finanzpolitik der sozialistischen Bundesregierung. Auch diese neue Steuer läßt den Schluß zu, daß der Weg, den diese Regierung geht, falsch ist. Mit einer immer stärker werdenden Belastung wird die Kostenstruktur der österreichischen Wirtschaft weiter verschlechtert und die Gefahr verstärkt, daß die Inflation zunimmt.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf wird also die fünfte Belastungswelle eingeleitet, die die sozialistische Regierung der österreichischen Bevölkerung beschert hat. Um das ganze Ausmaß dieser Belastungen zu erkennen, gestatten Sie, daß ich kurz noch einmal die sozialistische Belastungspolitik in Erinnerung rufe:

Die erste Belastungswelle gab es bereits im Jahre 1975. Schon kurz nach der Wahl 1975 hat der Finanzminister die Steuerschraube in Gang gesetzt. Damals sagte allerdings der Finanzminister, es werde keine weiteren Belastungen mehr geben. Diese Aussage war nicht richtig. Denn schon 1976 gab es eine zweite Belastungswelle, die auf die Österreicher losgelassen wurde. Erhöht wurden der Benzinpreis, Zigarettenpreise, die Kraftfahrzeugsteuer und noch einmal die Zigarettenpreise. Alles Preiserhöhungen, die die Masse der Arbeiter und Angestellten, der Rentner und Pensionisten besonders hart trafen. Die Hunderttausenden Pendler, die mit ihrem Fahrzeug in die Arbeit fahren, aber auch alle, die sich den Luxus des kleinen Mannes leisten und Zigaretten rauchen, wurden besonders stark zur Kasse gebeten.

Dann folgte bald darauf die dritte Belastungswelle. Die Kreditsteuer wurde eingeführt. Die Stempelgebühren wurden erhöht. Hat man früher für eine Eingabe eine Stempelmarke von 15 S zahlen müssen, so sind es heute 70 S.

Es mag sein, daß für jemanden, der noch aktiv

im Erwerbsleben steht, diese Teuerungen und Belastungen deshalb halbwegs noch verkraftbar sind, weil er halt auf manch anderes verzichtet. Aber es gibt eine große Anzahl von Menschen – ich denke hier an die Rentner, an die Pensionisten mit Kleinstpensionen, ich denke an die Witwen, die ganz sicher im Schatten der sogenannten Wohlstandsgesellschaft leben müssen –, die mit diesen Belastungen nicht mehr fertig werden.

Ich glaube sagen zu können, daß ich ein bißchen Einblick habe in das Leben dieser Menschen, weil kaum eine Woche vergeht, wo nicht diese Menschen bei mir in meiner Eigenschaft als Bürgermeister vorsprechen. Und im Laufe des Gespräches wird manches offenbar, und viele Menschen, diese kleinen Menschen schämen sich, ihre Not einzugestehen.

Herr Bundeskanzler! Herr Finanzminister! Ich habe den Eindruck, Sie haben längst die Verbindung zu diesen Menschen verloren. Sie können sich offensichtlich in die Lage dieser Kleinstverdiener kaum hineindenken, sonst würden Sie nicht immer wieder solch unsoziale Belastungswellen und eine solche Belastungspolitik machen. Sonst wäre es einfach nicht möglich, daß der Herr Bundeskanzler nach der großen Belastungswelle gemeint hat: Was sind denn schon diese paar Schilling? Ja für den Herrn Bundeskanzler sind es nur ein paar Schilling, aber diese paar Schilling haben sich in der Zwischenzeit auf 45 Milliarden Schilling erhöht. Ich glaube, daß man hier Verständnis haben müßte, gerade den kleinen Bevölkerungsgruppen gegenüber.

Es war die massivste Belastungswelle, die jemals Österreich getroffen hat. Rund 20 Milliarden Schilling werden den Österreichern aus der Tasche gezogen, und nur deswegen, weil diese sozialistische Regierung eine Verschwendungspolitik gemacht hat und deshalb mit dem Budget nicht mehr zu Rande kommt.

Die Begriffe Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit sind für diese Regierung zu Fremdwörtern geworden.

Die Verschwendungspolitik dieser sozialistischen Alleinregierung ist eine maßgebliche Ursache der Belastungspolitik, mit der wir uns jetzt schon seit Jahren zu beschäftigen haben.

Erst kürzlich wurde der Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes hier im Plenum des Nationalrates behandelt. Ausführungen in diesem Rechnungshofbericht bestätigen meine Behauptung, wenn ich der Regierung Verschwendung vorwerfe.

Nach der vierten Belastungswelle wird nunmehr heute auf Vorschlag der sozialistischen

Sandmeier

Bundesregierung die sozialistische Parlamentsfraktion die fünfte Belastungswelle beschließen. Neuerdings wird damit die österreichische Wirtschaft und darüber hinaus die gesamte österreichische Bevölkerung belastet.

Es stellt sich nunmehr die berechtigte Frage an die Regierung und an die sozialistische Parlamentsfraktion: Was muten Sie eigentlich der österreichischen Bevölkerung noch zu? Wir sind der Meinung, daß die Grenze des Erträglichen bereits überschritten ist! (*Zustimmung bei der ÖVP.*)

Das gilt für alle Bereiche, insbesondere auch für die Lohnsteuer, die die Arbeitnehmer-einkommen bereits unerträglich belastet. Hier gibt es allerdings sehr widersprüchliche Aussagen:

Der Präsident des Arbeiterkammertages Czettel sagte: Ab 1. Jänner 1979 eine Lohnsteuer- und Einkommensteueranpassung ist gar nicht so wichtig; sie ist nicht vorstellbar.

ÖGB-Präsident Benya sagte: Ab 1. Jänner 1979 muß eine solche Lohn- und Einkommensteueranpassung kommen.

Der Herr Abgeordnete Dallinger verkündete am 27. September des Vorjahres das Ergebnis langfristiger Studien der ÖGB-Kommission. Ergebnis: Lohn- und Einkommensteueranpassung soll am 1. Jänner 1979 erfolgen.

Drei Tage später sagte der Herr Bundeskanzler: Kommt gar nicht in Frage.

Und der Herr Finanzminister weigerte sich von Anfang an.

Die Frage der Lohnsteueranpassung ist nunmehr zu einer klassischen Kampffront zwischen Gewerkschaften und Regierung geworden, nachdem der ÖGB viel zu lange der Regierung die Leiter gemacht hatte. Man wird sehen, wer hier stärker ist.

Im Jahre 1970 hat Dr. Kreisky gesagt: Wenn eine Regierung durch ihre Maßnahmen so viel Geld von den Leuten holt, ihnen einen so großen Teil ihres Arbeitsertrages wegnimmt, so habe ich mich berechtigt gesehen, von Ausbeutung zu sprechen. - Das war damals bei der Mini-belastung der ÖVP-Regierung.

Weiter hat er damals gesagt: Und was das Wort Ausbeutung betrifft, so möchte ich ausdrücklich sagen, daß es Ihre Tariferhöhungen, Ihre Gebührenerhöhungen - damals hatte er sich an die ÖVP gewendet -, Ihre Steuererhöhungen waren, die die Menschen um einen Teil ihres Arbeitsertrages gebracht haben.

Meine Damen und Herren! Wenn der Herr Bundeskanzler diese Minibelastungen von

damals im Gegensatz zu heute bereits als Ausbeutung bezeichnet hat, wie soll man denn dann die von Ihnen der österreichischen Bevölkerung auferlegten unsozialen Belastungen noch nennen?

Die Weigerung des Finanzministers, eine Lohnsteueranpassung vorzunehmen, hat bereits dazu geführt, daß die Lohnsteuereinnahmen - 10,4 Milliarden Schilling im Jahre 1970 - voraussichtlich 50,3 Milliarden Schilling im heurigen Jahr ausmachen werden, das heißt, der Finanzminister kassiert heuer fünfmal soviel Lohnsteuer als 1970. Das ist also eine Steigerung um 500 Prozent, die weder mit den gestiegenen Löhnen und Gehältern noch mit der Zunahme der Zahl der unselbständig Erwerbstätigen zu erklären ist.

Allein seit der letzten Steuersenkung im Jahre 1975 bis zu diesem Jahr werden sich die Einnahmen des Finanzministers aus der Lohnsteuer verdoppeln. Das Zitat des Herrn Bundeskanzlers von damals wegen der Ausbeutung paßt erst heute richtig.

Der Bundeskanzler hat recht, wenn er sagt: Wenn eine Regierung so viel Geld von den Leuten holt, ihnen einen so großen Teil ihres Arbeitseinkommens wegnimmt, so fühlt man sich berechtigt, von Ausbeutung zu sprechen. Die Belastung der Bevölkerung, insbesondere auch der Arbeitnehmer, war noch nie so groß wie heute.

Meine Damen und Herren! Ich glaube, der Regierung stünde es besser an, ihre Kraft dafür zu verwenden, Konzepte auszuarbeiten, wie dieses Land wieder aus der schweren Finanzkrise herausgeführt wird, und weniger sich mit den Problemen zu befassen, wieviel Urlaub man den Häftlingen geben soll beziehungsweise wieviel Gefängniszeit man auf die Pension anrechnen soll.

Meine Damen und Herren von der Regierungspartei! Sie haben vor der Wahl den Menschen viel vorgegaukelt. Sie versuchten, das Interesse der Mehrheit der Wähler durch nicht realisierbare Versprechungen und durch die Verschleierung der Realitäten zu gewinnen. Sie versuchten, die Erwartungen der Bürger zu Ihren Gunsten auszunutzen und ihnen vorzugaukeln, die Leistungen des Staates wären Geschenke der Regierung oder gar der Regierungspartei.

Inzwischen haben die Österreicher erkennen müssen, daß sie die angeblichen Geschenke der Bundesregierung ausschließlich aus der eigenen Tasche zu bezahlen haben. Die jetzige Budgetmisere und das Zahlungsbilanzdefizit sind der für alle Steuerzahler schmerzliche Ausdruck des

Sandmeier

Scheiterns dieser unseligen Umverteilungs- und Geschenkpolitik.

Sie haben Fehler gemacht, einmal, weil Sie nach der traditionellen sozialistischen Überzeugung gehandelt haben, daß der Staat, die Kommissionen, die Bürokratie, zentralistische Kommandostrukturen besser geeignet sind als ein System der Dezentralisierung, der Initiativen und der Verantwortungen, wie es die Österreichische Volkspartei aus grundsatzpolitischen Erwägungen vertritt.

Sie haben Fehler gemacht, weil Sie denken, daß die sozialistische Idee der Umverteilung zugunsten des Staates als Problemlösungsmechanismus besser geeignet ist als unsere Überzeugung, Problemlösungen in kleineren Gemeinschaften zu suchen.

Es war sozialistische Politik, die in Österreich in den letzten Jahren gemacht wurde und die uns in die schwierigste Situation seit dem Staatsvertrag geführt hat. Leider bestätigt es sich immer wieder von neuem, daß Sozialismus einfach zu teuer ist. Die internationale Hochkonjunktur der ersten Jahre der sozialistischen Regierung hat die SPÖ überdies zur Annahme verleitet, daß sie, wie es Dr. Taus einmal sehr plastisch dargestellt hat, das „Perpetuum mobile“ der Politik nun entdeckt habe und daß das ewige Schüren der Inflation der Erwartungen Österreich, wie immer wieder betont wurde, auf die Überholspur bringt.

Sie haben vergessen, meine Damen und Herren, daß Basis jedes Wohlstandes Verantwortung, Fleiß und Initiativen sind. Auf die Reformeuphorie der ersten Jahre ist inzwischen der erklärte Reformstopp gefolgt, den nicht die Fachminister oder der Bundeskanzler verkündet haben, sondern der Finanzminister unter dem Druck der Folgen seiner Ausgabenpolitik. Alle Reformbereiche der ersten Hälfte der siebziger Jahre sind nun zu Krisenbereichen geworden, wo ungelöste Finanzierungsprobleme gewaltigen Ausmaßes sichtbar werden.

Erst nach und nach wird den Österreichern bewußt werden, daß die sozialistische Politik der ersten fünf Jahre durch immer stärkere Vorkriffe auf die Zukunft finanziert worden ist, die erst verdient werden müssen.

Der Wohnungsbau ist in der Krise. Die sozialistischen Zielvorstellungen von 1970 sind restlos gescheitert.

Der Straßen- und Autobahnbau ist mit vielen Milliarden Vorkriffen belastet.

Der Wasserwirtschaftsfonds zahlt alte mit neuen Schulden.

Das Defizit der Bundesbahnen ist viermal

höher als die laufenden Investitionen. Ein Jahreszuwachs des Defizits ist ebenso groß wie die erhofften Einnahmen aus der 30prozentigen Mehrwertsteuer.

Für die Universitäten wurde der Stopp verkündet.

Die Spitalsmisere wächst. Lösungen stehen aus.

Der Familienlastenausgleich wird derzeit in eine Finanzierungskrise manövriert, die 1980 voll wirksam wird.

Die Regierung, die Ende 1979 die Verantwortung zu übernehmen hat, wird mehr drastische Probleme antreffen als jede andere vor ihr. Bis dahin wird sie mit Staats- und Vorkriffschulden von über 400 Milliarden Schilling konfrontiert werden. Das ist das Siebenfache dessen, was die Sozialisten bei ihrem Amtsantritt übernommen haben. Alle diese Fragen werden in den vor uns liegenden eineinhalb Jahren immer deutlicher und klarer hervortreten.

Hier – und damit möchte ich schließen – das Bewußtsein zu bilden, wohin die sozialistische Politik dieses Land geführt hat, wird eine wichtige Aufgabe sein. Einer Politik, die die Bevölkerung unentwegt schröpft und immer wieder neue Lasten auferlegt, die keine Rücksicht auf die sozial Schwachen nimmt, können wir kein Vertrauen entgegenbringen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

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

Abgeordneter **Suppan** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Ich habe nicht die Absicht, den beruhigenden Schlaf des Abgeordneten Tull, wie er es bei seiner Wortmeldung hier ausgedrückt hat, zu stören. Sie, meine Damen und Herren der Regierungspartei, haben sehr wortreich versucht, darzustellen, wieso Sie dieser Regierungsvorlage Ihre Zustimmung geben werden. Es ist Ihnen aber nicht gelungen, der Öffentlichkeit gegenüber den Beweis zu erbringen, warum diese Regierungsvorlage notwendig ist. *(Lebhafte Zustimmung bei der ÖVP.)*

Gestatten Sie mir, in aller Kürze noch einmal auf jene vier Punkte hinzuweisen, die uns bewegen, dieser Regierungsvorlage die Zustimmung nicht zu geben.

Der erste Ablehnungsgrund für uns ist, daß diese Bundesregierung die Belastung der Bevölkerung hemmungslos fortsetzt. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Der zweite Ablehnungsgrund für uns ist, daß diese Regierungsvorlage verkehrs- und ord-

Suppan

nungspolitisch nichts bringt, sondern lediglich für den Herrn Bundesminister für Finanzen fiskalische Vorteile.

Der dritte Grund, warum wir diese Regierungsvorlage ablehnen, ist die offensichtliche Begünstigung des ausländischen Güterverkehrs in Österreich zum Nachteil unseres Gewerbes. *(Neuerliche Zustimmung bei der ÖVP.)*

Der vierte Grund, meine Damen und Herren - ich möchte es gelinde aussprechen -, ist der Umstand, daß durch diese Regierungsvorlage weitere viele Tausende Arbeitsplätze gefährdet werden. *(Lebhafte Zustimmung bei der ÖVP.)*

Lassen Sie mich kurz zu den einzelnen Punkten, die ich aufgezählt habe, Stellung nehmen. Fürchten Sie nicht, daß ich Ihnen die Belastungswelle, die Sie seit 1975 über die österreichische Bevölkerung gebracht haben, noch einmal vorhalte. Ich weiß und wir wissen es alle: Sie sind taub geworden. Sie sind aber nicht nur taub, sondern Sie sind auch blind geworden. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Meine Damen und Herren! Sie haben einmal in Ihrem Grundsatzprogramm erklärt, daß es ein Grundsatz des Sozialismus sei, die Reichen zu besteuern und keine Massensteuern einzuführen. Seit einiger Zeit - die Aussagen des Bundesministers für Finanzen in seinen monatlichen Berichten beweisen es - gibt es anscheinend in Österreich keine Reichen mehr, die Vermögenssteueraufkommen werden immer geringer. Aber seit einiger Zeit haben Sie zwei Dinge entdeckt, die scheinbar - scheinbar nach Ihrer Meinung - unerschöpflich steuerbar sind.

Das erste ist der Leistungswille der Österreicher, und hier sind Sie im Erfinden neuer Steuern hemmungslos. *(Beifall bei der ÖVP.)* Und das zweite, meine Damen und Herren, ist das Lieblingskind des Österreichers, das Auto. Was Sie hier an Belastungen in den letzten Jahren zustande gebracht haben, das möchte ich Ihnen doch in Kurzform vor Augen führen.

Ich gehe aus von der Erklärung des Herrn Bundeskanzlers vom 19. September 1975, also wenige Tage vor der letzten Nationalratswahl, als er erklärt hat: Wollte man den Individualverkehr, also das private Auto, mit untragbaren oder allzu großen Belastungen versehen, so würde man das Auto, das eben erst begonnen hat, Allgemeingut zu werden, wieder zu einem Privileg der Reichen machen. - Das war die Erklärung des Herrn Bundeskanzlers.

Nach dieser Erklärung - ich bleibe beim letzten Stand - hat diese Regierung dieses liebste Kind des Österreichers, das Auto, zum Luxusartikel abgestempelt.

Ich wäre fast verlockt, den Erlaß des Bundesministers für Finanzen zum 2. Abgabenänderungsgesetz hinsichtlich des Kilometergeldes zu zitieren. In Anbetracht der Zeit werde ich es unterlassen, es wird sich eine andere Gelegenheit ergeben, mich mit dem Bundesminister für Finanzen auseinanderzusetzen. Aber darf ich in diesem Zusammenhang doch noch einige Feststellungen treffen.

Die Höhe des Benzinpreises 1966: 3,90 S. Anlässlich der Wahlauseinandersetzung 1970 hat sich der Parteivorsitzende der Sozialistischen Partei hingestellt und hat gemeint: „Macht uns Sozialisten stark, damit wir den Benzinpreis in den Griff bekommen.“

Meine Damen und Herren! Er hat gemeint: damit wir diesen Benzinpreis in die Höhe bekommen, denn nun kostet der Liter Superbenzin 7 S.

Beim Dieselpreis ist es nicht anders. Bis zum Jahre 1971, und zwar vom 1. Juni 1966 bis zum 1. Jänner 1971, ein Zeitraum von über 5 Jahren, hat ein Liter Dieselöl in Österreich, der Endverbraucherpreis, 2,50 S gekostet. Heute - macht uns Sozialisten stark, damit wir den Benzinpreis in den Griff bekommen! - kostet dieser Liter Dieselöl 6,10 S.

Lassen Sie mich vielleicht doch noch einige Zahlen nennen, gerade was die Lkw betrifft.

Meine Damen und Herren! Im Jahre 1970 hat man für Fahrzeuge über 5 Tonnen im Jahr 456 S Kraftfahrzeugsteuer entrichtet. Im Jahre 1973 hat man für denselben Lkw über 5 Tonnen 900 S an Kraftfahrzeugsteuer entrichtet, und seit dem Jahre 1976 wird für diesen Lkw 3 600 S an Kraftfahrzeugsteuer dem Eigentümer vorgeschrieben.

Ähnlich verhält es sich bei der Kraftfahrzeugversicherung für Kraftfahrzeuge über 5 Tonnen: 1970 10 165 S, 1973 12 350 S und 1977 18 892 S. Würde ein privater Unternehmer mit seinen Preisen so hinaufgehen, wie wir es hier an Hand von Beispielen bewiesen haben, er würde von der Preisbehörde nicht loskommen.

Meine Damen und Herren! Der zweite Grund unserer Ablehnung ist, daß dieser Gesetzentwurf weder verkehrs- noch ordnungspolitische Momente erfüllt. Herr Bundesminister für Verkehr! Wenn Sie hier für die Richtigkeit Ihrer Aussagen Zeugen nennen, so sollen Sie die richtigen Zeugenaussagen heranziehen. Wenn Sie den Herrn Landeshauptmann Wagner mit seinem Brief zitieren, dann müßten Sie objektiv erweise dazusagen, daß derselbe Landeshauptmann Wagner in der offiziellen Stellungnahme mitgeteilt hat: Das Gesetz sollte für das Erträgnis aus dieser Steuer eine Zweckbindung, und zwar

Suppan

eine solche für Verkehrsinvestitionen, festsetzen. (*Zwischenruf des Bundesministers Laussekker.*) Bitte, ich habe die Stellungnahme da, Herr Verkehrsminister.

Wenn Sie den Österreichischen Arbeiterkammertag als Zeugen nennen, dann müssen Sie vollständig zitieren, dann müssen Sie die Aussendung des Österreichischen Arbeiterkammertages vom 2. März dieses Jahres ebenfalls zitieren, worin der Österreichische Arbeiterkammertag feststellt, daß diese Verkehrssteuern nun nutzlos geworden sind.

Ich weiß schon, Herr Bundesminister für Verkehr, warum Sie das Wort „Arbeiterkammer“ in den Mund nehmen: Um vielleicht vor einer breiten Öffentlichkeit darzutun, die Arbeitnehmervertreter in diesen Kammern hätten diese Gesetzesvorlage mit Jubel begrüßt. Herr Bundesminister für Verkehr, Sie müssen dazusagen: Ihre Fraktion hat diese Lkw-Steuer unterstützt. Alle übrigen Fraktionen in den österreichischen Arbeiterkammern, die dort vertreten sind, haben diese Lkw-Steuer abgelehnt. Und auch am kommenden Arbeiterkammertag, der in der nächsten Woche stattfinden wird, wird sicherlich auch nur eine Mehrheitsentscheidung der sozialistischen Fraktion vorliegen. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Herr Bundesminister, wenn Sie ganz objektiv sein und hier beweisen wollen, daß dieses Gesetz verkehrs- und ordnungspolitisch in Ordnung ist, dann hätten Sie einen Brief eines Ihrer Amtsvorgänger zitieren müssen, des ehemaligen Verkehrsministers Frühbauer, der in seiner Funktion als Vorsitzender des Österreichischen Gewerkschaftsbundes von Kärnten an den Präsidenten des Österreichischen Gewerkschaftsbundes geschrieben hat. Objektiverweise hätten Sie auch diesen Brief vorlegen müssen, denn dieser Brief hätte bewiesen, daß Ihre Aussage, daß Ihre Aufzählung der Zeugen nicht vollständig und nicht richtig ist.

Meine Damen und Herren! Aus einem dritten Grund, nämlich aus dem Grund der Begünstigung der Ausländer, lehnen wir diesen Gesetzentwurf ab. Es wurde schon viel darüber gesprochen, ich kann mich daher auf die Feststellung, die vom Verkehrsminister stammt: ein Drittel dieser neuen Steuern werden die Ausländer und zwei Drittel werden die Österreicher bezahlen, zurückziehen.

Und der vierte Grund, meine Damen und Herren: Wir sind der Meinung, daß mit dieser Regierungsvorlage Arbeitsplätze gefährdet werden.

Wir haben in Österreich laut amtlicher Statistik mehr als 41 000 Lkw von mehr als 5 Tonnen. Wir können von der Annahme

ausgehen, daß diese 41 000 Lkw mit einem Mann besetzt sind. Sie geben selbst zu, daß ein enormer Konkurrenzdruck entstehen wird. Vielleicht, Herr Bundesminister für Verkehr, hätten Sie auch noch eines dazu erwähnen sollen: die Aussendung des Arbeiterkammertages vom 2. März, wo es im letzten Satz heißt: „Abschließend ist festzustellen, daß die nun getroffene Regelung keinerlei Auswirkungen auf die Preise haben darf.“

Damit stellt der Österreichische Arbeiterkammertag bereits die Rute ins Schaufenster und sagt: Wir werden zwar diesen Verkehr enorm belasten, der Finanzminister erwartet sich 2,2 Milliarden Schilling im Jahr mehr, aber die Preise dürfen nicht in die Höhe gehen. Sie nehmen an oder sie setzen voraus, daß die österreichische Wirtschaft diese weitere Belastung von sich aus tragen können.

In der „Kärntner Tageszeitung“ werden ebenfalls in dieser Richtung hin schon Aussagen gemacht: „Lkw-Steuer: Verteuerung der Frachten ist kaum notwendig“.

Aber in dieser „Kärntner Tageszeitung“ finde ich noch einen sehr bemerkenswerten Vorschlag eines sozialistischen Funktionärs, und ich kann mich nicht enthalten, diesen Vorschlag auch dem Hohen Haus zur Kenntnis zu bringen, wo ein Funktionär feststellt, es sei günstiger, dann mit einem Lkw zur Arbeit zu fahren als mit einem Pkw. – Das ist wohl der beste Vorschlag, den ich in der letzten Zeit erfahren habe.

Hohes Haus! Ich habe gesagt, wir lehnen als vierten Grund diesen Gesetzentwurf ab, weil wir der Meinung sind, daß dadurch Arbeitsplätze gefährdet werden. Wir alle haben große Sorgen um die Schaffung neuer Arbeitsplätze, wir alle haben große Sorgen um die Erhaltung der bestehenden Arbeitsplätze.

Meine Damen und Herren! Ich glaube aber, mit der Esel-streck-dich-Politik, daß man vorne immer nur Steuern hineinschaufelt und hinten das Gewünschte herauskommt: Wohlstand, Vollbeschäftigung, Sicherheit und was weiß ich noch alles, ich glaube, mit dieser Esel-streck-dich-Politik werden Sie Schluß machen müssen.

Und ein letztes Wort: Wenn es Ihnen, meine Damen und Herren von der Regierung, ernst ist um die Schaffung neuer Arbeitsplätze, um die Erhaltung der bestehenden Arbeitsplätze, dann müssen Sie Schluß machen, diese Wirtschaft bis ins Unerträgliche zu belasten, dann müssen Sie einmal die Aussage machen, daß zu neuen Arbeitsplätzen auch neue Unternehmer gehören, neue Menschen, die bereit sind, diese Risiken eines Unternehmens auf sich zu nehmen. (*Beifall bei der ÖVP.*) Wenn Sie diese Aussage gemacht haben werden, meine Damen und

Suppan

Herren, und wenn Sie sich dazu bekennen, daß 70 Prozent der unselbständig Erwerbstätigen in der freien Wirtschaft beschäftigt sind, dann wird es vielleicht wieder möglich sein, mit Ihnen über gewisse Dinge vernünftig zu reden. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident **Minkowitsch**: Als nächster zum Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Graf. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Graf** (ÖVP): Meine Damen und Herren! Hohes Haus! Am Ende eines langen Tages werde ich nicht versuchen, Ihnen neuerliche Argumente zu bringen. Es war vermutlich uns allen klar, daß Sie keinerlei Argumenten zugänglich sind. So wie beim 2. Abgabenänderungsgesetz werden Sie auch jetzt - ich werde mich bemühen, daß Sie das in wenigen Minuten tun können - diese legistische Untat allein beschließen, weil Sie nicht anders können oder glauben, es tun zu müssen.

Aber, meine Damen und Herren, anscheinend auf der Suche nach Bundesgenossen für diese Untat wurde heute völlig zu Unrecht die Bundeskammer hier verschiedentlich betrachtet. Ich möchte dazu einige Korrekturen anbringen.

Aber erlauben Sie mir zuvor, daß ich Ihnen, meine Damen und Herren von der Regierungsbank, Ihr Oppositionsvernehmen mit uns in Erinnerung zurückrufe, als Sie in der Opposition waren, und ich hoffe, Sie kommen alsbald wieder dorthin.

In der Zeit, als wir eine Steuersenkung durchführten und die Frau Rehor hier verkündete, daß diese Steuersenkung Arbeitnehmern zwischen 18 und 36 S - das waren damals noch Größenordnungen - bringen werde, haben die Gewerkschafter - ich bitte Sie, sich zu erinnern an die Ausführungen des nachmaligen Herrn Vizekanzlers Häuser - hier lautstark es nicht nur abgelehnt, sondern auch verdammt. Aber am Schluß, nachdem sie nicht zugestimmt haben, haben sie nicht verfehlt zu sagen, das, was die Frau Rehor hergegeben hat, war zwar ein Schmarrn, aber diesen Schmarrn haben sie mit Gewalt ertrotzt. Das war der Ton der Opposition.

Oder ein kurzes zweites Beispiel: Als die ÖVP-Alleinregierung ihr vorletztes Budget vorlegte und glaubte, Sie sollten es wenigstens lesen, denn uns werfen Sie ja vor, daß wir dem nicht zustimmen, hat der jetzige Herr Dritte Präsident des Nationalrates unter Beifall seiner gesamten Fraktion außerhalb und innerhalb des Hauses erklärt: Nicht einmal lesen, fällt uns gar nicht ein. Das war für Sie damals der Ausfluß parlamentarischer Weisheit, meine Damen und Herren. *(Beifall bei der ÖVP. - Zwischenruf des Abg. Probst.)* Ich habe nachgelesen, sonst

hätte ich es Ihnen nicht gesagt, denn ich traue Ihnen zu, daß Sie nachlesen. *(Heiterkeit bei der ÖVP.)*

Herr Präsident! Sie haben es außer Haus gesagt in einer Vertrauensmännersitzung, ist in der „AZ“ gestanden, und hier haben Sie es gerne wiederholt. Ich mache Ihnen keinen Vorwurf. Ich rufe das nur in Erinnerung, denn, meine Damen und Herren, das war der Unterschied der Behandlung.

Und nun zum Vorgehen der Bundeskammer einige Klarstellungen. Ich beginne der Reihenfolge gemäß, Herr Diplomvolkswirt Josseck, mit Ihnen. Sie haben eine Presseaussendung vom 2. März hier zitiert. Ich habe sie. Natürlich haben Sie nur das zitiert, was Ihnen in den Kram paßt. Das ist Ihr gutes Recht; aber ich möchte darauf replizieren, weil es mein gutes Recht ist. Sie lasen nämlich nur den Titel: „Bundeskammer zur Einigung über Lkw-Steuer“.

Zwei Dinge haben Sie geflissentlich übersehen. Erstens: Der sicher - isoliert gesehen - sinnstörende Titel kam ja dadurch zustande, aber das wußten Sie, Sie haben ja alle Unterlagen gesammelt gleich mir, daß einige Tage vorher sowohl Mussil als auch Sallinger von Reportern gefragt wurden, im Hörfunk und von Presseleuten, ob es zu einer Einigung käme. Und daraufhin erfolgte dieser Titel. Wenn Sie dann die Liebenswürdigkeit gehabt hätten, das zu verlesen, was ich nun ganz kurz darf:

„Die Bundeskammer unterstreicht nach wie vor ihr eigentliches Ziel, diesen Straßenverkehrsbeitrag überhaupt wegzubekommen. Bedauerlicherweise habe die Bundesregierung dafür kein Verständnis gezeigt, weshalb sich die Bundeskammer in den Verhandlungen“ - *(Zwischenrufe bei der FPÖ.)* Moment, patientia, meine Herren, Geduld, Geduld - „auf eine zumindest wesentliche Entschärfung beschränken mußte.“ *(Ruf bei der FPÖ: Das ist Ihnen unangenehm!)*

Uns ist überhaupt nichts unangenehm, und das, was Sie hier geliefert haben, konnte uns nicht unangenehm sein aus zwei Gründen. Erstens: Wir glauben, daß es die Verpflichtung der Bundeskammer ist, in Verhandlungen einzutreten. Wir haben eines gemacht, wo ich nicht immer sicher bin, ob Sie es gemacht hätten, wir haben der Regierungspartei gesagt, daß wir unter keinen wie immer gearteten Umständen als Opposition einer Steuer, wie immer sie hieße, zustimmen werden. Wir haben nur geglaubt, daß der Entwurf so miserabel war, daß es möglich sein mußte, eine sehr üble Sache in eine üble Sache herunterzuverhandeln. *(Abg. Dipl.-Vw. Josseck: Das ist Ihnen auch gelungen!)*

Graf

Wir glauben, wenn wir Ihrer Intention, Herr Josseck, gefolgt wären, dann hätten wir es zugelassen, daß wir nicht einmal versucht hätten, die Mehrheitsfraktion von sichtlichen Fehlern zu überzeugen. Und, Herr Josseck, in aller parlamentarischer Liebenswürdigkeit, ob Sie jetzt sagen, wir behaupten zu Unrecht, wir haben es herausverhandelt, oder der Herr Dr. Androsch habe uns die Latte so hoch gelegt, ist Ihr Recht, es so zu sehen; es ist uns egal, wie Sie das sehen. Wir stellen heute fest, daß es ein schreckliches Gesetz ist, aber daß es ohne unsere Intervention noch viel schrecklicher gewesen wäre. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Verehrter Herr Diplom-Volkswirt Josseck! Wenn es die Bundeskammer meistens - nach Ihren Äußerungen - so schrecklich macht, dann bitte ich Sie, das Vernehmen herzustellen mit einem Ihrer Fraktionskollegen, warum er denn dann unbedingt Vizepräsident werden will in der Organisation. Das sollte man langsam, aber sicher klären. *(Abg. Peter: Weil wir eine Listengemeinschaft mit euch in einer Reihe von Ländern haben, möchten wir das gleiche auch da!)* Ja, das glaube ich Ihnen schon, nur wissen Sie, Herr Peter, auf die Bundeskammerebene können Sie das nicht ableiten. Das wissen Sie. *(Abg. Peter: Sie wollen wieder nichts mit uns zu tun haben, Herr Graf?! - Ruf bei der SPÖ: Diskussion der Gespenster!)*

Herr Klubobmann Peter! Ich möchte mich im Moment nicht damit beschäftigen, ob die ÖVP mit Ihnen etwas zu tun haben will; meine private Meinung sehe ich mich außerstande hier zu sagen. *(Zwischenrufe bei der FPÖ.)* Bitte mich zu interpretieren!

Meine sehr geehrten Herren von der freiheitlichen Partei! Was Sie an den Unterredungen, an dem Herabhandeln gestört hat, war ja in Wirklichkeit nur, daß Sie nicht mitgenommen wurden und nicht mitgenommen werden mußten. *(Ironische Heiterkeit bei der FPÖ.)*

Meine Herren von der FPÖ! Wenn es Ihr Recht ist, eine Sache so zu sehen, wie Sie es wollen - ich bekenne mich dazu -, dann, meine Herren, ist es unser Recht, Ihr Tun so zu sehen, wie es wir wollen. Bitte, parlamentarisch gesehen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Wesentlich ernster nehmen wir die Äußerungen des Herrn Abgeordneten Dallinger, der da meinte: Wenn wir mit der Regierung verhandeln und dann nicht zustimmen, würde er der Regierung empfehlen, sie sollte mit uns nicht mehr reden. Herr Abgeordneter Dallinger! Sie sind nicht irgendeiner. Ich will aber nicht herausfiltern, daß das die Meinung des Gewerkschaftsbundes ist und daß Sie hier einen Fehdehandschuh deponiert haben. Für so

bedeutend halten wir Sie auch wieder nicht. Aber ich sage Ihnen: Seien Sie mit solchen Bemerkungen vorsichtig!

Wenn Sie, Herr Dallinger, hier der Meinung Ausdruck verleihen, die Regierung sollte mit uns überhaupt nicht reden, halte ich das für bedenklich. Ich möchte Ihnen zwei Dinge sagen, meine Damen und Herren. Wir haben beim 2. Abgabenänderungsgesetz aus folgendem Grund mit der Regierungspartei keine Verhandlungen aufgenommen und wir bekennen uns dazu. Es hat nämlich der Herr Vizekanzler - das ist übrigens sein gutes Recht - noch im Laufe der Begutachtungsfrist erklärt, er wird diese Sache parlamentarisch machen; in einer Fernsehdiskussion wurde das auch gesagt. Und da wir glauben, daß Sie, Herr Vizekanzler, das, was Sie an Belastungen versprechen, auch durchziehen, sahen wir uns außerstande, zu verhandeln. Es gab dann einen Krach mit dem Herrn Bundeskanzler über Hinterziehungsabsichten. Dann hat sich das abgemildert.

Aber immerhin, obwohl diese Erklärungen im Raume standen, nämlich, daß Sie es durchziehen wollen, noch in der Begutachtungsfrist seiend, hat dann der Herr Bundeskanzler uns mitgeteilt, reden hätten wir schon sollen, denn es hat zum Beispiel der Herr Mühlbacher sehr wohl geredet und „sehr viel“ heimgebracht. Für das „Sehrviel-Heimbringen“ bedanken wir uns heute noch namens der Steuerzahler.

Meine Damen und Herren! Zur Lkw-Steuer noch ganz kurz; ich verwende diesen Sammelbegriff. Es haben die Unterhändler der Bundeskammer, die Herren Sallinger und Mussil mit ihren Experten - ich wiederhole das sehr ehrlich -, Ihnen gesagt, daß sie so lange mit Ihnen reden möchten, wie es möglich ist, etwas herunterzuverhandeln. Sie haben aber eingangs erklärt, daß sie keiner Steuer zustimmen werden. Nun frage ich Sie: Wir haben geredet und wir werden auch hinkünftig, Herr Dallinger, trotz Ihres Appells an die Regierung, immer dann mit der Regierungspartei und mit Ihnen als Sozialpartner reden, wenn wir die Hoffnung haben, auch nur einen Zentimeter von Belastungen für unsere Mitglieder reduzieren zu können. Wir betrachten das als die Pflicht der Interessenvertretung und meinen das durchaus sehr ernst. Eine Opposition, die Ihnen aber durch ihre Verhandler sagt, daß sie nicht zustimmt, hat Sie wissen lassen, daß sie ohne Trick mit Ihnen verhandelt.

Die Stellung des Wirtschaftsbundes: Es haben sich hier einige Herren gequält, wie wir uns denn fühlen würden bei der Zustimmung. Bei der Zustimmung mit der Ablehnung der Volkspartei! Meine Herren, völlig in Ordnung. Es ist keine Frage. Interessenvertreter verhandeln im

Graf

Interesse ihrer Mitglieder, das taten Sie auch immer und geben vor, es heute zu tun; ich glaube es Ihnen.

Es ist für uns keine Frage, daß wir im Rahmen des Klubs der Österreichischen Volkspartei überhaupt keine Schwierigkeiten haben, dazu nein zu sagen, auch wenn wir mit Ihnen geredet haben. Denn das, was hier wettgemacht wurde, berechtigt wirklich nicht die Zustimmung zu einer Steuer, die ich als legitime Untat sehe.

Dies, meine Damen und Herren, diene zur Steuer der Stellung der Bundeskammer. Wir halten das Gesetz für falsch, für wirtschaftsschädigend, wir sind überzeugt, daß der Steuerzahler die Zeche zu bezahlen hat, wir hoffen, daß er es sich merkt, denn einiges davon dürfte Ihnen nicht gut bekommen; ich bin davon überzeugt. Das ist die Einstellung der Bundeskammer. Wir haben als Klub der Volkspartei keine Schwierigkeiten, und wir werden auch hinkünftig keine haben. Ich wollte Ihnen das gerne sagen. - Danke. *(Beifall bei der ÖVP.)*

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

Der Herr Berichterstatter verzichtet auf ein Schlußwort.

Wir gelangen zur Abstimmung über den Gesetzentwurf samt Titel und Eingang in 832 der Beilagen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. - Dies ist mit Mehrheit angenommen.

Wir kommen sogleich zur dritten Lesung.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem vorliegenden Gesetzentwurf auch in dritter Lesung ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. - Das ist mit Mehrheit auch in dritter Lesung angenommen.

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Dr. Keimel und Genossen betreffend Versagen des Vertrauens gegenüber dem Bundesminister für Finanzen gemäß Art. 74 Abs. 1 des Bundes-Verfassungsgesetzes.

Zu einem solchen Beschluß des Nationalrates ist gemäß § 82 Abs. 2 Ziffer 4 der Geschäftsordnung die Anwesenheit der Hälfte der Abgeordneten erforderlich.

Ich stelle zunächst die Anwesenheit der verfassungsmäßig vorgesehenen Anzahl der Abgeordneten fest.

Es ist gemäß § 66 Abs. 2 der Geschäftsordnung die Auszählung der Stimmen verlangt

worden. Ich werde so vorgehen und ersuche alle Abgeordneten, ihre Plätze einzunehmen.

Ich beginne jetzt mit der Stimmzählung und ersuche jene Damen und Herren, die für den Antrag auf Versagung des Vertrauens gegenüber dem Bundesminister für Finanzen stimmen, sich von den Sitzen zu erheben, und bemerke noch, daß ich als Präsident an der Abstimmung gemäß § 68 der Geschäftsordnung teilnehmen werde. *(Nach Auszählung:)* Ich gebe nunmehr das Abstimmungsergebnis bekannt:

Es wurden 87 Ja-Stimmen abgegeben und 93 Nein-Stimmen. Somit ist der Antrag abgelehnt.

2. Punkt: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (770 der Beilagen): Protokoll zwischen der Republik Österreich und dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland zur Abänderung des am 30. April 1969 in London unterzeichneten Abkommens zur Vermeidung der Doppelbesteuerung und zur Verhinderung der Steuerumgehung bei den Steuern vom Einkommen (831 der Beilagen)

Präsident **Minkowitsch**: Wir gelangen zum 2. Punkt der Tagesordnung: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage 770 der Beilagen: Protokoll zwischen der Republik Österreich und dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland zur Abänderung des am 30. April 1969 in London unterzeichneten Abkommens zur Vermeidung der Doppelbesteuerung und zur Verhinderung der Steuerumgehung bei den Steuern vom Einkommen (831 der Beilagen).

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Dr. Leibenfrost. Ich bitte ihn, die Debatte zu eröffnen.

Berichterstatter Dr. **Leibenfrost**: Hohes Haus! Mit der Reform des britischen Körperschaftsteuerrechtes im Jahr 1973 wurde das Besteuerungsverfahren grundlegend geändert, sodaß die Notwendigkeit besteht, das geltende österreichisch-britische Doppelbesteuerungsabkommen entsprechend zu revidieren.

Nach dem neuen britischen Körperschaftsteuersystem wird die Körperschaftsteuer für ausgeschüttete und nicht ausgeschüttete Gewinne mit einem einheitlichen Steuersatz erhoben. Ein Teil der Körperschaftsteuer wird dem Aktionär für seine Einkommensteuerschuld gutgeschrieben. Durch das Protokoll wird die Gutschrift auf in Österreich ansässige Dividendenempfänger ausgedehnt.

Durch das vorliegende Protokoll, das am

Dr. Leibenfrost

17. November 1977 unterzeichnet wurde, enthält Art. 10 des österreichisch-britischen Doppelbesteuerungsabkommens vom 30. April 1969 eine den geänderten Rechtsverhältnissen entsprechende neue Fassung.

Das vorliegende Abkommen ist gesetzmäÙndernd und darf daher nur mit Genehmigung des Nationalrates gemäß Art. 50 Abs. 1 B-VG abgeschlossen werden.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 5. April 1978 in Verhandlung genommen und nach einer Debatte, an der sich außer dem Berichterstatter der Abgeordnete Dr. Broesigke sowie der Bundesminister für Finanzen Dr. Androsch beteiligten, einstimmig beschlossen, dem Nationalrat die Genehmigung des Abschlusses des Protokolls zu empfehlen.

Der Ausschuß ist der Meinung, daß im vorliegenden Falle die Erlassung von Gesetzen zur Erfüllung des Staatsvertrages im Sinne des Art. 50 Abs. 2 B-VG in der geltenden Fassung entbehrlich ist.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Finanz- und Budgetausschuß somit den Antrag, der Nationalrat wolle beschließen:

Der Abschluß des Protokolls zwischen der Republik Österreich und dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland zur Abänderung des am 30. April 1969 in London unterzeichneten Abkommens zur Vermeidung der Doppelbesteuerung und zur Verhinderung der Steuerumgehung bei den Steuern vom Einkommen (770 der Beilagen) wird verfassungsmäßig genehmigt.

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

Präsident **Minkowitsch**: Ich danke dem Herrn Berichterstatter.

Zum Wort ist niemand gemeldet.

Wir gelangen zur Abstimmung über den Antrag des Ausschusses, dem Abschluß des gegenständlichen Staatsvertrages in 770 der Beilagen die Genehmigung zu erteilen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. - Dies ist einstimmig angenommen.

3. Punkt: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Antrag 82/A (II-3422 der Beilagen) der Abgeordneten Dr. Mussil, Mühlbacher, Dr. Stix und Genossen betreffend die Abänderung des Ausfuhrfinanzierungsförderungsgesetzes 1967 in der Fassung des Bundes-

gesetzes vom 23. März 1977, BGBl. Nr. 158 (833 der Beilagen)

4. Punkt: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Antrag 83/A (II-3423 der Beilagen) der Abgeordneten Mühlbacher, Dr. Mussil, Dr. Stix und Genossen betreffend die Abänderung des Ausfuhrförderungsgesetzes 1964 in der Fassung des Bundesgesetzes vom 23. März 1977, BGBl. Nr. 157 (834 der Beilagen)

Präsident **Minkowitsch**: Wir gelangen zu den Punkten 3 und 4 der heutigen Tagesordnung, über welche die Debatte unter einem durchgeführt wird. Es sind dies die Berichte des Finanz- und Budgetausschusses über

den Antrag 82/A der Abgeordneten Dr. Mussil, Mühlbacher, Dr. Stix und Genossen betreffend die Abänderung des Ausfuhrfinanzierungsförderungsgesetzes 1967 in der Fassung des Bundesgesetzes vom 23. März 1977, BGBl. Nr. 158 (833 der Beilagen), und

den Antrag 83/A der Abgeordneten Mühlbacher, Dr. Mussil, Dr. Stix und Genossen betreffend die Abänderung des Ausfuhrförderungsgesetzes 1964 in der Fassung des Bundesgesetzes vom 23. März 1977, BGBl. Nr. 157 (834 der Beilagen).

Berichterstatter zu Punkt 3 ist der Herr Abgeordnete Dr. Pelikan.

Ich bitte ihn, die Debatte zu eröffnen.

Berichterstatter Dr. **Pelikan**: Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich bringe den Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Antrag der Abgeordneten Dr. Mussil, Mühlbacher, Dr. Stix und Genossen betreffend die Abänderung des Ausfuhrfinanzierungsförderungsgesetzes 1967 in der Fassung des Bundesgesetzes vom 23. März 1977, BGBl. Nr. 158 (82/A).

Der vorliegende Gesetzesantrag wurde am 15. März 1978 eingebracht, und es liegen ihm folgende Erwägungen zugrunde:

Das Ausfuhrfinanzierungsförderungsgesetz 1967 ermächtigt den Bundesminister für Finanzen, die Beschaffungskosten für Kreditoperationen im Sinne des Gesetzes bis zur Höhe von 35 Milliarden Schilling durch Zuschüsse zu vermindern. Die weitgehende Ausschöpfung des gegenwärtig vorgesehenen Rahmens erfordert eine Erhöhung, um dem verstärkten Finanzierungsbedarf der Exportwirtschaft Rechnung zu tragen.

Nach der bisher geübten Praxis betrug der Garantierahmen nach dem Ausfuhrfinanzierungsförderungsgesetz 50 Prozent des Haftungs-

Dr. Pelikan

rahmens nach dem Ausfuhrförderungsgesetz in der jeweils geltenden Fassung. Die vorgeschlagene Erhöhung des Rahmens von 60 Milliarden Schilling auf 75 Milliarden Schilling ergibt sich als Folge der vorgesehenen Erhöhung des Haftungsrahmens nach dem Ausfuhrförderungsgesetz 1964 von 120 Milliarden Schilling auf 150 Milliarden Schilling. Es erscheint daher zweckmäßig, die Wirksamkeit dieses Bundesgesetzes bis 31. Dezember 1985 zu verlängern.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat diesen Initiativantrag in seiner Sitzung am 5. April 1978 in Verhandlung genommen. Zum Gegenstande sprach außer dem Berichterstatter der Abgeordnete Dr. Broesigke.

Bei der Abstimmung wurde der im Antrag 82/A enthaltene Gesetzentwurf in der dem Ausschußbericht begedruckten Fassung mit Stimmeneinhelligkeit angenommen.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Finanz- und Budgetausschuß den Antrag, der Nationalrat wolle dem dem Ausschußbericht angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Herr Präsident! Falls Wortmeldungen vorliegen, bitte ich, in die Debatte einzugehen.

Präsident **Minkowitsch**: Berichterstatter zu Punkt 4 ist der Abgeordnete Hirscher. Ich ersuche um seinen Bericht.

Berichterstatter **Hirscher**: Herr Präsident! Hohes Haus! Ich berichte im Sinne des Finanz- und Budgetausschusses zu 834 der Beilagen über den Antrag der Abgeordneten Mühlbacher, Dr. Mussil, Dr. Stix und Genossen betreffend die Abänderung des Ausfuhrförderungsgesetzes 1964 in der Fassung des Bundesgesetzes vom 23. März 1977.

Die Abgeordneten Mühlbacher, Dr. Mussil, Dr. Stix und Genossen haben in der Sitzung des Nationalrates am 15. März 1978 den obgenannten Initiativantrag, der dem Finanz- und Budgetausschuß zugewiesen wurde, eingebracht. Dem vorliegenden Gesetzesantrag liegen folgende Erwägungen zugrunde:

Die effektive Ausnützung des Haftungsrahmens betrug zum Jahresende 1977 rund 94 Milliarden Schilling. Der österreichischen Kontrollbank Aktiengesellschaft liegen derzeit Projektanfragen von rund 57 Milliarden Schilling vor; wenn auch auf Grund der Erfahrungswerte damit zu rechnen ist, daß davon nur ein Teil tatsächlich zum Tragen kommt, so sollte eine neuerliche Aufstockung des Haftungsrahmens innerhalb eines kurzen Zeitraumes vermieden werden. Es erscheint daher sinnvoll, den

Haftungsrahmen von 120 Milliarden Schilling auf 150 Milliarden Schilling zu erhöhen.

Die Wirksamkeit des Bundesgesetzes betreffend die Übernahme von Haftungen des Bundes für Ausfuhrgeschäfte erlischt mit 31. Dezember 1979. Um eine neuerliche Novellierung innerhalb kurzer Zeit zu vermeiden, erscheint es zweckmäßig, gleichzeitig mit der Erhöhung des Haftungsrahmens die Wirksamkeit dieses Bundesgesetzes bis 31. Dezember 1984 zu verlängern.

Bei der Abstimmung wurde der im Antrag 83/A enthaltene Gesetzentwurf in der dem Ausschußbericht begedruckten Fassung mit Stimmeneinhelligkeit angenommen.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Finanz- und Budgetausschuß den Antrag, der Nationalrat wolle dem dem schriftlichen Ausschußbericht angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

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

Präsident **Minkowitsch**: Ich danke den Herren Berichterstattern.

General- und Spezialdebatte werden unter einem durchgeführt.

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

Abgeordneter Dkfm. **Gorton** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Die positiven Maßnahmen, die durch die Beschlußfassung über die Initiativanträge von Dr. Mussil, Mühlbacher, Dr. Stix und Genossen betreffend die Abänderung des Ausfuhrfinanzierungsförderungs- und des Ausfuhrförderungsgesetzes heute gesetzt werden, sind zweifellos überschattet durch die wirtschafts- und arbeitsplatzgefährdenden Belastungspaket dieser Bundesregierung, die eben mit dem mit knappster Stimmenmehrheit durchgepeitschten Straßenverkehrsbeitragsgesetz den derzeit zweifellos traurigsten negativen Gipfelpunkt erreicht haben.

Meine Damen und Herren! Diese Initiativanträge waren zweifellos wegen weitgehender Ausschöpfung der bestehenden Garantie- und Finanzierungsrahmen notwendig geworden. Wenn ich vielleicht dazu feststellen darf: Die Regierung bringt in letzter Zeit zweifellos nur Belastungen und arbeitsplatzgefährdende Vorlagen ins Parlament. Wenn es um dringend erforderliche Schritte für unsere Exporte und damit auch für die Arbeitsplatzsicherung geht, dann muß zweifellos die Bundeskammer mit ihren Abgeordneten auch hier in dieser Frage initiativ und aktiv werden.

Dkfm. Gorton

Bitte, das soll nicht schmälern, daß sich die Regierung zweifellos dann auch mit den Erweiterungen und Verlängerungen dieser beiden Gesetze einverstanden erklärt hat, aber initiativ geworden in dieser Frage ist die Bundeskammer. Wenn man das als Arbeitsteilung betrachten kann, so können wir von unserer Seite dies zweifellos nur positiv feststellen. (*Zwischenruf des Bundesministers Dr. Androsch.*) Herr Finanzminister, die Initiativanträge – das werden Sie doch nicht bestreiten – sind von den Abgeordneten Dr. Mussil, Mühlbacher und so weiter eingebracht worden.

Meine Damen und Herren! Es ist bereits von den Berichterstattern gesagt worden, daß durch diese beiden Anträge die Haftungsrahmen beim Ausfuhrförderungsgesetz von 120 auf 150 Milliarden Schilling erweitert werden, die Gültigkeitsdauer bis 31. Dezember 1984 für das Ausfuhrförderungsgesetz dekretiert wird und beim Ausfuhrfinanzierungsförderungsgesetz die Aufstockung des Gesamtrahmens von 60 auf 75 Milliarden Schilling erfolgt und eine Laufzeit bis 31. Dezember 1985 vorgesehen wird.

Es ist, glaube ich, auch nicht uninteressant festzustellen, daß etwa 40 Prozent des gesamten österreichischen Exportes 1977 durch Garantien des Ausfuhrförderungsgesetzes abgesichert wurden oder werden konnten. Zirka 17 Prozent des vorjährigen Exportvolumens wurden im Rahmen der verfahrensmäßigen Exportfinanzierung hier mit betreut. Das zum Inhalt und auch zur Auslastung der bisherigen gesetzlichen Bestimmungen.

Ich möchte weiters doch auch die Frage stellen, wie wir heute als Exportland in der Welt dastehen. Gerade bei solchen gesetzlichen Maßnahmen ist es meiner Meinung nach erforderlich, auch darauf kurz einzugehen. Die Beurteilung läßt sich nicht oder nicht nur nach den absoluten Ziffern unserer Ausfuhren sinnvoll herbeiführen; dazu muß man zweifellos auch die Entwicklung unserer Marktanteile betrachten. Das heißt: Wie stark ist auf den Weltmärkten unsere Position in den letzten Jahren tatsächlich gewesen beziehungsweise geworden, wo haben wir unsere Positionen ausbauen können und wo sind sie geschrumpft? – Wenn wir als OECD-Land unseren Anteil an den Exporten dieser westlichen Industrieländer in die drei Weltmarktgruppen betrachten wollen – ich glaube, man kann die Weltwirtschaft in drei Gruppierungen betrachten: erstens innerhalb der OECD selbst, also der westlichen Industrieländer, wie man sich landläufig auszudrücken pflegt, zweitens in die Oststaaten und drittens in die Entwicklungsländer einschließlich des mittleren Ostens –, so läßt sich dies einigermaßen wie folgt analysieren:

Wenn ich die OECD-Staaten betrachte, so ist in der OECD insgesamt unser Marktanteil im Jahr 1974 1,38 Prozent hinsichtlich der Gesamtexporte in diese Länder gewesen; im Jahr 1976 ist er auf 1,32 Prozent gesunken, also leicht zurückgegangen. Ganz besonders auffallend, wenn wir diese zwei Jahre der letzten Jahre herausgreifen, ist aber, daß unser Anteil an den Gesamt-OECD-Exporten in die Vereinigten Staaten von 0,77 Prozent 1974 auf 0,36 Prozent 1976 zurückgegangen ist und dem das erste bis dritte Quartal 1977, was die letzte mir vorliegende Detailziffer betrifft, auch ziemlich gleichen, das heißt, sich auf 0,37 Prozent belaufen haben.

Ich möchte also hinsichtlich dieser Marktanteile zu dieser Gruppe der OECD-Länder und zu unserer Stellung innerhalb dieser Gruppierung feststellen, daß der österreichische Marktanteil in den OECD-Ländern insgesamt seit 1973/74 als leicht rückläufig betrachtet werden muß, daß er aber in den Vereinigten Staaten stark gesunken ist und in der EWG seit 1972 erwartete Marktanteilsgewinne verzeichnen konnte, wobei die echten Vergleichsziffern 1977 insofern als überhöht in den Relationen zu betrachten sind, als erstmals auch die Stromexporte hier mit einbezogen sind.

Ich möchte mich weiters auch keineswegs scheuen festzustellen, daß Österreich in bezug zur Bundesrepublik Deutschland verhältnismäßig gut abschneiden und Marktanteilsgewinne verzeichnen konnte. Allerdings ist 1977 das Bild verzerrt, weil erstmals auch die Stromexporte miteinbezogen sind und sich dadurch ein verfälschtes Bild ergibt.

Bezüglich der EFTA-Staaten muß aber festgestellt werden, daß sich hier eine Fortsetzung des negativen Trends, wie er seit 1972 zu verzeichnen war, also mit Marktanteilsverlusten, weit stärker ausgewirkt hat als die Gewinne in die EWG und daß wir hier sehr stark betroffen waren, besonders bei unseren Exporten in die Schweiz.

Wenn man also diese Entwicklung hinsichtlich Deutschlands verhältnismäßig rein marktanteilmäßig positiv betrachtet, dann sind sicherlich auch die Vorwürfe des Herrn Vizekanzlers Androsch, die er unlängst in Deutschland gemacht hat, nicht sehr geschickt placiert, weil sie nur teilweise gerechtfertigt erscheinen.

Unsere Stellung im Vergleich zu den Oststaaten: Hier glaube ich, ist festzustellen, daß die Entwicklung des Marktanteiles Österreichs, und zwar des Marktanteiles der österreichischen Exporte in die Oststaaten innerhalb der Gesamtexporte der OECD-Staaten in diese Oststaaten,

Dkfm. Gorton

zeigt, daß dieser Marktanteil von insgesamt 5,73 Prozent im Jahr 1970 auf 4,67 Prozent im Jahr 1976 zurückgegangen ist; und das in erster Linie durch den Rückgang des Marktanteiles gegenüber der UdSSR, der von 1970 mit 3,1 Prozent auf 1,73 Prozent 1976 rückläufig war.

Ich möchte zur Betrachtung dieser zweiten Gruppe, die ich angeführt habe, also der Oststaaten, zusammenfassend und schlußfolgernd feststellen, daß uns die statistischen Unterlagen sagen, daß der österreichische Marktanteil in die Oststaaten seit 1970 eher als fallend zu bezeichnen ist, daß jedoch sehr starke jährliche Schwankungen hier aufscheinen und daß zweifellos der Rückgang des Marktanteiles bezüglich der UdSSR hier in erster Linie mit maßgeblich war.

Letzten Endes die Frage: Wie ist das Verhältnis gegenüber den Entwicklungsländern als dritte Gruppierung in dieser weltwirtschaftlichen Aufteilung? Hier glaube ich, daß sich auch hinsichtlich der Exporte in die Entwicklungsländer und des Anteiles Österreichs an den Exporten der gesamten OECD-Staaten in diese Länder der österreichische Marktanteil seit 1974 leicht verbessern ließ, wobei dies auch auf den Mittleren Osten zutrifft, wobei seit 1970 im Jahre 1976 der Export in den Mittleren Osten sicherlich das beste Ergebnis zeitigen konnte.

Meine sehr geschätzten Damen und Herren! Wenn alle Bemühungen der österreichischen Exportwirtschaft trotz schlechter Voraussetzungen und obwohl heute großteils jede Gewinnspanne fehlt - zum Teil werden ja die Exporte oder müssen sie zweifellos zu Verlustpreisen durchgeführt werden - zu gewissen Erfolgen führen konnten, so hat sich doch auf Grund der sprunghaften Importsteigerungen das Außenhandelsdefizit Österreichs katastrophal verschlechtert. Wenn es 1976 53,9 Milliarden betragen hat, so waren es 1977, wie allgemein bekannt, über 73 Milliarden Schilling.

Meine sehr geschätzten Damen und Herren! Hier muß doch zweifellos in der Handels-, aber auch in der Währungspolitik etwas nicht ganz stimmen. Wir hören - das wird ja in den Tageszeitungen wiedergegeben -, daß selbst in der Bundesregierung die Auffassungen und Meinungen nicht mehr koordiniert erscheinen und daß zweifellos der Herr Bundeskanzler bereits andere Überlegungen da und dort anzustellen beginnt, und es ist ja auch in einzelnen Äußerungen an die Öffentlichkeit gedrungen, daß anscheinend der Herr Finanzminister hier seine eigenen Ziele verfolgt.

Aber auch die ersten zwei Monate 1978 geben keineswegs zu Hoffnungen Anlaß, daß hier eine wirkliche Trendumkehr zu erwarten wäre, wie

man sie von Regierungsseite Ende 1977 auf Grund der damals durch das 2. Abgabenänderungsgesetz heraufbeschworenen Importvorzügen gerade auf dem Automobilsektor erwartet hat.

Also diese ersten zwei Monate 1978 geben keineswegs Hoffnung, daß eine echte Trendumkehr zu verzeichnen wäre, denn die Vergleichszahlen für Jänner und Februar 1977 und 1978 zeigen, daß in diesen zwei ersten Monaten 1978 die Gesamtimporte mit 34,9 Milliarden Schilling sogar gering um 33 Millionen Schilling gestiegen und nicht gesunken sind gegenüber den ersten zwei Monaten des Jahres 1977.

Wohl konnten - das ist ja wirklich eine Leistung der Exportwirtschaft - die Ausfuhren in diesen zwei Monaten 1978 auf 25,1 Milliarden Schilling, also gegenüber 1977 um 10 Prozent, gesteigert werden. Das Außenhandelsdefizit für Jänner und Februar 1978 beträgt aber noch immer fast 10 Milliarden Schilling und läßt für heuer auf Grund der neuen Belastungen zweifellos nur Schlimmstes erwarten.

Meine sehr geschätzten Damen und Herren! Die zwei Initiativanträge, die wir voll begrüßen und die jetzt beschlossen werden sollen, können bei diesem Stand der Dinge, ich möchte sagen, nur als Exportstützen, um nicht zu sagen, als Exportkrücken, betrachtet werden.

Was wir zur Sicherung der Arbeitsplätze in der Exportwirtschaft benötigen, sind weitere echte Maßnahmen zur Herstellung der Wettbewerbsgleichheit unserer Unternehmungen mit der ausländischen Konkurrenz. Ich möchte die steuerliche Entlastung anführen, wir brauchen nicht neue Belastungen der Betriebe wie etwa die heutige Straßenverkehrsabgabe, welche die Ausländer, wie wir ja der Diskussion entnehmen konnten, gegenüber den inländischen Verkehrsunternehmungen in gewisser Hinsicht sogar bevorzugt.

Meine sehr geschätzten Damen und Herren von der Linken! Ich möchte also nur sagen: Wenn Sie auch dieses Gesetz vor einer halben Stunde mit der knappsten Mehrheit beschlossen haben, überlegen Sie sich die Frage nochmals und nützen Sie die Chance, den Einspruch des Bundesrates, der zweifellos hier kommen wird, zu beachten und keinen Beharrungsbeschluß in dieser Frage zu fassen.

Ich möchte weiters sagen: Beenden Sie in der Regierung, innerhalb Ihres Regierungskollegiums, den Streit über Ihre ohnehin falsche „Überhartwährungspolitik“, die Sie hier betrieben haben! Wir sind nicht ohne Gefährdung der Arbeitsplätze in der Lage, mit der Härte der viel stärkeren D-Mark entsprechend mitzuhalten. Als kleines, exportabhängiges Land betreiben

Dkfm. Gorton

wir so eine Währungshochstapelei auf Kosten unserer Volkswirtschaft und der Arbeitsplätze in den Betrieben unseres Landes.

Und letzten Endes, meine sehr geschätzten Damen und Herren, vor allen Dingen Herr Vizekanzler und Finanzminister, schaffen Sie endlich eine Grenzneutralität auch für jene Steuern, die der ausländische Konkurrent nicht zu zahlen hat!

Das sind in erster Linie die Bundesgewerbesteuer und die Lohnsummensteuer. Ich weiß, daß das kein leichtes Unterfangen ist, weil zweifellos der Finanzausgleich dabei – vor allem bei der Lohnsummensteuer – eine Rolle spielt. Aber ich glaube, daß gerade die bevorstehenden Finanzausgleichsverhandlungen Gelegenheit bieten sollen, hier vor allen Dingen für die Exportwirtschaft eine Lösung herbeizuführen, die für die Exportbetriebe eine Wettbewerbsverbesserung und eine echte Wettbewerbsneutralität gegenüber den internationalen Betrieben darstellt. Wir brauchen auf den Auslandsmärkten für unsere Exporte eine Entlastung von diesen international kaum oder überhaupt nicht bestehenden Steuerarten!

Herr Vizekanzler und Finanzminister! Trotz Ihres selbstverschuldeten Staatsfinanzdebakels möchte ich Ihnen nur sagen, daß Sie den Weg zu diesen Entlastungsmaßnahmen für unsere Exportwirtschaft werden finden müssen, denn wenn Sie diesen Weg in kurz- und mittelfristiger Zeit nicht finden sollten, dann besteht zweifellos die Gefahr, daß aus diesem heute bestehenden Staatsfinanzdebakel bei uns in Österreich eine Wirtschafts- und Staatspleitesituation entstehen könnte. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident **Minkowitsch**: Als nächster zum Wort gemeldet ist der Herr Bundesminister für Finanzen. Ich erteile es ihm.

Bundesminister für Finanzen Vizekanzler Dr. **Androsch**: Herr Präsident! Hohes Haus! Zu Ihrer Information und damit zur Steuer der Wahrheit, Herr Abgeordneter, darf ich in Erinnerung bringen, daß die Stammgesetze sowie alle Novellen zum Ausfuhrförderungsgesetz 1964 und zum Ausfuhrfinanzierungsförderungsgesetz 1967 aus rechtspolitischen Gründen immer als Initiativanträge eingebracht wurden auf und über Initiative des Finanzministeriums und von sonst niemandem und daß daher auch die heute in Diskussion stehenden beiden Entwürfe vom Finanzministerium ausgearbeitet wurden und mit der Bitte um Einbringung den Klubs zugegangen sind.

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

Abgeordneter **Mühlbacher** (SPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich kann mich verhältnismäßig kurz fassen, denn sowohl die Herren Berichterstatter als auch Herr Dkfm. Gorton sind bereits auf die Materie dieser beiden Initiativanträge eingegangen.

Es wurden die Erhöhungen der Garantien erwähnt, die in diesen beiden Gesetzen verankert sind.

Ich möchte nur noch darauf hinweisen, daß seit dem Jahre 1973 Jahr für Jahr diese Initiativanträge eingebracht worden sind – es wurde vom Herrn Vizekanzler jetzt auch dargestellt, in welcher Form sie hier in das Haus kommen –, sodaß auch während der Zeit seit 1973 immer wieder Diskussionen darüber geführt wurden.

Es wurde auch bereits darauf hingewiesen, daß 40 Prozent der Exporte über diese Sicherung durch die Ausfuhrförderung gehen. Das heißt, es ist ein bedeutender Beitrag für die Exportförderung.

Diese Exportförderung rückt sicherlich diesmal in ein besonderes Licht, nämlich hinsichtlich der Situation unserer Handelsbilanz. Wenn hier auch ausgeführt wurde, daß die Entwicklung im Jahre 1978 noch nicht so positiv ist, wie wir sie wünschen, so möchte ich doch darauf verweisen, daß die ersten beiden Monate des Jahres zeigen, daß die Importe im Jänner und Februar stagnierten und die Ausweitung des Exportes doch, wie Dkfm. Gorton gesagt hat, mit 10 Prozent anzuerkennen ist. Ich möchte hiermit festhalten, daß die Maßnahmen, die von der Bundesregierung diesbezüglich gesetzt worden sind, bei den Importzahlen der ersten beiden Monate des Jahres 1978 doch bereits sichtbar werden.

Wir wissen um den Konkurrenzkampf der Exportwirtschaft. Wir wissen, daß dieser härter geworden ist, und wir wissen auch darüber Bescheid, daß viele Industrieländer eine sehr aggressive Exportpolitik betreiben. Wir wissen auch, daß der Export in letzter Zeit Erlösschmälerungen hinnehmen mußte, aber es ist doch bezeichnend, daß die Marktanteile größtenteils erhalten werden konnten, ja zum Teil auch vergrößert wurden.

Ich möchte in diesem Zusammenhang nochmals auf die Exportförderungsmaßnahmen der Bundesregierung hinweisen. Ich darf insbesondere die Aktivität der Bundesregierung, mit den Auslandsbesuchen neue Märkte zu erschließen, und das besonders gute Ergebnis des Besuches des Herrn Bundeskanzlers in der DDR hervorheben.

Ich darf weiters auf die Begünstigungen über

Mühlbacher

die Exportfonds-GesmbH verweisen, die noch durch ein Darlehen von 100 Millionen Schilling von seiten der BÜRGES gestützt wurde.

Ich darf auf die exportfördernden Maßnahmen im Abgabenänderungsgesetz 1976 verweisen, worin eine zehnprozentige Abschreibungsmöglichkeit von den Exportförderungen gegeben wird, die im Jahre 1977 auf 15 Prozent erhöht wurde.

Und ich darf weiters auf die Novellierung des Gebührengesetzes verweisen, wodurch eine Befreiung von Gebühren bei Exportverträgen herbeigeführt wurde.

Aber insbesondere, verehrte Damen und Herren, möchte ich auf das Außenhandelsförderungsbeitragsgesetz hinweisen, durch das der österreichischen Wirtschaft bei ihren Exportgeschäften wirklich an die Hand gegangen wird. Wie Ihnen sicherlich bekannt ist, besagt ja das Außenhandelsförderungsbeitragsgesetz, daß die Mittel der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft für die Serviceleistungen für Exportbetriebe zugeführt werden. Dies geschieht in der Form, daß die Bundeskammer in mehr als 80 Ländern der Welt Außenhandelsstellen führt und den exportierenden Betrieben wirkliche Servicedienste zur Verfügung stellt. Ich darf hier beispielsweise die Bereitstellung von Außenhandelsnachrichten und den Informationsdienst nennen. Ich darf darauf aufmerksam machen, daß insbesondere die durchgeführten Wirtschaftsmissionen und Interessenmeetings sehr gut ankommen; ich darf darauf hinweisen, daß unter vielem anderen die Außenhandelsstagnungen und Gruppensprechtage dem österreichischen Exporteur sehr an die Hand gehen.

Darüber hinaus darf ich natürlich die Beiträge nennen, die über die Mittel des Außenhandelsförderungsbeitrages bei Insertionen von Exporteuren beziehungsweise an Zuschüssen für Fahrtkosten zu Messen, an Messebeteiligungskostensersatz gegeben werden. Ich möchte ferner auf die gesamte Österreichwerbung im Ausland, die durchgeführte Exportschulung, die Sprachkurse, die Verpackungsberatung und so weiter, hinweisen, was ja leicht dem Informationsdienst, der durch die Bundeskammer geführt wird, zu entnehmen ist.

Eines möchte ich jedoch - und das schon zum Abschluß - hier noch sagen: Man möge doch nicht die Erzeugnisse der Klein- und Mittelbetriebe vergessen, die auch exportfähig sind! Ich richte daher hier nochmals den Appell an die Bundeskammer, daß sie über ihre Außenhandelsstellen die Absatzmöglichkeiten für Produkte der Mittelbetriebe doch mehr fördert. Es ist zu erkennen, daß gerade viele dieser Betriebe noch Scheu vor dem Export haben. Diese Scheu

müßte eigentlich den Unternehmern genommen werden. Wir werden diesbezüglich sicherlich noch neue Wege gehen müssen, um auch neue Unternehmer für den Export zu interessieren.

Damit möchte ich schon schließen und Sie bitten, diesen beiden Anträgen Ihre Zustimmung zu geben. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Minkowitsch: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet.

Die Debatte ist geschlossen. - Die Herren Berichterstatter verzichten auf ein Schlußwort.

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung, die ich über jeden der beiden Gesetzentwürfe getrennt vornehme.

Wir gelangen vorerst zur Abstimmung über den Entwurf, mit dem das Ausfuhrfinanzierungsbeitragsgesetz 1967 abgeändert wird, in 833 der Beilagen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. - Dies ist einstimmig angenommen.

Wir kommen sogleich zur dritten Lesung.

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

Da es sich bei dem vorliegenden Gesetzentwurf betreffend die Abänderung des Ausfuhrbeitragsgesetzes 1964 um ein Bundesverfassungsgesetz handelt, stelle ich zunächst im Sinne des § 82 Abs. 2 Ziffer 1 der Geschäftsordnung die für die Abstimmung erforderliche Anwesenheit der verfassungsmäßig vorgesehenen Anzahl der Abgeordneten fest.

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den Gesetzentwurf samt Titel und Eingang in 834 der Beilagen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. - Dies ist einstimmig angenommen.

Wir kommen sogleich zur dritten Lesung.

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

5. Punkt: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Antrag 58/A (II-2509 der Beilagen) der Abgeordneten Hietl und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das

Bundesgesetz vom 9. Juli 1969 zur Förderung der Weinwirtschaft (Weinwirtschaftsgesetz) geändert wird (835 der Beilagen)

6. Punkt: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Antrag 59/A (II-2510 der Beilagen) der Abgeordneten Hietl und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Alkoholabgabegesetz 1973 geändert wird (836 der Beilagen)

Präsident **Minkowitsch**: Wir gelangen nunmehr zu den Punkten 5 und 6 der heutigen Tagesordnung, über die die Debatte ebenfalls unter einem durchgeführt wird.

Es sind dies die Berichte des Finanz- und Budgetausschusses über

den Antrag 58/A der Abgeordneten Hietl und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz vom 9. Juli 1969 zur Förderung der Weinwirtschaft (Weinwirtschaftsgesetz) geändert wird (835 der Beilagen), und

den Antrag 59/A der Abgeordneten Hietl und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Alkoholabgabegesetz 1973 geändert wird (836 der Beilagen).

Berichterstatter zu beiden Punkten ist der Herr Abgeordnete Maderthaler. Ich bitte ihn, die Debatte zu eröffnen.

Berichterstatter **Maderthaler**: Herr Präsident! Hohes Haus! Ich bringe den Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Antrag der Abgeordneten Hietl und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz vom 9. Juli 1969 zur Förderung der Weinwirtschaft (Weinwirtschaftsgesetz) geändert wird (58/A).

Die Abgeordneten Hietl und Genossen haben in der Sitzung des Nationalrates am 29. Juni 1977 den obgenannten Initiativantrag, der dem Finanz- und Budgetausschuß zugewiesen wurde, eingebracht. Diesem Gesetzesantrag liegen folgende Erwägungen zugrunde:

Die Weinsteuer, die für die im Weinwirtschaftsgesetz geregelten Zuwendungen des Bundes an den Weinwirtschaftsfonds die Grundlage bildet, wird seit 1. Jänner 1971 auf Grund der Bundesgesetze BGBl. Nr. 367/1970 und 459/1971 nicht mehr erhoben. Um die Finanzierung des Weinwirtschaftsfonds auch in Zukunft zu gewährleisten, ist es notwendig geworden, eine neue Finanzierungsgrundlage zu schaffen. Diese soll durch entsprechende Abänderung des Weinwirtschaftsgesetzes bewirkt werden.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat diesen

Initiativantrag in seiner Sitzung am 5. April 1978 in Verhandlung gezogen. Als Berichterstatter fungierte Abgeordneter Kern. In der Debatte ergriffen die Abgeordneten Hietl, Mühlbacher und Dr. Broesigke sowie der Bundesminister für Finanzen Dr. Androsch das Wort.

Bei der Abstimmung fand der Initiativantrag nicht die Zustimmung der Ausschlußmehrheit.

Zum Berichterstatter für das Haus wurde Abgeordneter Maderthaler gewählt.

Der Finanz- und Budgetausschuß stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Ich berichte weiters über den Antrag der Abgeordneten Hietl und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Alkoholabgabegesetz 1973 geändert wird (59/A).

Die Abgeordneten Hietl und Genossen haben in der Sitzung des Nationalrates am 29. Juni 1977 den obgenannten Initiativantrag, der dem Finanz- und Budgetausschuß zugewiesen wurde, eingebracht. Diesem Gesetzesantrag liegen folgende Erwägungen zugrunde:

Auf Grund der mehrmaligen Erhöhung der Bewertung des Eigenverbrauches von Wein ist eine Anhebung der Freigrenze des Eigenverbrauchswertes für die Besteuerung nach dem Alkoholabgabegesetz notwendig, um eine Angleichung an die früheren Verhältnisse zu erreichen. Eine Unterteilung nach Weinbaugebieten ist erforderlich, um analog den Gesteuerungskosten eine Gleichheit für alle Weinbaubetriebe zu erzielen.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat diesen Initiativantrag in seiner Sitzung am 5. April 1978 in Verhandlung gezogen. Als Berichterstatter fungierte Abgeordneter Kern. In der Debatte ergriffen die Abgeordneten Hietl, Mühlbacher und Dr. Broesigke sowie der Bundesminister für Finanzen Dr. Androsch das Wort.

Bei der Abstimmung fand der Initiativantrag nicht die Zustimmung der Ausschlußmehrheit.

Zum Berichterstatter für das Haus wurde Abgeordneter Maderthaler gewählt.

Der Finanz- und Budgetausschuß stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Herr Präsident! Falls Wortmeldungen vorliegen, beantrage ich, in die Debatte einzugehen.

Präsident **Minkowitsch**: Ich danke dem Herrn Berichterstatter.

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

Abgeordneter **Hietl** (ÖVP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wir haben uns heute wiederum mit jenen zwei Initiativanträgen zu befassen, die schon einmal vor mehreren Jahren von mir eingebracht und von der Mehrheit dieses Hauses bedauerlicherweise abgelehnt worden waren. Nach den Verhandlungen im Finanzausschuß scheint den beiden Anträgen heute das gleiche Schicksal beschert zu sein.

Die allgemeine Feststellung, meine Damen und Herren, zum Weinkosten und Weintrinken lassen sich die meisten einladen, sonst aber haben die Weinhauer wenig Freunde, dürfte sich auch heute wieder einmal bewahrheiten.

Trotzdem, auch auf die Gefahr hin, daß ich da oder dort Ihrerseits vielleicht nur ein Lächeln zu meinen Ausführungen ernte, muß ich mich mit dem derzeit schwierigen Problem des österreichischen Weinbaues befassen.

Es ist richtig, daß in diesem Hause oft über die Weinwirtschaft gesprochen wird, allerdings sind es meistens Anlässe gewesen, die sich auf die Weinwirtschaft bedauerlicherweise negativ ausgewirkt haben.

Aber nicht nur aus traditionellen oder anderen Gründen wird in Österreich Weinbau betrieben, sondern diese Kulturart stellt heute für rund 60 000 Betriebe - das sind mehr als 200 000 Menschen, die in diesen Betrieben beschäftigt sind, vor allem in den Bundesländern Niederösterreich, Burgenland, Steiermark und Wien - die wichtigste Einnahmequelle für ihre Existenz dar. Vor allem in den Grenzgebieten entlang der tschechischen Grenze Niederösterreichs, aber auch an der ungarischen Grenze im Burgenland und an der jugoslawischen Grenze der Südsteiermark sind es die Weinhauer, die die dortige Grenze besiedeln und vom Weinbau leben.

Wenn wir aber wissen, daß gerade entlang der tschechischen Grenze in den letzten 20 Jahren, meine Damen und Herren, bis zu 25 Prozent der Bevölkerung abgewandert sind, so kann man kaum von einer guten Situation dieses Wirtschaftszweiges sprechen.

Trotzdem ist aber die Förderung für den Weinbau, wenn man von den bescheidenen und lange auf sich warten lassenden AI-Kreditlinien absieht, heute praktisch null.

Seit 1969, über die damalige Initiative der ÖVP-Abgeordneten in der ÖVP-Alleinregierung, gibt es aber den Weinwirtschaftsfonds mit der Aufgabe, marktstabilisierende Maßnahmen in der Weinwirtschaft zu treffen.

Für diesen Fonds waren ursprünglich auch die Budgetmittel gesichert. Seit 1972 ist ja bekanntlich die Situation eine andere. Durch Sistierung

der seinerzeitigen Weinststeuer ist diese ursprüngliche Bestimmung, die der Sicherstellung der Mittel für den Weinwirtschaftsfonds dient, illusorisch geworden.

Es ist richtig, daß trotzdem der Herr Finanzminister im jeweiligen Budget Mittel für den Fonds eingesetzt hat. Unter Beachtung der Inflation, vor allem aber der derzeitigen wirtschaftlichen Lage im österreichischen Weinbau, nicht zuletzt auf Grund dieser durch acht Jahre sozialistische Regierung schwierigen Wirtschaftslage, was sich auf den Konsum im Weinbau zweifellos negativ auswirken muß, sind nach meiner Meinung diese Mittel zuwenig.

Andererseits kann aber jederzeit festgestellt werden, daß der Staat vom Produkt Wein sehr profitiert hat. Denn bei der seinerzeitigen Einführung der Alkoholsondersteuer hat man die Einnahmen aus dieser neuen Steuer auf rund 700 Millionen Schilling geschätzt. Mehr als 50 Prozent stammen sicherlich vom Weinumsatz. Heute ist die Einnahme aus der nunmehrigen Alkoholabgabe mehr als doppelt so hoch. Entsprechend hat sich auch der Anteil aus dem Weinbau in diesem Betrag vervielfacht.

Eine Refundierung eines Teilbetrages aus diesem immensen Steueraufkommen für marktstabilisierende Maßnahmen scheint mir daher absolut gerechtfertigt.

Es ist dies keine österreichische Erfindung, meine Damen und Herren. In den wichtigsten Weinbauländern Europas sowie der Welt werden ähnliche Maßnahmen, ja vielfach weitaus bessere Maßnahmen für die dortige Weinwirtschaft getroffen.

Ich möchte vielleicht Beispiele hier anführen. Im internationalen Vergleich hinsichtlich der Belastung des Weines steht aber Österreich an der Spitze.

In Deutschland beträgt die Mehrwertsteuer für Wein 11 Prozent, und nur von ganz wenigen Gemeinden wird eine zehnpromzentige Getränkesteuer eingehoben.

In der Schweiz beträgt die Umsatzsteuer derzeit 5,6 Prozent. Sonstige Belastungen für den Wein gibt es keine.

In Italien beträgt die Mehrwertsteuer für Wein 6 Prozent. Auch dort gibt es keine sonstigen Belastungen.

In Frankreich beträgt die Mehrwertsteuer 17,6 Prozent. Daneben gibt es keine Weinbelastungen.

Trotzdem stellen diese Staaten ihrer Weinwirtschaft große finanzielle Mittel für die Stabilisierung ihres Weinmarktes zur Verfügung. Der finanzielle Aufwand der EG allein für

Hietl

Interventionsmaßnahmen – und das, glaube ich, meine Damen und Herren, sollten wir dabei berücksichtigen – auf dem Weinmarkt betrug im Jahre 1975 6,25 Milliarden Schilling.

Davon wurden 58 Prozent für Lagervorräte und 42 Prozent für Destillation ausgegeben, für etwas, das wir in Österreich derzeit überhaupt noch gar nicht kennen.

Im Jahre 1976 wurden in der EG hiefür 5,84 Milliarden Schilling ausgegeben, etwa im gleichen Verhältnis wie im Jahr vorher eingesetzt.

Gemessen an der gesamten Weinernte in der EG von 147,6 Millionen Hektoliter im Jahre 1975 und 149 Millionen Hektoliter im Jahre 1976 wurden von der EG allein für Interventionsmaßnahmen durchschnittlich 42 Groschen pro Liter im Jahre 1975 und 39 Groschen im Jahre 1976 ausgegeben.

Auch die Schweiz ist ihren Weinbauern anscheinend sehr gut gesinnt, zumindest besser als die derzeitige österreichische Bundesregierung. Denn dort wurde beschlossen, für 1978 1,9 Millionen Schweizer Franken, für 1979 2,2 Millionen und für 1980, bereits jetzt beschlossen, 2,5 Millionen Schweizer Franken den Weinbauern für Exportförderung bereitzustellen. Dabei muß man wissen, daß die Schweiz ein Importweinland ist, das heißt, sie kann aus der eigenen Erzeugung den eigenen Bedarf nicht decken. Und trotzdem diese Förderung, meine Damen und Herren. Ich glaube, das allein zeigt, daß man sich schließlich auch in Österreich dazu Gedanken machen muß.

Wenn man den finanziellen Aufwand der EG im gleichen Maß auf österreichische Weinernten übertragen würde, dann müßten im Weinwirtschaftsfonds bei einer Ernte von rund 3 Millionen Hektoliter – diese Erntemenge ist durchaus im Bereich des Möglichen, auch bei Situationen, die nicht Rekordernten entsprechen – 120 Millionen sein. Bei einer Ernte von 3,5 Millionen Hektoliter, die zweifellos als Rekordernte bezeichnet werden müßte, wären dies 140 Millionen Schilling.

Wir denken gar nicht daran, dies vom österreichischen Staat auf Grund der wirtschaftlichen Situation zu verlangen, wir sind wesentlich bescheidener. Aber auch dafür hat man kein Verständnis.

Hohes Haus! Mein heute zur Debatte stehender Antrag ist mehr als bescheiden. Auf Grund des Antrages sollte der Bund mindestens 20, höchstens 30 Groschen pro Liter für im Inland geernteten Wein dem Weinwirtschaftsfonds zur Verfügung stellen. Bei einer Ernte von 2,6 Millionen Hektoliter, jene Menge, die wir im letzten

Jahr geerntet haben, würden das bei 20 Groschen 52 Millionen Schilling sein, bei 30 Groschen 78 Millionen Schilling. Es wäre im Ermessen des Herrn Finanzministers, welchen Betrag er dafür im Budget vorsieht.

Derzeit sind es aber nur 40 Millionen. Diese Summe ist seit 1970 unverändert geblieben, mit Schwankungen, einige Jahre nur 35 Millionen Schilling, obwohl die Weinernten und damit auch die Weinvorräte in Österreich heute einen Stand erreicht haben, wie es ihn noch nie gegeben hat.

Trotz moderner Kulturarten ist es uns nicht gelungen, die Ernten zu stabilisieren. So haben wir 1970 3,1 Millionen Hektoliter geerntet, 1971, ein Jahr später, auf einer eher vergrößerten Weinanbaufläche nur 1,8 Millionen Hektoliter. Es liegt eben in der Natur der Sache, daß wir in Gottes freier Natur unsere Werkstatt haben und nicht aller Einfluß auf die Ernte vom Produzenten her genommen werden kann.

In den weiteren Jahren bis 1974 gab es kleine Weinernten, und es mußten Weinimporte getätigt werden, allerdings oft in einem Größenausmaß, das zweifellos über das normale Maß hinausgegangen ist.

Auch ernstzunehmende wissenschaftliche Marktstudien haben der österreichischen Weinwirtschaft eine Steigerung des Verbrauches prognostiziert. Wir waren hier vorsichtiger und haben angenommen, daß diese Prognose nicht in dem entsprechenden Ausmaß eintreten wird, was wir heute auch feststellen können, denn sonst hätten wir ja wesentlich höhere Mengen gebraucht. Das heißt, aus eigener Ernte wäre das gar nicht zur Verfügung gewesen.

Es ist daher allzu verständlich, daß unsere Weinbauer nach dem Jahr 1970 auf Ausweitung ihrer Flächen gedrängt haben, um erstens, wenn man nur halbwegs dieser Studie glauben wollte, den Inlandsbedarf mit der eigenen Erzeugung zu decken und zweitens die Chancen der österreichischen Qualitätsweine auf dem Weltmarkt zu nützen.

Während Niederösterreich bei der Novellierung der Weinbauregelung vorsichtig vorgegangen ist – jedem Betrieb wurden 30 beziehungsweise in den Grenzgebieten, die ich ja schon angeführt habe, 50 Ar für die Ausweitung innerhalb von 10 Jahren zugestanden –, wurde im Burgenland die offene Weinbauflur im Ausmaß von rund 11 000 Hektar zur Gänze für die Auspflanzung freigegeben. Sicherlich hier auch unter dem Aspekt: Wie soll der einzelne Betrieb, um auf seinem Hof bleiben zu können, überleben, wenn die Kosten ständig steigen, ein höherer Weinpreis aber nicht erzielbar ist? Dann

Hiel

hat man eben versucht, das durch Mehrarbeit mit mehr Flächen auszugleichen.

Ich persönlich, meine Damen und Herren, trete aber nach wie vor dafür ein, daß auch von der Seite der Abspflanzung her Maßnahmen zur Stabilisierung des Weinmarktes gesetzt werden müssen. Wir bekennen uns dazu, weil wir sehen, daß die Entwicklung auf wirtschaftlicher Seite nicht so läuft, wie wir es gerne sehen würden, und handeln daher auch verantwortungsbewußt.

Man muß aber auch den österreichischen Weinbauern andererseits die Chance geben, an Stelle von Importen - auch sie verschlechtern unsere Zahlungsbilanz - ihr Produkt auf den Markt zu bringen.

Die Weinernte 1977 ist gegenüber 1976 um rund 300 000 Hektoliter geringer. Trotzdem sind die Weinvorräte bei geringerer Ernte angestiegen, das heißt, das Anbot ist trotzdem größer. In diesem Zusammenhang muß man daher auch die Frage des Importes und Exportes sehen.

Die Weinbauer sind dankbar, daß man in den letzten beiden Jahren die Importe etwas reduziert hat. Ich muß aber das gleiche wieder betonen, um nicht mißverstanden zu werden, was ich bereits vorher gesagt habe: daß die Höhe des Importes eine Rolle spielt und die Zeit, wann diese Importe auf den Markt kommen, eine noch wesentlichere.

Es war aber nicht richtig, daß man zur Zeit der Einbringung der Ernte 1975, und damit bin ich beim Zeitpunkt - sie betrug 2,7 Millionen Hektoliter -, damals noch zusätzlich 100 000 Hektoliter Wein aus dem EG-Raum nach Österreich importieren ließ, noch dazu, wo diese Menge von den EG-Ländern mit einem Schilling per Liter gestützt wurde, um billigst nach Österreich hereinzukommen.

Unsere Forderung, Billigstimporte abzuschöpfen, vielleicht auch Exporte preislich zu stützen, was zweifellos eine Notwendigkeit wäre, um der internationalen Konkurrenz Paroli bieten zu können, wurde bedauerlicherweise immer wieder abgelehnt. Daß dies den internationalen Handelsverpflichtungen widerspräche, war immer wieder das Argument dafür. 1975 räumten wir in Österreich, die österreichische Regierung, jedoch dieses Recht der EG ein.

Ich habe vorhin erwähnt, die Schweiz gibt hohe Summen für Exportstützung aus. Die gleiche Schweiz sperrt aber auch sofort Importe, wenn ihr Weinmarkt und damit ihr Weinpreis bedroht ist. Die Schweiz ist daher gegenüber dem GATT hinsichtlich Wein praktisch keine Bindungen eingegangen. Die EG-Weinmarktordnung sieht Abschöpfungen von Wein aus Drittländern vor, die nur durch Einhaltung des

Mindestpreises und der hohen Herkunftsgarantie umgangen werden können.

Österreich war überhaupt in den letzten Jahren, das muß auch einmal betont werden, sehr großzügig gegenüber dem Ausland zum Nachteil unserer Weinwirtschaft. Zollbegünstigungen bei Flaschenwein und bei Wermut wurden der EG ohne Gegenleistung für die österreichische Weinwirtschaft zugestanden. Wir bezahlen beispielsweise 33 Pfennig pro Liter bei unseren Exporten in die Bundesrepublik, also völlig ungleiche Wettbewerbsbedingungen. Weindestillate sind liberalisiert. Die Einfuhr von Wermut und Sekt in Flaschen wurde ebenfalls sowohl gegenüber dem Westen als auch gegenüber dem Osten liberalisiert. *(Präsident Probst übernimmt den Vorsitz.)*

Meine Damen und Herren! Ich habe mich vorhin in meinen Ausführungen zu einer Abspflanzregelung bekannt. Man kann aber die österreichischen Weinbauer nicht vom Markt aussperren, sie in der Produktion beschränken, wenn man in einem Zug den ausländischen Wein für Österreich begünstigt. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Wenn auch die EG-Weinmarktordnung auf den ersten Blick sehr liberal aussieht, gibt doch eine Reihe von flankierenden Maßnahmen dem dortigen Weinbau immensen Schutz. Es wäre an der Zeit, auch dem österreichischen Weinbau diesen Schutz zu geben, um die Besiedelung im Grenzraum aufrechtzuerhalten und um den Terrassenweinbau in der Wachau vom Standpunkt des Umweltschutzes und Landschaftsschutzes aus zu erhalten.

Aber anscheinend denkt man nicht an alle diese Gefahren, die auf uns zukommen, und auch nicht daran, daß das letzten Endes auch für den Fremdenverkehr eine bedeutende Rolle spielt. Denn glauben Sie, daß man beispielsweise mit einer öden Wachau oder wenn man die Leute von den Hügeln der Steiermark oder auch vom burgenländischen Weinbau vertreibt, daß man damit den Fremdenverkehr in Österreich positiv beeinflussen könnte?

Lassen Sie mich zum besseren Verständnis auch auf die Einkommenssituation mit einigen wenigen Beispielen hinweisen. Von 1970 bis 1977 haben wir Ernteunterschiede zwischen 37 und 74 Hektoliter pro Hektar gehabt. Die Vorräte waren Ende 1976 3,72 Millionen Hektoliter, sie betrugen Ende 1977 4,3 Millionen Hektoliter bei einem Weinverbrauch in Österreich von rund 2,5 Millionen Hektoliter. Das heißt, fast die doppelte Menge wurde zum Jahresende in den einzelnen Kellern der österreichischen Weinproduzenten gelagert.

Die Kapazität, die wir zur Lagerung des Weines haben, wurde dank der guten Arbeit

Hietl

unserer Produzenten auf 6,87 Millionen Hektoliter erhöht. Also jeder einzelne Produzent hat aus den Mitteln, die er aus seinem Betrieb erwirtschaftet hat, dafür gesorgt, daß er für möglichst hohe Lagerung gerüstet ist. Aber es ist ja schließlich ein finanzielles Problem, denn von einer Lagerung kann der einzelne Betrieb nicht leben.

Die Importe waren zwischen 1972 und 1977 3,2 Millionen; dem stehen Exporte von 0,9 Millionen gegenüber. Der Herr Finanzminister hat mir im Ausschuß erklärt, man müßte sich um den Export bemühen. Herr Minister, die Qualität dafür ist vorhanden. Wir sind nicht überheblich, wenn wir behaupten: Vor allem beim Weißwein sind wir in der Welt führend. Aber im Hinblick auf die Bedingungen für die Produktion können wir mit unseren Nachbarländern, wie beispielsweise Italien oder Frankreich, schwer konkurrieren. Daher wären eben gewisse Exportstützungen, wie sie den verschiedensten Branchen in Österreich gegeben werden, letzten Endes auch für den Weinbau notwendig.

Das landwirtschaftliche Einkommen speziell im Weinbau ist im Jahre 1976 – ich bitte, das in den Ergebnissen der einzelnen Buchführungsbetriebe, die vom Ministerium herausgegeben wurden, nachzulesen –, wenn man 1975 mit 100 Prozent annimmt, bereits auf 83 Prozent gesunken. Diese Zahlen sind unbestechlich. Ich glaube, daß dies der beste Beweis ist. Für 1977 liegen die Zahlen noch nicht endgültig vor, aber man braucht kein Prophet zu sein, um vorauszusagen, daß ein weiterer Rückgang eintritt.

Im niederösterreichischen Flach- und Hügel-land ist das Einkommen sogar auf 79 Prozent zurückgegangen.

Ich frage mich, ob das etwa auch ein Beitrag zur Arbeitsplatzsicherung sein soll. Glauben Sie, daß es zweckmäßig ist, wenn die einzelnen Betriebsinhaber, weil sie aus ihrem Betrieb ihre Familie nicht mehr entsprechend ernähren können, irgendwo einen Arbeitsplatz annehmen müssen, den sie ja wieder einem anderen, der ohnedies heute um seinen Arbeitsplatz bangen muß, wegnehmen? Es geht ja nicht anders, mehr Arbeitsplätze stehen nicht zur Verfügung. Zweifelloso eine sehr kurzsichtige Politik, meine Damen und Herren.

Nun einige wenige Kostenvergleiche. Für einen Arbeitstag war 1970 ein Aufwand von 33 Liter Wein notwendig, 1978 waren es 54 Liter. Für einen Tag Maurerarbeit: 1970 174 Liter, heute braucht man 356 Liter Wein, um für einen Tag einen Maurer bezahlen zu können. Ein Paar Arbeitsschuhe kosteten 1970 den Gegenwert von 51 Litern, heute sind es 116 Liter Wein. Für ein Sprühgerät, das eine unbedingte Notwen-

digkeit im Weinbau zur Schädlingsbekämpfung ist, waren 1970 2 680 Liter notwendig, heute muß man dafür bereits 4 360 Liter Wein verkaufen. Oder gar, um von einem Traktor zu sprechen, der 1970 15 840 Liter Weinverkauf erforderte, während es heute 31 745 Liter sind.

Ich glaube, diese wenigen Gegenüberstellungen zeigen deutlich, wie sich das Einkommen vermindert hat. Das sind Fakten, meine Damen und Herren, ohne ein Gejammer, aber man muß die tatsächlichen Feststellungen hier treffen und sie auch der Öffentlichkeit bekanntgeben.

Von 89 Betrieben, die in der Buchführung erfaßt sind, haben 42 Betriebe keine Verzinsung ihres Kapitals mehr, das heißt, ein negatives Einkommen.

Die Steuerleistung von der Produktion allein an Alkoholabgabe, Mehrwertsteuer und Einkommensteuer war laut Mitteilung des Herrn Finanzministers im Jahre 1976 127 Millionen. Wenn wir nun die Abgabe von der Alkoholabgabe und sonstige mit dem Wein verbundene steuerliche Lasten bei der Gastronomie, beim Handel, bei den Genossenschaften, in den einzelnen Geschäften dazurechnen, so kommen wir insgesamt fast auf eine Milliarde Schilling.

Ich glaube also, wir stellen kein Verlangen an den Staat, das angesichts der derzeitigen Situation infolge der Regierungspolitik nicht gerechtfertigt wäre. Daß man bei der Getränkesteuer neuerdings bereits beabsichtigt, den Wein zu belasten, darauf werden wir bei anderer Gelegenheit noch zurückkommen.

Nun, Herr Bundesminister, darf ich abschließend zu Ihrer Erklärung im Finanzausschuß kommen. Sie hatten mir im Finanzausschuß erklärt, mit einer Begründung für die Ablehnung meines Antrages wäre, daß man im Weinwirtschaftsfonds die Mittel beispielsweise bei der Werbung in Deutschland sinnlos vergeudet.

Ich habe mich inzwischen bei den Funktionären des Weinwirtschaftsfonds erkundigt, dort, wo auch die Drittelparität durch Vertreter der Arbeiterkammer gegeben ist: Wenn es so wäre, müßte man auch diese Leute fragen, warum sie diese Mittel sinnlos vergeuden lassen und nicht nach dem Rechten sehen. Ich bin überzeugt, Herr Finanzminister, daß die im Weinwirtschaftsfonds vertretenen Funktionäre nach bestem Wissen, nach besten Möglichkeiten die ihnen zur Verfügung stehenden Mittel verwerten. Es ist also ein Vorwurf, den man nicht unwidersprochen hinnehmen kann. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Würde im österreichischen Staat – ich erlaube mir diesen Vergleich – genauso wie im Weinwirtschaftsfonds versucht, mit geringen

Hietl

Mitteln die bestmögliche Wirkung zu erzielen, dann würde die wirtschaftliche Situation Österreichs heute anders aussehen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Zum Alkoholabgabegesetz möchte ich nur mit einem Satz erklären: Ich finde es bei der Gleichheit der Behandlung der einzelnen Produzenten als nicht gerecht, wenn der einzelne Weinbauer, der am schwersten in seinem Betrieb für sein Einkommen sorgen muß, beispielsweise in der Wachau, in den steirischen Weinbergen oder im Kamptal, für seinen eigenen Verbrauch steuerfrei 833 Liter verwenden darf, während sein unmittelbarer Nachbar in einem etwas günstigeren Gebiet 1 250 Liter verbrauchen darf. Wir wollen im Sinne der gesamten Weinbauerschaft Österreichs nichts anderes als eine gerechte Verteilung für alle Betriebe. Denn letzten Endes glauben wir, daß jeder einzelne Mensch vor dem Gesetz gleich zu sein hat. Aber obwohl es finanziell gesehen eine Bagatelle ist, die damit zur Debatte steht, wird es vom Minister und von der Mehrheitsfraktion im Hause einfach abgelehnt, weil die Idee anscheinend nicht von Ihnen gekommen ist. So handelt man in diesem Haus!

Herr Minister, es steht Ihnen frei, mit Ihrer Fraktion Ihre Gedanken weiterzuspielen und Ihre Entscheidung mit einer knappen Mehrheit hier zu erzwingen. Eines lassen Sie sich ohne Übertreiben gesagt sein: Ich glaube, es in meiner Verantwortung sagen zu müssen: Die Stimmung im österreichischen Weinbau dieser Regierung gegenüber ist alles andere als positiv auf Grund der Maßnahmen, die von hier getroffen werden. Wenn zweifellos, möglicherweise noch im heurigen Jahr, Maßnahmen gesetzt werden, dann tragen Sie dafür die Verantwortung, nämlich bei jenen Maßnahmen, wo es etwa gilt, etwas härter aufzutreten. Sie werden damit konfrontiert werden. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident Probst: Zum Wort gelangt der Herr Abgeordnete Pfeifer.

Abgeordneter Pfeifer (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Der Herr Abgeordnete Hietl hat seine Rede damit beendet, daß er eine echte Drohung hier ins Haus gestellt und gemeint hat, wenn da nichts kommt, dann wird die Weinwirtschaft, vor allen Dingen der Bauernbund, halt entsprechende andere Wege beschreiten. Wir können Sie nicht aufhalten, meine Damen und Herren, Sie haben das alles ja schon einmal getan, Sie haben einiges schon versucht, Sie wollten ja die Regierung gleich beim ersten Male, wenn es geht, wegblasen. Weggeblasen haben die Wähler Sie, die Regierung bleibt auch noch längere Zeit, das sage ich Ihnen.

Und jetzt, meine Damen und Herren, was die Weinwirtschaft betrifft und den Weinbau als solchen. Beginnen wir damit, daß wir die Dinge ins richtige Lot rücken. Es ist ja einfach zu sagen: Die Regierung hat kein Herz für die Weinbauern. Es ist einfach zu sagen: In anderen Ländern geht es den Weinbauern besser. Herr Kollege Hietl! Lesen Sie keine Zeitungen? Haben Sie noch nie etwas gehört, wie „gut“ es den EG-Weinbauern geht? – In Frankreich haben sie den Wein auf die Straße geschüttet, haben demonstriert. Also gar so 100prozentig gut muß es auch nicht gewesen sein.

Kollege Hietl, jetzt gehen wir den Dingen einmal genau an die Wurzel. Schauen wir uns einmal die Weinbausituation wirklich an. Denn Sie kommen daher und sagen, den Weinbauern gehe es schlecht.

Frage: Wenn es in eine Situation, in eine besondere Situation der Weinbauern geführt hat auf dem Produktions- und Vermarktungssektor, dann stellen wir die Frage: Wie war denn die Ursache? Wie ist es denn dazu gekommen? Und tun Sie nicht so, als ob die Regierung hier allein schuldig wäre.

Wie hat es denn vor 1970 ausgeschaut? Ich rede nicht lang darüber, Herr Kollege Hietl. Aber Sie wissen selber, daß die Exportzahlen vor 1970 eine Katastrophe waren. Sie wissen, daß es diese Regierung war, die die Weinsteuer sistiert hat, den Weinbauern 100 Millionen gegeben hat. Davon reden Sie nicht. Das vergessen Sie immer geflissentlich.

Und interessant, Herr Kollege Hietl, ist auch eines: Wenn diese Bundesregierung, wenn diese sozialistische Fraktion – nicht weil es lustig ist, aber weil es notwendig ist – die Bevölkerung belasten muß, damit das Budget in Ordnung kommt, damit gewisse Dinge gemacht werden können, dann sind Sie jene, die immer sofort nein sagen. Aber am gleichen Tag kommen Sie und verlangen selbstverständlich mit Anträgen wesentlich mehr.

Herr Kollege Hietl, nehmen Sie zur Kenntnis, daß ich, nachdem ich Ihnen sehr lange zugehört habe, auch hier meine Meinung sage. Ich darf also auch von mir behaupten, daß ich mich in diesen Dingen, nachdem ich selber auch Weinbauer bin, ein wenig auskenne.

Herr Kollege Hietl! Es ist bitte vielleicht auch so. Wenn man jetzt kommt und sagt, mit einem Wort, es müßte unbedingt mehr geschehen auf diesem Sektor, es müßten mehr Mittel flüssig gemacht werden, dann wissen wir alle ganz genau, daß auf Grund der Exportsituation Ihr Antrag unlogisch und deplaciert ist.

Wenn ich diese Behauptung aufstelle, werde

Pfelfer

ich diese Behauptung sofort begründen: Herr Kollege Hietl! Sie kennen sicherlich die Exportzahlen in die Bundesrepublik, Sie kennen sicherlich die Exportzahlen auch in andere Länder. Obwohl wir jährlich aus öffentlichen Steuermitteln 40 Millionen Schilling etwa dem Weinwirtschaftsfonds zur Verfügung stellen, haben wir doch zur Kenntnis zu nehmen, haben wir doch mitanzusehen und, ich behaupte, sehr rasch zu prüfen, wenn von diesen 40 Millionen Schilling ein Großteil - ich glaube, es sind, wenn ich mich nicht irre, rund 12 Millionen Schilling - allein in die Werbung in der Bundesrepublik Deutschland geht und wir als Ergebnis dafür nicht nur gleichbleibende Exportzahlen haben, sondern sinkende Exportzahlen. Dann müßte das zu denken geben.

Und da möchte ich sagen, daß das Aufgabe des Weinwirtschaftsfonds sein wird, dem ich angehöre, und wir werden uns sehr bald mit diesen Dingen befassen und einmal überlegen beziehungsweise überprüfen müssen, wie wirksam die Werbung in der Bundesrepublik Deutschland ist, wenn man mit entsprechenden finanziellen Steuermitteln, die Sie ja immer wieder ablehnen, nicht die entsprechende Wirkung erzielen kann, die wir eigentlich alle brauchen würden.

Ich möchte Ihnen noch einmal sagen, meine Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei: Wenn Sie nun kommen und behaupten, daß für die Weinwirtschaft zuwenig getan wird, wenn Sie mit dem Argument kommen, Herr Kollege Hietl, daß 25 Prozent der Bevölkerung in den Grenzregionen, woher auch ich komme, in Niederösterreich im Laufe der Zeit abgewandert sind, dann sage ich Ihnen, mit 20 Groschen pro Liter werden Sie diese Leute dort nicht halten können.

Herr Kollege Hietl, wissen Sie, es ist ja nicht so, daß die Situation auf dem Weinmarkt seit heute so ist. Sie sind selber sehr rasch in Ihrer Argumentation abgegangen von den Flächenerweiterungen. Ich weiß schon, warum Sie das getan haben. Aber man muß doch zuerst, wenn man das Problem angehen und lösen will, die Ursachen bekämpfen. Ich weiß schon, daß wir hier den Landesgesetzen gegenüberstehen. Aber bitte, warum sind denn diese Landesgesetze erweitert worden in Niederösterreich und auch im Burgenland, vor allen Dingen in Niederösterreich? Sie sind erweitert worden mit dem Argument, dem Grenzland muß man helfen. Man kann bitte meine damalige Argumentation nachlesen. Ich habe immer betont, daß diese Hilfe, dieses Mehr für die Weinbauern eher ein Weniger auf Zeit sein wird, und ich bin sicher, daß sie jetzt natürlich auf Grund der

Drucksituation in schwierige Situationen gekommen sind.

Wissen Sie, Herr Kollege Hietl, daß man dort, wo man zusätzlich 30 bis 50 Ar genehmigt hat, den Leuten auf Sicht gesehen in der Situation nichts Gutes getan hat? Und wollen Sie bitte dem Finanzminister jetzt vorwerfen, daß er das Problem in der Form lösen soll, nämlich ganz gleich, wie die Situation aussieht? Die Bundesregierung und die sozialdemokratische Mehrheit, diese meine Partei, sollen natürlich frischfröhlich die Millionen, die Sie fordern, beschließen, und die Länder werden frischfröhlich die Flächen erweitern.

So wird es nicht gehen, und ich sage Ihnen noch einmal, meine Damen und Herren: Diese ÖVP-Anträge, die ja schon seit langer Zeit bekannt sind, können wir aus den von mir dargelegten Feststellungen nicht annehmen. Wir werden sie ablehnen. Danke schön. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Wünscht der Herr Berichterstatter ein Schlußwort? - Kein Schlußwort.

Wir kommen zur Abstimmung, die ich über beide Vorlagen getrennt vornehme.

Wir gelangen vorerst zur Abstimmung über den Antrag des Ausschusses, seinen Bericht, 835 der Beilagen, über den Antrag 58/A der Abgeordneten Hietl und Genossen betreffend das Weinwirtschaftsgesetz zur Kenntnis zu nehmen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die zustimmen, sich von den Sitzen zu erheben. - Danke. Das ist die Mehrheit. **A n g e n o m m e n .**

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den Antrag des Ausschusses, seinen Bericht, 836 der Beilagen, über den Antrag 59/A der Abgeordneten Hietl und Genossen betreffend Änderung des Alkoholabgabegesetzes 1973 zur Kenntnis zu nehmen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die zustimmen, sich von den Sitzen zu erheben. - Danke. Der Antrag ist mehrheitlich **a n g e n o m m e n .**

7. Punkt: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den sechsten Bericht des Bundesministers für Finanzen (III-102 der Beilagen) über die Tätigkeit der Internationalen Amtssitz- und Konferenzzentrum Wien AG im Geschäftsjahr 1976 (838 der Beilagen)

Präsident **Probst**: Wir gelangen zum 7. Punkt der Tagesordnung: Sechster Bericht des Bundesministers für Finanzen über die Tätigkeit der Internationalen Amtssitz- und Konferenzzentrum Wien AG im Geschäftsjahr 1976.

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Josef Schlager. Ich bitte ihn zu berichten.

Berichterstatter **Josef Schlager**: Hohes Haus! Herr Präsident! Dem gegenständlichen Bericht, der entsprechend der Entschließung des Nationalrates vom 27. April 1972 diesem am 19. Jänner 1978 vorgelegt wurde, ist zu entnehmen, daß sich die Arbeiten auf die Fertigstellung der Hochbauten sowie auf die stufenweise Weiterführung des Innenausbaues und der haustechnischen Arbeiten konzentrierten. Ebenso sind die Planungs- und Ausführungsarbeiten im Flachbaubereich zügig vorangeschritten. An bedeutenden Auftragsvergaben sind die mobilen Trennwände, die Metallfassaden, die Dehnfugenausbildung und die Netzersatzanlage zu erwähnen. Weiters enthält der Bericht eine Zusammenfassung des Jahresabschlusses dieser Gesellschaft zum 31. Dezember 1976.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat den Bericht des Bundesministers für Finanzen am 5. April 1978 in Verhandlung genommen. Bei der Abstimmung wurde mit Stimmeneinhelligkeit beschlossen, dem Hohen Hause die Kenntnisnahme des Berichtes zu empfehlen.

Der Finanz- und Budgetausschuß stellt daher den Antrag, der Nationalrat wolle den sechsten Bericht des Bundesministers für Finanzen über die Tätigkeit der Internationalen Amtssitz- und Konferenzzentrum Wien AG im Geschäftsjahr 1976 (III-102 der Beilagen) zur Kenntnis nehmen.

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

Präsident **Probst**: Ich danke für den Bericht.

Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Dr. Eduard Moser.

Abgeordneter Dr. **Eduard Moser** (ÖVP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Meine Fraktion wird diesen Bericht zur Kenntnis nehmen, ich muß aber doch einige Bemerkungen dazu anbringen. Ich möchte an die Spitze stellen, daß sich die ÖVP nach wie vor zur UNO-City bekennt, aber nicht zur maßlosen

Verschwendung, für die die Regierung Kreisky die volle Verantwortung trägt! (*Zustimmung bei der ÖVP.*)

Die Anwesenheit von zwei großen bedeutenden internationalen Organisationen ist ein Beweis dafür, welches Vertrauen die Welt in unser Land setzt. Aber es ist ja nicht das Verdienst dieser Regierung, daß die beiden Organisationen hier sind. Es war das Verdienst der Regierung Klaus, die UNIDO im Jahre 1967 bewogen zu haben, ihren Sitz in Österreich zu nehmen. Auch die OPEC wurde im Jahre 1965 von der ÖVP-Regierung nach Österreich geworben, und auch die Internationale Atomenergiekommission ist schon zehn Jahre vorher nach Österreich gekommen.

Ich frage mich aber: Welche internationale Organisation hat der Herr Bundeskanzler Kreisky bisher für Österreich geworben? – Ich kenne keine. Es ist immer noch die Zielsetzung der Regierung Klaus, die unser Verhalten bestimmt: Wien soll seine alte Tradition als internationale Konferenzstadt fortsetzen können, mit allen Chancen für die Weltgeltung Österreichs und für die Neutralitätspolitik Österreichs.

Aber dieser Bericht, der uns vorliegt, und vor allem der beiliegende Geschäftsbericht der IAKW 1976 sind auch ein Beweis dafür, daß unsere Warnungen vor der Gigantomie bei der UNO-City voll gerechtfertigt waren. Es ist ein Bericht, den der Gesandte Dr. Klestil am 17. Dezember 1976 vor den Vereinten Nationen abgegeben hat. Er enthüllt das ganze Dilemma, in dem sich die heutige Regierung befindet, weil man eben doppelt so groß gebaut hat, als es notwendig gewesen wäre.

Ich möchte doch zwei Passagen aus dem Bericht zur Kenntnis bringen. Da heißt es einmal in der Rede des Herrn Gesandten Dr. Klestil:

„Österreich ist kein reiches Land, welches es sich leisten kann, Bürotürme und Konferenzanlagen, deren Errichtung für die Bevölkerung eine so schwere Last war, für eine unbeschränkte Zeit weitgehend leerstehen zu lassen.“

Meine Damen und Herren! Weitgehend leerstehen, heißt es hier.

Wenn ich bei den Vorschlägen weiterlese, die man in der UNO ausgearbeitet hat, so sagte Gesandter Dr. Klestil:

„... eine Minimallösung ... , die bereits wesentliche Konzessionen der österreichischen Bundesregierung beinhaltet. Selbst wenn die Empfehlungen im vollen Ausmaß angenommen und dann durchgeführt würden, wird beträchtli-

Dr. Eduard Moser

cher Büroraum im Donaupark . . . zur Verfügung stehen.“

Meine Damen und Herren der Linken! Man muß eben das zur Kenntnis nehmen und weniger das, was der Herr Bundeskanzler in der „Sendung des Bundeskanzlers“ im Rundfunk sagt. Da lese ich in der „Arbeiter-Zeitung“ folgendes:

Ich komme also zum Schluß, daß alles, was so erzählt wird, daß es leere Büroräume geben wird, nicht stimmt.

Meine Damen und Herren! Entweder ist der Bundeskanzler nicht informiert, oder er sagt der österreichischen Bevölkerung etwas Falsches.

Wie schaut es nun wirklich aus mit den benötigten Schreibtischen? – Der Herr Finanzminister hat uns im Finanzausschuß gesagt, er könne die Zahl der Beschäftigten in der UNIDO und in der Atomenergiekommission nicht nennen, er werde das schriftlich machen. Ich habe mich inzwischen selbst erkundigt. Ich habe sie hier vorliegen. Der Herr Außenminister Bielka hat dem Haus schriftlich berichtet, daß im Jahre 1978 der Stand der beiden internationalen Organisationen 2 700 Personen umfassen wird. Das würde heißen: 2 000 leere Schreibtische.

In Wahrheit schaut es noch ungünstiger aus. Die Atomenergiekommission verfügt über 1 247 Beamte, die UNIDO über 966. Das sind 2 213 Schreibtische. Das heißt, 2 500 Einheiten werden leerstehen, wenn die beiden Organisationen einziehen. Das ist dasselbe, was wir hier immer gesagt haben: Es ist eine geradezu ungeheuerliche Verschwendung, daß man einen solchen Bau hingestellt hat, den man gar nicht braucht.

Man kommt zur größeren Personenzahl dadurch, daß man die Portiere, die Chauffeure, die Aufräumerinnen, das Druckereipersonal, die Boten mitgerechnet hat. Sie alle hat man damals mitgerechnet, obwohl sie natürlich nicht in diese Zahlen hineingehören.

Der Herr Finanzminister hat darüber im Finanzausschuß am 4. April, einer Information des Außenamtes folgend, berichtet. Er meinte, der Personalstand der beiden Organisationen und der noch kommenden Organisationen der Vereinten Nationen sowie der Missionen von Mitgliedstaaten – darauf komme ich gleich – werde zirka 3 000 Schreibtische erfordern, und dann gibt es die Wachstumsreserve für alle Organisationen, die dann letzten Endes die volle Zahl erfüllen wird.

Meine Damen und Herren! Das ist nur dann der Fall, wenn man jedem Beamten ein Maximum an Raum zuordnet. Es ist interessant, daß man in dem Bericht von der zahlenmäßigen Kapazitätsbegrenzung abgeht und zu einer

funktionellen kommt. Das heißt, man kann sagen: Ich siedle in jedem Stockwerk fünf oder zehn Beamte an. Das ist natürlich eine maximale Verschwendung des Büroraumes. Es ist wirklich bedauerlich, daß es dazu kommen mußte.

Aber der Herr Bundeskanzler hat ja immer neue Ideen. So hat er in der „Sendung des Bundeskanzlers“ am 31. März folgendes völlig neu in Erwägung gezogen, in den Raum gestellt: Er hat den Herrn Dr. Jankowitsch angesprochen, er habe gehört, daß viele Staaten ihre bisherigen Vertretungen bei den internationalen Behörden gern auch in den Räumen der UNO-City unterbringen möchten. – Ja, das glaube ich schon. Sie müssen nämlich für diese Vertretungen bezahlen genauso wie in New York und in Genf. Ich kann mir sehr gut vorstellen, daß sie diese Idee verwirklicht haben möchten. Aber was heißt denn das? – Das würde ja bedeuten, daß Österreich den Industrienationen eine kostenlose Unterbringung ihres diplomatischen Personals anbietet.

Meine Damen und Herren! Dafür war die UNO-City nie gedacht, das muß man ablehnen, das ist eine Verschwendung der Steuergelder. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Wenn schon soviel Raum übrigbleibt, dann, meine ich, hätten wir dafür genügend österreichische Dienststellen. Ich denke an jene, die eine ständige Verbindung mit den Diplomaten haben müssen; ich denke an die Freundschaftsvereinigungen mit den verschiedenen Ländern, ich denke an Institute für Entwicklungshilfe und so weiter.

Es gäbe eine Reihe österreichischer Dienststellen, die wertvollste Arbeit leisten und die sehr gerne in so wunderbare Büroräume ziehen würden, wie sie der Herr Bundeskanzler den reichen Industrienationen für ihre diplomatischen Vertreter anbietet.

Es ist überhaupt bedauerlich: Man setzt in der Regierung auf etwas, das eines der größten Probleme der Vereinten Nationen ist, nämlich auf den gigantischen internationalen Proporz zwischen Ost und West, der die ungeheure Aufblähung der Organisationen verursacht, ein Proporz, der einfach nicht so weitergehen kann. Wenn man den Berichten folgt, die man aus der UNO hört, ist man sehr bestrebt, wieder Personalreduzierungen vorzunehmen oder nur jenes Personal einzustellen, das man braucht. Keine gute Aussicht für die UNO-City!

Meine Damen und Herren! Der Herr Bundeskanzler sagte weiter in der „Sendung des Bundeskanzlers“ vor den Hörern des Österreichischen Rundfunks: Diese UNO-City ist ein Gewinn, es kommen jährlich 100 bis 200 Millionen Dollar herein. – Ja das ist ja nicht die

Dr. Eduard Moser

UNO-City, die internationalen Organisationen sind ja schon hier, die sind schon von Klaus erworben worden, das ist ja nichts Neues. Wenn die UNO-City eröffnet wird, sind die Beamten ja alle hier und ziehen nur um. Es ist also völlig falsch, was der Herr Bundeskanzler den Österreichern schmackhaft machen will.

Nun aber verschweigt der Bundeskanzler, welche enormen Ausgaben noch nötig sind. Die Verkehrsprobleme sind in keiner Weise gelöst. Der Generalsekretär der Vereinten Nationen Waldheim hat vor kurzem Österreich dringend darauf aufmerksam gemacht, daß bei diesen Verkehrsproblemen die UNO-City gar nicht eröffnet werden kann.

Ich lese hier aus der Aufsichtsrat-Sitzung der IAKW-AG folgendes vor: Sollte zum Zeitpunkt der Übergabe der Amtssitzgebäude dieses Mindestfordernis nicht erfüllt sein, ist mit einem weitgehenden Zusammenbruch des Verkehrs während der Morgen- und Abendspitzen zu rechnen.

Meine Damen und Herren, die Minimalerfordernisse sind durch den Einsturz der Reichsbrücke nicht einmal minimalst erfüllt. Sie können unter diesen Umständen die UNO-City gar nicht eröffnen, von der der Herr Bundeskanzler meint, im nächsten Jahr würde das erfolgen.

Ich erwähne noch die Ausgaben für die Polizeitruppe, für die Schulen und Wohnungen, die notwendig sind.

Das Internationale Konferenzzentrum, das internationale Organisationsgebäude sei zu klein, wird in der „Arbeiter-Zeitung“ berichtet.

Mein Gott, das Staber-Projekt, das der Kanzler unter den vier Projekten ausgewählt hat, erweist sich immer mehr als das teuerste aller Projekte. Ich möchte Ihnen da eine Ziffer geben - Herr Abgeordneter Dr. König hat es schon einmal hier erwähnt -: Die Vollklimatisierung dieses schmalen, hohen Baues verschlingt derart viel Strom, daß man damit die ganze Stadt Krems beleuchten könnte: 40 000 Einwohner. Man muß sich ungefähr vorstellen, welchen Aufwand, noch dazu in einer Zeit des Energiesparens, dieses Projekt Stabers mit sich bringt.

Ich will nur am Rande erwähnen: Der Syndikatsvertrag mit Wien verpflichtet die Stadt Wien nur, für die Unterbringung der UNIDO und der Atomenergiekommission mitzuzahlen. Der freie Büroraum oder was sonst dort hineinkommt, dafür ist die Stadt Wien nicht verpflichtet zu zahlen. Längst hätte der Syndikatsvertrag abgeändert werden sollen, aber die Regierung ist hier eben säumig, sie tut es nicht.

Man muß auch mit Bedauern feststellen, wenn

ein Spähtrupp aus dem UNO-Hauptquartier in Österreich ist, dann klingt das in der „Weltwoche“ etwa so - ich lese nur die Überschrift -: „Ungeliebt, monströs und pompös.“

Was ist aus der herrlichen Idee eines Kanzlers Klaus geworden? - Das ist heute das Ergebnis, die Canossagänge nach New York, die diese Regierung machen muß, weil sie eben hypertroph geplant hat.

Ich weiß schon, welche Schwierigkeiten Waldheim jetzt hat, diesen Bau zu füllen, und ich halte es als besonders infam, wenn in sozialistischen Zeitungen schwere Angriffe gegen Generalsekretär Waldheim gestartet werden. Ich werde Ihnen eine vorlesen.

Die „Neue Zeit“ vom 30. März dieses Jahres schreibt folgendes im Zusammenhang mit der Einladung Österreichs, sich an den Truppen im Libanon zu beteiligen:

Wenn Waldheim meint, sich für die Hilfe der Regierung Kreisky bei seiner Wahl und Wiederwahl zum UNO-Generalsekretär durch derartige Trotzreaktionen erkenntlich zeigen zu müssen, dann wird man das sich hierzulande merken müssen, etwa für den Zeitpunkt, zu dem er in die österreichische Innenpolitik zurückkehren will.

Meine Damen und Herren! Das ist infam, das ist eine grobe Ungehörigkeit gegenüber dem Generalsekretär der Vereinten Nationen, die man hier ganz energisch zurückweisen muß. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Vielleicht eines noch zum Schluß. Wo ist das Konferenzzentrum? - Der Herr Bürgermeister Gratz hat in aller Klarheit gesagt, er ist an einer UNO-City nur interessiert, wenn das Österreichische Konferenzzentrum gebaut wird. Die Regierung hat am 20. Juli 1976 einen Beschluß gefaßt, das Konferenzzentrum zu bauen. Der Finanzminister ging an die Öffentlichkeit. Er hat folgenden Terminplan angestellt: 1976 bis 1977 der endgültige Entwurf, 1977 die Novelle des Finanzierungsgesetzes - jetzt haben wir schon 1978 - und 1983 Fertigstellung des Konferenzzentrums.

Der Herr Bundeskanzler in der „Sendung des Bundeskanzlers“ ist schon etwas vorsichtiger, er spricht von der Eröffnung des Konferenzzentrums im Jahre 1985, gibt allerdings zu bedenken, daß man hier noch neue Überlegungen anstellen muß.

Die Opposition - wir haben das schon mehrmals gesagt - wird darüber wachen, daß dieses Konferenzzentrum nicht auch hinter einem solchen Milliarden Schleier gebaut wird wie die UNO-City. Wir werden dafür sorgen, daß korrekte Pläne auf den Tisch gelegt werden, daß

Dr. Eduard Moser

darüber im Parlament befunden wird und daß die Ausgaben so gestaltet werden, um es vor dem österreichischen Steuerzahler verantworten zu können.

Meine Damen und Herren! Eines noch zum Abschluß. Es gibt das ständige Gerede des Herrn Bundeskanzlers von der großen Beschäftigungsreserve diese Mammutbaues. Ich zitiere ihn: Man kann nur davon ausgehen, daß das eine wunderbare beschäftigungspolitische Reserve darstellt. Es gab 1 000 Menschen im Laufe der Jahre Brot. Und so weiter.

Meine Damen und Herren, das sei gar nicht geleugnet. Aber ob Sie die UNO-City bauen, ob Sie Autobahnen bauen, ob Sie Spitäler bauen oder ob Sie den Wasserbautenförderungsfonds finanzieren - es ist ja alles dasselbe, alles ist Beschäftigungspolitik. Ich glaube, man könnte sagen: So ungeschickt kann man das Geld gar nicht ausgeben, daß es nicht der Arbeitsplatzsicherung dient. Denn jedes Geld, das man hinauswirft, wird dazu verwendet, etwas zu kaufen, und damit habe ich wieder einen Arbeitsplatz mehr oder weniger mitgesichert. Jede Geldverwendung ist arbeitsplatzfördernd, sogar die dümmste.

Es ist eben der Kern des Taus-Planes, daß vernünftige Geldausgaben zur Arbeitsplatzsicherung gefordert werden; nicht solche schizophrene wie von der Regierung Kreisky bei dem gigantischen Unternehmen der UNO-City.

Sehen Sie, aus dem großartigen Konzept der Regierung Klaus ist ein gewaltiger Prestige-Bau geworden, der mit gigantischen Schuldentürmen weit im Land sichtbar ist. Man muß immer wieder erwähnen: 10 Milliarden Schilling sind für die Türme noch zu zahlen, und die werden wir alle zu zahlen haben in Österreich. Ich glaube, wir müssen den Staatsbürger dafür interessieren. Ich schließe mit dem Ausspruch, den ich schon mehrmals hier verwendet habe: Die Schulden von heute sind die Steuern von morgen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident **Probst**: Zum Wort gelangt der Herr Abgeordnete Schemer.

Abgeordneter **Schemer** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Obwohl ich kein Fußballfan bin, werde ich mich in Anbetracht des großen sportlichen Ereignisses, das in Kürze über den Fernsehschirm gehen wird, sehr kurz halten. Alle Jahre wieder treten die Redner der großen Minderheitspartei dieses Hauses an das Rednerpult, um einerseits das Projekt der UNO-City für die seinerzeitige Regierung Klaus zu reklamieren, andererseits zu behaupten, es wäre zu groß gebaut worden und daß hier ein Fall von Gigantonomie vorliege.

Der Herr Kollege Dr. König hat im Vorjahr sogar von einer „Geisterburg“ gesprochen, für die alle Österreicher aufzukommen hätten. Und heute, meine sehr geehrten Damen und Herren, habe ich den Eindruck, daß sich mein Vorredner Dr. Moser nur sehr oberflächlich mit dieser Materie befaßt haben kann *(Ruf: Gott sei Dank!)*, und ich werde dies in meinen Ausführungen auch sehr klar beweisen.

Ich habe bereits in meinem Debattenbeitrag am 1. Juni 1977 dargelegt, daß der Raumbedarf auf Grund einer seinerzeitigen schriftlichen Abklärung zwischen dem Außenministerium und den Vertretern der Atombehörde und der UNIDO festgelegt wurde. Und auch in dem Schriftwechsel zwischen dem Generalsekretär der Vereinten Nationen und dem Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten ist die Zahl von rund 4 500 Plätzen enthalten. Horrormeldungen, meine Damen und Herren von der ÖVP, die Sie ständig hinausposaunen und die nicht einen Funken Wahrheit enthalten, werden ja nicht glaubwürdiger dadurch, daß man sie ständig wiederholt.

Dem heute vorliegenden Bericht können wir neuerlich immer nur die von uns festgestellten Fakten entnehmen. Fest steht, Hohes Haus, daß diese Anlage im Sommer 1979 fertiggestellt wird und auf Grund einer Zusage des stellvertretenden UN-Generalsekretärs alle Vorkehrungen für eine termingemäße Übersiedlung der betroffenen Einheiten aus New York und Genf getroffen werden.

Die Atombehörde wird auf Grund einer Mitteilung des Herrn Generalsekretärs Eklund nicht nur den Büroturm A 1, sondern auch den gesamten Büroturm A 2 benötigen. Diese Organisation wird 1979/80 mit etwa 1 500 Personen in diese Baulichkeiten einziehen. Die UNIDO wird den Büroturm U 1 mit 17 Stockwerken zur Gänze und den Turm U 2 zu einem Drittel belegen. Von den restlichen zwei Dritteln dieses Turmes werden 50 Prozent von weiteren Einheiten aus Genf und New York belegt werden.

Somit scheint, meine Damen und Herren, eine Meldung der Zeitung „Luxemburger Wort“ vom 15. März dieses Jahres bestätigt, in der es heißt, daß bis Ende 1979 3 700 Personen der Atombehörde und der UNIDO in den Donaupark einziehen werden, und es bleiben somit lediglich 900 Plätze für eine Wachstumsreserve übrig.

Und noch konkreter, meine Damen und Herren, schrieb die Zeitung „Die Presse“ am 10. März dieses Jahres, eine Zeitung, der Sie, meine Damen und Herren von der ÖVP, doch sicherlich kein Naheverhältnis zur Sozialistischen Partei oder zur österreichischen Bundesregierung anlasten werden. Ich lese hier die

Schemer

Überschrift „UN errichten Zentralbüro in Wien ‚City ist spätestens 1983 voll besetzt‘“. Ich möchte das nicht vorlesen, nur einen Satz daraus zitieren: Es gibt dazu „die Versicherung, daß der gesamte Gebäudekomplex bis 1982, spätestens 1983, bis auf den letzten Schreibtisch belegt sein werde.“ (Abg. DDr. König: Von wem?) „Die Wachstumsraten bei den UN betragen derzeit drei, jene bei der Atomenergiebehörde beträgt fünf Prozent“ - (Abg. DDr. König: Wer sagt denn das?) hören Sie doch zu, ich lese es Ihnen ja vor - „und New York und Genf platzen aus allen Nähten.“ (Zwischenrufe bei der ÖVP.) Ich habe es Ihnen vorgelesen aus der „Presse“. Das ist die Wahrheit, meine Damen und Herren von der Volkspartei, das ist die Wirklichkeit, und die können Sie hier nicht durch Zwischenrufe wegdiskutieren. (Beifall bei der SPÖ.)

Und auf Grund dieser vorliegenden Fakten müßte doch endlich klargestellt sein, daß für die Bundesregierung kein Anlaß bestand, weniger zu bauen, abgesehen davon, daß die von der ÖVP vorgeschlagenen Einsparungen, wie geringere Höhe der Bürotürme, nur ganz geringe Einsparungen gebracht hätten. Hätten wir das getan, meine Damen und Herren, wäre Österreich die Chance genommen worden, weitere Organisationen nach Wien zu bekommen. Das war ja übrigens auch die Zielsetzung der Regierung Klaus, von der Sie heute, meine Damen und Herren von der rechten Seite des Hauses, nicht mehr viel wissen wollen.

Und nun einige Worte zu den Baukosten. Sie, meine Damen und Herren von der ÖVP, haben wiederholt die Behauptung aufgestellt, dieses Bauwerk werde 20 Milliarden Schilling kosten, wobei Ihre Aussage so formuliert war, daß man nicht klar erkennen konnte, ob in diesem Betrag auch das Österreichische Konferenzzentrum beinhaltet sei. Tatsache ist, daß die präliminierten Baukosten bei 6,6 Milliarden lagen, die voraussichtlichen Endkosten einschließlich der Preissteigerungen bei 5,8 Milliarden liegen werden. Natürlich kommen auch die Zinsen in etwa gleicher Höhe hinzu, sodaß das Gesamterfordernis etwa bei 11,6 Milliarden Schilling liegen wird. Eine genaue Kostenberechnung für das Österreichische Konferenzzentrum ist zurzeit noch nicht exakt möglich, doch kann man etwa mit 4,5 Milliarden Schilling rechnen.

Daß dieses Konferenzzentrum notwendig ist, steht außer Zweifel, weil ja immer mehr Konferenzen nach Wien verlegt werden und das derzeitige Konferenzzentrum Hofburg, abgesehen von dem heute teilweise fehlenden Standard, für große Staatenkonferenzen ja zu klein ist.

Und nun, Hohes Haus, zur politischen Seite. Diese UNO-City ist ein echter Beitrag zur

Neutralitätspolitik unseres Landes. Die Anwesenheit wichtiger internationaler Institutionen stellt einen ebenso wertvollen Schutz wie unser österreichisches Bundesheer dar. Die Geschichte hat doch gezeigt, daß die mächtigen Staaten dieser Erde interessiert sind, internationale Verbindungen auch im Kriegsfall aufrechtzuerhalten, sonst würde heute Hongkong oder Macao vielleicht nicht mehr existieren, und auch die Schweiz hätte im Zweiten Weltkrieg den Hitler-Truppen nicht standhalten können.

Diese Umstände wurden seinerzeit auch von der ÖVP anerkannt, als sie noch Regierungsverantwortung trug. In der Opposition glaubt sie, ein politisches Geschäft mit dieser Frage machen zu können, in Wirklichkeit schädigt sie das Ansehen unserer Republik. Und niemand Geringerer als der frühere Außenminister Lujo Tončić, den Sie ja sehr gut kennen werden, meine Damen und Herren von der Volkspartei, stellte in einem Vortrag am 13. Oktober 1977 in der Mitgliederversammlung der Salzburger Industriellenvereinigung fest, daß der Streit um die UNO-City Wien für Österreich außenpolitisch äußerst abträglich ist. Und auch der schweizerische Botschafter in Österreich, René Keller, äußerte sich am 14. Februar dieses Jahres sehr positiv über die Ansiedlung internationaler Organisationen in Wien und meinte, der Aufwand für die UNO-City wiege einige Divisionen auf.

Ihnen, meine Damen und Herren von der rechten Seite des Hauses, möchte ich sagen: So, wie man die Wirtschaft krankjammern kann, wie Sie das immer tun, kann man auch dieses Projekt verteufeln, bis die Vereinten Nationen Österreich nicht mehr als ein Land betrachten, in dem sie willkommen sind, und schließlich wegbleiben.

Ich kann mir aber nicht vorstellen, meine Damen und Herren von der ÖVP, daß dies Ihr Ziel ist. Ich kann mir das nicht vorstellen. Vor einem Monat noch haben Sie mit uns ein gemeinsames Bekenntnis zu dieser Republik abgelegt. Hören Sie auf, meine Damen und Herren von der ÖVP, dieses Projekt in den tagespolitischen Streit zu ziehen, bekennen Sie sich zu dem UNO-Projekt in Wien, zeigen Sie, daß Sie staatspolitische Größe besitzen. (Beifall bei der SPÖ.)

Präsident **Probst**: Zu Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Dr. Ermacora.

Abgeordneter Dr. **Ermacora** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Wenn der Vorredner an uns appelliert, sich zu diesem Projekt zu bekennen, so ist dieser Appell doch nicht notwendig, denn die Österreichische Volkspartei beziehungsweise die Regierung Klaus hat

Dr. Ermacora

doch diese Idee gehabt, Wien zu einer UNO-Stadt zu machen. (*Abg. Schemer: Aber nicht gemacht!*) Was aber Sie gemacht haben, meine Damen und Herren, ist, ein Projekt zu entwickeln, das in seiner Größe so nie eingeplant gewesen ist. Das ist doch die Problematik. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Wir diskutieren doch nicht über die Idee, Wien zu einer UNO-Stadt zu machen, sondern wir diskutieren über Ihr Projekt, nicht über unser Projekt; nämlich über Ihr Projekt, hier in einer Gigantomanie ein Gebäude aufzuführen, bei dem Sie nicht imstande sind, im Augenblick die Besetzung sicherzustellen.

Ich möchte einmal herausstellen, weil Sie von den betroffenen Einheiten gesprochen haben: Ja welche sind denn diese betroffenen Einheiten? Wissen Sie, daß man jetzt größere Flächen baut, um nur diese Türme zu füllen? Und wenn Sie vom Turm A 2 gesprochen haben, bei dem man ein Drittel mit UNO-Beamten besetzen kann und die anderen zwei Drittel nicht: Ja haben Sie jemals die Überlegung angestellt, was dann mit den Sicherheitsproblemen sein wird in diesem Haus? Haben Sie sich darüber Gedanken gemacht? Sie lachen hier, weil Sie wahrscheinlich die Problematik überhaupt nicht kennen. (*Beifall bei der ÖVP. - Abg. Schemer: Sie haben das wahrscheinlich noch nicht gesehen!*) Nein, nein, ich war schon dort. Ich habe in zwei Untersuchungsausschüssen mitgearbeitet und kenne die Probleme sehr, sehr gut.

Wissen Sie, welche Problematik sich aus der Sicherheit in der Schweiz ergeben hat? Wissen Sie vielleicht, daß man es in diesem März wegen der mangelnden Sicherheitsvorkehrungen mit Personen zu tun hatte, die in Sitzungen eingedrungen sind, nur weil man die Sicherheitsvorkehrungen nicht genügend gestaltet hat? Und hier wollen Sie behaupten, daß man beim A 2-Turm, wenn er etwa nur zu einem Drittel von UNO-Beamten besetzt ist und in den anderen zwei Dritteln von anderen Organen und Organisationen, die Sicherheit sicherstellen kann? Darüber müssen Sie erst einmal nachdenken, bevor Sie solche Erklärungen abgeben. Verzeihen Sie, daß ich das so deutlich herausstelle. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Ich wende mich aus echter Sachkenntnis ja nicht gegen das Projekt, Wien zu einer UNO-Stadt zu machen. Daß sie es heute nicht ist oder nur am Rande, das muß man auch herausstellen. Glauben Sie, daß man heute von den Vereinten Nationen etwa nach Wien eine Konferenz verlegen kann, ohne unendliche Summen auszugeben? Warum kann man das nicht? - Weil Wien eben keine UNO-Stadt in diesem Sinne ist, weil es noch nicht gelungen

ist, Wien automatisch zur UNO-Konferenzstadt zu machen. Das muß man wissen.

Ich möchte noch herausstellen: Wenn man wegen 300 Millionen Schilling der verstaatlichten Industrie betteln gehen muß, gibt man gleichzeitig für dieses Projekt Milliarden Schilling aus, ohne daß dies in der Sache notwendig wäre. Und das, glaube ich, müßten Sie bedenken, wenn Sie so forsch für diesen Bericht stimmen. (*Beifall bei der ÖVP.*)

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

Wünscht der Berichterstatter ein Schlußwort?
- Kein Schlußwort.

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den Antrag des Ausschusses, den vorliegenden Bericht des Bundesministers für Finanzen, III-102 der Beilagen, zur Kenntnis zu nehmen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. - Danke, einstimmig angenommen.

9. Punkt: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Sechsendreißigsten Bericht des Bundesministers für Finanzen (III-104 der Beilagen) gemäß § 1 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 9. September 1966, BGBl. Nr. 207, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 470/1974 (Katastrophenfondsgesetz) betreffend das Kalenderjahr 1977 (839 der Beilagen)

Präsident **Probst**: Wir gelangen zum 9. Punkt der Tagesordnung: Sechsendreißigster Bericht des Bundesministers für Finanzen gemäß dem Katastrophenfondsgesetz betreffend das Kalenderjahr 1977.

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

Berichterstatter **Hietl**: Herr Präsident! Hohes Haus! Aus dem obgenannten Bericht geht unter anderem hervor, daß im Kalenderjahr 1977 an Beiträgen 1 422 932 303 S beim Katastrophenfonds eingegangen sind und 1 234 212 052 S verausgabt wurden. Der Kontostand der einzelnen Subkonten betrug am Ende des Kalenderjahres 1977 990 896 549 S.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat den gegenständlichen Bericht in seiner Sitzung am 5. April 1978 in Verhandlung genommen. Bei der Abstimmung wurde einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause die Kenntnisnahme des Berichtes zu empfehlen.

Hiel

Der Finanz- und Budgetausschuß stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle den Sechsendreißigsten Bericht des Bundesministers für Finanzen zur Kenntnis nehmen.

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

Präsident **Probst**: Ich danke dem Herrn Berichterstatter.

Zum Wort ist niemand gemeldet.

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den Antrag des Ausschusses, den vorliegenden Bericht des Bundesministers für Finanzen, III-104 der Beilagen, zur Kenntnis zu nehmen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. - Danke, einstimmig angenommen.

Die Tagesordnung ist erschöpft.

Ich gebe bekannt, daß in der heutigen Sitzung der selbständige Antrag 86/A eingebracht worden ist.

Ferner sind die Anfragen 1782/J bis 1796/J eingelangt.

Die nächste Sitzung berufe ich für heute, Mittwoch, den 12. April, um 20 Uhr mit folgender Tagesordnung ein:

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Bericht der Bundesregierung (III-97 der Beilagen) gemäß § 22 des ERP-Fonds-Gesetzes, BGBl. Nr. 207/1962, betreffend den Jahresbericht und Jahresabschluß 1976/77 des ERP-Fonds (837 der Beilagen).

In dieser Sitzung findet keine Fragestunde statt.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 19 Uhr 57 Minuten