

Stenographisches Protokoll

42. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

XVI. Gesetzgebungsperiode

Mittwoch, 11. April 1984

Inhalt

Personalien

Krankmeldungen (S. 3586)

Entschuldigungen (S. 3586)

Fragestunde (29.)

Verkehr (S. 3586)

Dkfm. DDr. König (232/M); Eigruher, Roppert, Hietl

Bergsmann (233/M); Dr. Gugerbauer, Dr. Lenzi, Dkfm. Gorton

Ing. Hobl (226/M); Dr. Keimel, Eigruher, Gärtner

Reicht (227/M); Dkfm. DDr. König, Dr. Gugerbauer

Hintermayer (241/M); Reicht, Neumann, Mag. Ortner

Vetter (234/M); Mag. Ortner, Strache, Dkfm. DDr. König

Bayr (235/M); Hintermayer, Helmuth Stocker, Hietl

Ausschüsse

Zuweisungen (S. 3599)

Eingebracht wurden

Regierungsvorlage

254: Stellenplanänderungsgesetz 1984 (S. 3599)

Petition

betreffend Schutz der Donau-March-Auen (Ordnungsnummer 1) (überreicht durch die Abgeordneten Heinzinger, Dr. Marga Hubinek und Karas) (S. 3599) — Zuweisung (S. 3599)

Anträge der Abgeordneten

Dr. Schranz, Mag. Kabas, Heinzinger und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Konsumentenschutzgesetz geändert wird (87/A)

Dr. Marga Hubinek und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Gesetz vom 6. Juli 1938, dRGBl. IS 807, zur Vereinheitlichung des Rechts der Eheschließung und der Ehescheidung geändert wird (Ehegesetz-Novelle 1984) (88/A)

Anfragen der Abgeordneten

Probst, Mag. Ortner und Genossen an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft betreffend die Eignung von Glucurono-Gamma-Lacton zur Bekämpfung des Waldsterbens (670/J)

Karas und Genossen an den Bundesminister für Unterricht und Kunst betreffend Verlängerung der Ausbildung an den Sozialakademien (671/J)

Wimmersberger und Genossen an den Bundesminister für soziale Verwaltung betreffend widersprüchliche Äußerungen des Sozialministers zur „Aktion 57/52“ (672/J)

Ing. Gassner und Genossen an den Bundesminister für soziale Verwaltung betreffend negative Auswirkungen der 35-Stunden-Woche (673/J)

Dipl.-Ing. Dr. Leitner, Dr. Stummvoll, Dr. Marga Hubinek, Dipl.-Ing. Maria Elisabeth Möst, Dr. Maria Hosp und Genossen an den Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz betreffend wirksame Maßnahmen zur möglichen Verhinderung von Schwangerschaftsabbrüchen (674/J)

Dipl.-Ing. Dr. Leitner, Pischl, Dr. Laner, Huber und Genossen an den Bundesminister für Inneres betreffend „Notunterkunft“ der Gendarmerie in Mayrhofen (675/J)

Dr. Lichal und Genossen an den Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten betreffend abfällige Äußerungen sozialistischer Spitzenpolitiker über einen Nachbarstaat (676/J)

Dr. Graff, Dr. Lichal und Genossen an den Bundesminister für Inneres betreffend die Reformbedürftigkeit des Verwaltungsstrafrechts (677/J)

Dr. Paulitsch, Koppensteiner und Genossen an den Bundesminister für Finanzen betreffend die Situation der Zöllner an der österreichisch-italienischen Grenze (678/J)

Dr. Marga Hubinek, Dr. Stummvoll und Genossen an den Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz betreffend endgültige Klärung der Verschwendung rund um die ARGE-Kostenrechnung (679/J)

Dr. Puntigam und Genossen an den Bundesminister für Finanzen betreffend Änderung des Katastrophenfondsgesetzes (680/J)

Anfragebeantwortungen

des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten Bergmann und Genossen (472/AB zu 461/J)

des Bundesministers für Familie, Jugend und Konsumentenschutz auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Reinhart und Genossen (473/AB zu 476/J)

des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Ermacora und Genossen (474/AB zu 529/J)

des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten Heinzinger und Genossen (475/AB zu 548/J)

des Bundeskanzlers auf die Anfrage der Abgeordneten Bergmann und Genossen (476/AB zu 460/J)

Beginn der Sitzung: 9 Uhr

Vorsitzender: Präsident **Benya**.

Präsident: Die Sitzung ist eröffnet.

Krank gemeldet sind die Abgeordneten Gossi, Modl, Dr. Reinhart und Teschl.

Entschuldigt haben sich die Abgeordneten Probst, Keller, Frodl, Dr. Ermacora, Deutschmann und Lafer.

Fragestunde

Präsident: Wir beginnen mit der Fragestunde.

Bundesministerium für Verkehr

Präsident: 1. Anfrage: Abgeordneter König (ÖVP) an den Herrn Bundesminister für Verkehr.

232/M

Welche Mehrkosten entstehen durch den Parallelverkehr von Bahn- und Buslinien?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Verkehr **Lausecker:** Sehr verehrter Herr Abgeordneter! Die Mehrkosten für Parallelverkehre werden sich in einer exakten Höhe nicht beziffern lassen, weil ganz einfach die Definition, was ein Parallelverkehr ist, wahrscheinlich unmöglich sein wird, wenn man nicht davon ausgeht, daß jeder Kilometer nebeneinander ein Parallelverkehr ist. Aber ich stehe nicht an, auch aus Anlaß Ihrer Anfrage zu sagen, daß die Tatsache der Parallelverkehre einer eingehenden Untersuchung bedarf, die auch im Gange ist.

Präsident: Zusatzfrage.

Abgeordneter Dkfm. DDr. **König:** Herr Bundesminister! Sie selbst haben auf Befragen einmal gesagt, daß von den 44 Nebenbahnen 40 neben sich einen Autobusverkehr haben, wobei natürlich manche Autobusse auch Ortschaften neben den Eisenbahnstrecken bedienen. Aber in sehr vielen Fällen handelt es sich um einen echten Parallelverkehr, der dann dazu führt, daß die Personenzüge leer und daher defizitär sind. Daher war es immer

unser Vorschlag, daß man diesen teuren Parallelverkehr aufgeben soll und entweder im Taktverkehr mit einer Dieselnatur auf der Schiene fahren oder eben im Personenverkehr nur mit dem Bus fahren und auf der Schiene dann nur den billigeren Güterverkehr als Anschlußverkehr belassen soll.

Sie, Herr Bundesminister, haben jetzt gesagt, das werde studiert werden. Meine Frage: Können Sie sagen, bis wann eine derartige Untersuchung über die Beseitigung von Parallelverkehren abgeschlossen sein wird?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister **Lausecker:** Herr Abgeordneter! Sie selbst haben ja in einer Fragestunde hier im Hohen Haus im Jänner 1983 die Frage nach den Einzelkalkulationen gestellt. Ich habe daraufhin diese Untersuchung der Einzelkalkulation der einzelnen Linien veranlaßt. Diese ist im Gange. Ich gehe davon aus, daß sie bis etwa Mitte dieses Jahres fertig sein wird. Sie und der Entscheidungsprozeß um die Nebenbahnen werden Anlaß sein, in dieser Frage konkret zu werden.

Präsident: Weitere Zusatzfrage.

Abgeordneter Dkfm. DDr. **König:** Danke für diese konkrete Auskunft, Herr Bundesminister. Wir haben ja in der ÖBB-Novelle in der Form, wie sie von Ihnen vorgelegt wurde, auch den Autobusverkehr drinnen gehabt. Er sollte auch in kaufmännische und gemeinwirtschaftliche Leistungen getrennt ausgewiesen werden. Leider wurde diese Bestimmung dann auf Grund einer Mehrheitsentscheidung wieder entfernt. Für uns ist das besonders betrüblich, weil man eigentlich nicht einsehen kann, warum man nicht einem Privaten eine defizitäre Buslinie anbieten soll, wenn der sie kostendeckend führen kann, warum das dann der Steuerzahler zahlen muß. (Zustimmung bei der ÖVP.)

Meine Frage: Hat der Herr Vizekanzler Dr. Steger für die Freiheitliche Partei an jener Regierungssitzung teilgenommen, in der die Regierungsvorlage in ihrer ursprünglichen Form, wo also der Autobusverkehr mit enthalten war, vorlag, und dafür gestimmt?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister **Lausecker:** Herr Abgeord-

Bundesminister Lausecker

neter! Ich kann, da ich das Sitzungsprotokoll nicht hier habe, natürlich nicht aus dem Handgelenk beantworten, ob der Herr Vizekanzler persönlich anwesend war. Aber gehen Sie davon aus. Die Regierungsvorlage hat mit der erforderlichen Einstimmigkeit die Bundesregierung passiert. Ich nehme daher an, daß auch der Herr Vizekanzler dabei gewesen ist. Aber das war eine Regierungsvorlage, in der die Buslinien für die Gemeinwirtschaftlichkeitsrechnung drinnen gewesen wären.

Nach einer Meinungsbildung hier im Hohen Haus ist man dann zur Auffassung gekommen (*Abg. Gurtner: Mehrheitlich!*): Nein! Die Gemeinwirtschaftlichkeitsrechnung geht daher für die Schiene. Das sind aber in etwa 95 Prozent des Wirkungsbereiches der Österreichischen Bundesbahnen.

Ich darf darauf verweisen, daß hier im Hohen Haus, im übrigen einstimmig, ein Entschließungsantrag seine Zustimmung gefunden hat, der sehr deutlich der Notwendigkeit der Zusammenarbeit mit dem Ziel einer Zusammenführung zwischen KWD und Postautodienst das Wort redet.

Ich sage aber noch einmal: Gemeinwirtschaftlichkeitsrechnung — dafür wäre als Vorstufe nach Ihrem Vorschlag die Ausschreibung gewesen. Da nun die Rechtswohltat der Gemeinwirtschaftlichkeitsrechnung auf die Schiene beschränkt ist, ist das eine Frage, die sich für den KWD im Lichte der jetzigen Rechtslage nicht stellt.

Präsident: Weitere Frage: Herr Abgeordneter Eigruber.

Abgeordneter **Eigruber** (FPÖ): Herr Bundesminister! Man läßt ja bewußt Autobusse parallel zu Bahnen fahren, vor allem zu Nebenbahnen, weil man nicht alle Stunden einen Zug bewegen kann, denn das wäre nicht rationell.

Ich frage Sie daher: Sehen Sie die Wechselwirkung hinsichtlich eines künftigen Nebenbahnverkehrs zu einem sinnvollen Busverkehr gegeben?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister **Lausecker:** Herr Abgeordneter! Das Verhältnis zwischen Schienenverkehr und Busverkehr läßt sich wohl letztlich nur durch die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs erklären. Die Schiene war zuerst da. Dann sind in der Flächenbedienungs die Bus-

verkehre entstanden. Ich glaube, daß es im Prinzip auch in der Zukunft so sein sollte, daß erhaltenswerte Nebenbahnen in einer vereinfachten Form betrieben werden und daß den Zubringerverkehr und die Flächenbedienungs dann der Bus übernimmt. Aber ich bin sicher, daß sich durch die kürzeren Halteabstände und durch die größere Flexibilität eine gewisse Parallelität nie wird vermeiden lassen.

Präsident: Weitere Frage: Abgeordneter Roppert.

Abgeordneter **Roppert** (SPÖ): Herr Bundesminister! Dieser nachgefragte Parallelverkehr ist ja nicht ausschließlich als ein solcher Schiene — Straße, sondern oftmals auch als Straße — Straße zu verstehen. Nun müssen öffentliche Verkehrsunternehmen sehr, sehr oft schwach frequentierte Linien führen, um eben ein bestimmtes Grundservedienst für die in diesen regionalen Gebieten wohnhafte Bevölkerung sicherzustellen.

Herr Bundesminister! Ich frage Sie: Wäre es nicht sinnvoll, daß sich durch Linienabtausch auch die betriebswirtschaftliche Situation bei diesen öffentlichen Verkehrsträgern, wie zum Beispiel beim KWD oder bei der Post, verbessern könnte?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister **Lausecker:** Herr Abgeordneter! Ich habe schon vor geraumer Zeit eine besondere Gruppe zur Zusammenarbeit zwischen Post und Bahn für die Busverkehre eingesetzt. Dort läßt man sich die Frage des Linienabtausches von Gemeinschaftsverkehren wie überhaupt von gemeinsamen Einrichtungen sehr angelegen sein. Ich würde meinen, daß das eine sehr sinnvolle Vorgangsweise — der Linienabtausch und die Gemeinschaftsverkehre — für eine weitere und sinnvolle Zusammenarbeit ist.

Präsident: Weitere Frage: Abgeordneter Hietl.

Abgeordneter **Hietl** (ÖVP): Diese Frage des Parallelverkehrs Schiene — Autobus ist ja nicht neu. Ich erinnere mich an die vielen Verkehrsausschußsitzungen: Jedes Jahr ist beim Budget diese Frage aufgetaucht, und immer wieder wurde erklärt, man werde dieser Sache nachgehen und sie prüfen. Gerade im nördlichen Grenzland Niederösterreichs, wo über Einstellung oder Nichteinstellung von Nebenbahnen viel diskutiert wurde,

Hiedl

haben wir immer wieder diese Frage aufgeworfen.

Ich glaube, man müßte, so wie der Vorredner erklärt hat, einmal sinnvoll die Wirtschaftlichkeit prüfen. Dem einzelnen Arbeitnehmer, der in diesem nördlichen Grenzgebiet sehr viel pendeln muß, ist das auf Grund der hohen Kosten mit eigenem Pkw nicht mehr zumutbar. Man müßte entsprechende Linien fördern, wobei klargestellt werden muß: Wo ist es unbedingt notwendig, die Bahn zu führen, wo geht es, den Kraftwagendienst einzusetzen? Das Nebeneinander ist wenig sinnvoll. Ich glaube, daß diese Sache dem Steuerzahler sehr viel Geld kostet. Es ist daher eine solche Prüfung notwendig.

Wann endlich, Herr Bundesminister, wird das klar sein? Können Sie das deutlich mit einer Zeitangabe beantworten? Wann wird eine klare Trennlinie gezogen, ohne daß der Pendler besonders in Mitleidenschaft gezogen wird, sondern ihm die Möglichkeit geboten wird, zu seinem Arbeitsplatz zu kommen und auch zurückzukommen?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister **Lausecker:** Herr Abgeordneter! Ich verweise auf die Antwort, die ich dem Herrn Abgeordneten König vor wenigen Minuten gegeben habe. Ich gehe davon aus, daß diese Einzelanalyse der Linien bis Mitte des Jahres eine wichtige Entscheidungshilfe sein wird.

Aber gerade in Ihrer Heimat, sehr geehrter Herr Abgeordneter, wird sich dann, wenn wir ein sinnvolles Nebeneinander zwischen Nebenbahn und Busverkehr haben werden, sehr oft die Frage stellen, wie angenehm es denn ist, daß der Bus in den Ortskern hineinfährt, während die Bahnhöfe nicht im Ortskern sind. Sinnvolles Nebeneinander ist daher nicht nur eine Vergeudung von Steuergeldern, sondern auch eine Frage der Annehmlichkeit in einer Region wie der, die Sie hier vertreten.

Präsident: Wir kommen zur Anfrage 2: Abgeordneter Bergmann (ÖVP) an den Herrn Bundesminister.

233/M

Wann werden die Autobusdienste von Bahn und Post zusammengelegt?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister **Lausecker:** Sehr geehrter

Herr Abgeordneter! Eine Zusammenlegung der beiden Unternehmungen ist ein Ziel, dem sicher eine Periode der Zusammenarbeit vorausgehen muß. Ich darf gleichfalls auf das heute schon Gesagte verweisen, daß gemeinsame Einrichtungen, gemeinsame Garagen, ein Gemeinschaftsbus, gemeinsame Fahrpläne, Linienabtäusche und Gemeinschaftsverkehre einen wichtigen Akt darstellen. Sie selbst wissen, daß es im übrigen zwei völlig getrennte Dienst- und Besoldungsrechtsbereiche sind, auf Grund deren in diesen beiden Betrieben der Dienst versehen wird.

Präsident: Zusatzfrage.

Abgeordneter **Bergmann:** Herr Minister! Die Zusammenlegung der Kraftwagendienste der Post und der Bahn ist eine ziemlich alte Forderung der Österreichischen Volkspartei. Nun ist plötzlich am 29. März ein Antrag der Abgeordneten Peter und Prechtl eingebracht worden, der die stufenweise Zusammenlegung fordert. Wir sind diesem Antrag selbstverständlich gern beigetreten.

Der Sinn dieser Zusammenlegung ist nun aber selbstverständlich die Möglichkeit eines wirtschaftlicheren Arbeitens in den Werkstätten der Post und der Bahn, einer wirtschaftlicheren Haltung des Fuhrparkes, einer vielleicht auch wirtschaftlicheren oder rationelleren Verwaltung. Kurz gesagt: Eine Rationalisierung.

Meine Frage, Herr Minister: Wann werden Sie ein diesbezügliches Rationalisierungskonzept erarbeiten lassen?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister **Lausecker:** Herr Abgeordneter! Die heute schon mehrfach zitierte Arbeitsgruppe und Bemühungen sind Teile dieses Rationalisierungskonzeptes. Sie haben völlig richtig gesagt, daß der bloße formale Akt der Zusammenlegung noch gar nichts brächte. Im Vorfeld aber ist die Benützung gemeinsamer Anlagen und gemeinsamen Materials ein wichtiger ökonomischer Akt im Interesse einer wirtschaftlichen Betriebsführung der beiden Betriebe. Er erfolgt auch lange vor einer formalen Zusammenlegung.

Präsident: Weitere Zusatzfrage.

Abgeordneter **Bergmann:** Herr Minister! Sie haben selbst in Ihrer ersten Antwort gesagt, daß es sehr wesentliche besoldungsrechtliche und dienstrechtliche Unterschiede zwischen Post und Bahn gibt. Nun ist vor eini-

Bergmann

gen Jahren in der Bundesrepublik Deutschland Ähnliches geschehen: Der Kraftwagendienst der Deutschen Bundesbahn und jener der Deutschen Bundespost wurden zusammengelegt, und zwar unter der Leitung der Deutschen Bundesbahn.

Meine Frage lautet daher: Werden im Rahmen einer Zusammenlegung, die sicherlich stufenweise erfolgen wird, die Eisenbahner Postbedienstete oder werden die Postbediensteten Eisenbahner?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Lausecker: Herr Abgeordneter! Angesichts der Langfristigkeit solcher Vorgänge wird sich die Frage, wenn es einmal soweit ist, gar nicht stellen. Aber weil Sie Deutschland zitieren, darf ich darauf hinweisen, daß ja in Österreich der überwiegende Teil der öffentlich Bediensteten — nicht nur der hohen Dienstnehmer, sondern auch der sogenannten kleinen Leute — pragmatische Bedienstete sind oder bei den Österreichischen Bundesbahnen in einer Quasi-Pragmatik stehen. In der Bundesrepublik ist der Beamtenstand, wenn Sie so wollen, eine dünne Schicht im Vergleich zu den Tarifbediensteten. Ich gehe davon aus, daß Sie als Abgeordneter ja nicht die Infragestellung des öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnisses meinen. Damit ist aber zugleich vorgegeben, daß zwei gewachsene Dienstrechte nur in einer langfristigen und für künftig Eintretende geltenden Entwicklung in einem einheitlichen Dienstrecht Wirklichkeit finden könnten.

Präsident: Eine weitere Frage: Herr Abgeordneter Gugerbauer.

Abgeordneter Dr. Gugerbauer (FPÖ): Herr Bundesminister! Sie haben bereits auf die Bedeutung gemeinsamer Anlagen und gemeinsamen Materials hingewiesen. Ich darf hier nachstoßen und konkret fragen in Richtung Gemeinschaftsbus von Bahn und Post: Wann ist mit dem Einsatz dieses Gemeinschaftsbusses zu rechnen?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Lausecker: Herr Abgeordneter! Es sind einige Prototypen in Verwendung. Wir müssen den Erprobungszeitraum so halten, daß eine Sommer- und eine Wintererprobung damit gedeckt sind. Nicht ursächlich bei Post und Bahn gelegen, ist es zur Präsentation des Gemeinschaftsbusses erst zu Beginn dieses Jahres — ich glaube, es war am

1. Februar — gekommen, sodaß die nächste Wintererprobung abgewartet werden muß. Wenn die Erprobung und die technische Eignung es zulassen, könnte man ab dem nächsten Jahr mit dem serienmäßigen Einsatz beginnen, was eine wichtige Frage für die heimische Wirtschaft wäre, denn dort wird er ja bestellt.

Präsident: Eine weitere Frage: Herr Abgeordneter Lenzi.

Abgeordneter Dr. Lenzi (SPÖ): Sehr geehrter Herr Bundesminister! Sollen die beiden Autobusdienste Ihrer Meinung nach unter einem zusammengelegt beziehungsweise fusioniert werden oder erst im Wege eines allmählichen längerdauernden Prozesses?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Lausecker: Herr Abgeordneter! Das kann nur in einem längerdauernden Prozeß sein, dem aber, bevor es überhaupt zu organisatorischen und rechtlichen Verflechtungen kommen könnte, die lange Periode der betrieblichen Zusammenarbeit vorausgehen müßte. Denn, wie heute schon gesagt, der bloß formale Akt einer Zusammenlegung wäre für niemanden ein Gewinn, und es muß ja vor allem ein Dienst am Kunden bleiben.

Präsident: Eine weitere Frage: Herr Abgeordneter Gorton.

Abgeordneter Dkfm. Gorton (ÖVP): Herr Bundesminister! Sie haben hinsichtlich dieser schrittweisen Zusammenführung, die Sie ja jetzt als Ersuchen oder als Auftrag des Parlaments in Form eines Entschließungsantrages vorliegen haben, terminlich sehr vage abgegrenzt. Ich möchte Sie sehr konkret fragen: Was beabsichtigen Sie in dieser Legislaturperiode in der Hinsicht noch durchzuführen, und ist mit dieser schrittweisen Zusammenlegung noch in dieser Legislaturperiode zu rechnen?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Lausecker: Herr Abgeordneter! Ich habe unmißverständlich gesagt, daß der bloße Formalakt kein Ziel sein kann, sondern die im Interesse des Kunden notwendige Zusammenarbeit wird in den Schritten erfolgen, wie ich sie heute beginnend mit der Anfragebeantwortung an den Herrn Abgeordneten König bereits auch mit Zeitmaßstab annonciert habe. Das Einzelkalkül wird hier bis Jahresmitte ein wichtiger Entscheidungs-

Bundesminister Lausecker

tatbestand sein, und dann kommt natürlich auch die Nebenbahnenentscheidung.

Präsident: Wir kommen zur Anfrage 3: Herr Abgeordneter Hobl (SPÖ) an den Herrn Minister.

226/M

Wie ist der derzeitige Stand der Reform der Lenkerprüfung?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Lausecker: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Der Stand der Reform der Lenkerprüfung erfordert es, daran zu erinnern, daß auf Grund eines Auftrages des Verkehrsausschusses an den Verkehrsminister im Jahre 1976 ein Themenkatalog erarbeitet wurde. Dieser ist für eine Objektivierung der Lenkerprüfung seinerzeit bekanntlich als nicht voll ausreichend empfunden worden.

Daraufhin kam es zur Ausarbeitung eines Fragenkataloges durch dankenswerte Arbeit des Kuratoriums für Verkehrssicherheit. Dieser ist im Sommer 1982 vorgelegen und den Ländern zugegangen. Man hat sich dann wohl inhaltlich identifiziert, aber doch erhebliche administrative Schwierigkeiten gesehen.

Das Verkehrsministerium hat im Lichte der abgegebenen Stellungnahmen ein vereinfachtes Variantenmodell erstellt, das jetzt vorliegt und das diesen Bedenken Rechnung trägt. Ich gehe davon aus, daß jetzt eigentlich in Zusammenarbeit mit den Ländern der Weg für eine Realisierung frei sein müßte.

Präsident: Zusatzfrage.

Abgeordneter Ing. **Hobl:** Herr Bundesminister! Worin bestehen nun die wesentlichen Veränderungen vor allem für den theoretischen Teil der Lenkerprüfung?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Lausecker: Das Ziel müßte ja — darüber war man sich immer einig — eine Objektivierung des Prüfungsvorganges sein im Interesse des Prüflings, aber auch des Prüfers. Über die genaue Größenordnung des Fragensortiments wird noch mit den Ländern ein Einvernehmen herzustellen sein. Man kann davon ausgehen, daß es 1 000 bis 1 200 Fragen sein werden, die dann in einer Kartei vorgegeben sind. Der Prüfer zieht seine Fragen und kann sich damit auf ein Gebiet einstellen, das er nicht nur einbahnig

durch Auswendiglernen von Fragen, sondern natürlich in einer Beherrschung des gesamten Stoffes bewältigen muß. Aber eine Objektivierung scheint damit gewährleistet zu sein.

Präsident: Weitere Zusatzfrage.

Abgeordneter Ing. **Hobl:** Herr Bundesminister! Sie sagten, daß der Prüfer die Fragen ziehen wird. Ich hoffe, daß der Kandidat die Fragen ziehen kann. (*Bundesminister Lausecker: Der Kandidat! Entschuldigung!*)

In diesem Zusammenhang möchte ich Sie fragen: Wie stehen die Bundesländer dazu, die im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung ja die Sache vollziehen müssen?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Lausecker: Die Bundesländer haben bei einer kürzlich abgehaltenen Verkehrsreferententagung erkennen lassen, daß sie mit dieser Vorgangsweise einverstanden wären. Es wäre dann so, daß das Fragensortiment vorhanden ist. Der Lenkerprüfer bekommt die Prüfungsblätter, und der Kandidat zieht aus den Blättern ein Prüfungsblatt. Mit diesem Prüfungsblatt ist dann die mündliche Prüfung zu gestalten. Es wird in etwa eine Relation von zwei Dritteln zu einem Drittel zwischen den verkehrsrechtlichen Fragen und den technischen Fragen zu erwarten sein. Wie gesagt, die Einzelheiten sollten in nächster Zeit so weit gediehen sein, daß auch die Bundesländer, die ja die Vollziehung dieser Materie innehaben, damit beginnen können.

Präsident: Eine weitere Frage: Herr Abgeordneter Keimel.

Abgeordneter Dr. **Keimel** (ÖVP): Herr Minister! Offensichtlich widerspricht Ihre jetzige Aussage mir vorliegenden Pressemeldungen, in denen es heißt, daß die beamteten Verkehrsreferenten aus den Bundesländern ein neues Prüfungsmodell vorbereitet hätten. Es handelt sich dabei nicht um jenes, das seit zwei Jahren in den Schubladen des Ministeriums ruht. Der Fachverband meint zu diesem Modell, es wäre ein Rückschritt um gut 30 Jahre, also eine echte Katastrophe. Das geht so schon seit Jahren.

Ich frage Sie daher: Wenn diese Meldung stimmt, was und wann werden Sie veranlassen — wann, ist vor allem wesentlich —, daß eine Lenkerprüfungsreform durchgezogen wird?

Präsident: Herr Minister, bitte.

Bundesminister Lausecker: Herr Abgeordneter! In den Schubladen des Ministeriums ist nie auch nur ein Blatt davon gewesen, sondern das Kuratorium hat sich in dankenswerter Vorarbeit der Mühe unterzogen, ein Fragensortiment zu gestalten, und hat das auch der Öffentlichkeit vorgestellt. Das ist im Sommer 1982 im Ministerium eingelangt und wurde unverzüglich an die Länder weitergeleitet. In den Ländern entstanden dann die von mir heute schon zitierten Bedenken. Ich weiß nicht, von wann die Meldung stammt, die Sie vorhin zitiert haben.

Am 27. März 1984, also vor ganz kurzer Zeit, gab es in Bad Schönau eine Zusammenkunft des Verkehrsministeriums mit den Verkehrsreferenten der Länder, und dort hat sich diese Lösungsmöglichkeit abzuzeichnen begonnen. Das ist der Stand der Dinge, die ich in der Einstiegsfrage befragt wurde.

Präsident: Weitere Frage: Herr Abgeordneter Eigruher.

Abgeordneter Eigruher (FPÖ): Herr Bundesminister! Ist im Zusammenhang mit der Reform der Lenkerprüfung beabsichtigt, auch das System der Lenkerberechtigung, insbesondere in Richtung der Einführung eines Stufenführerscheines für Motorräder beziehungsweise der Erteilung einer befristeten Lenkerberechtigung, zu ändern?

Präsident: Herr Minister, bitte.

Bundesminister Lausecker: Herr Abgeordneter! Eine befristete Lenkerberechtigung ist nicht Gegenstand der Lenkerprüfungsreform, denn sie bezieht sich ja auf die Abnahme der Lenkerprüfung. Dieser Gedanke, der schon wiederholt ventiliert wurde, bedürfte einer entsprechenden gesetzlichen Änderung. Wir haben das im Verkehrsausschuß bei verschiedenen Gelegenheiten beraten und werden das sicher auch weiterhin tun, aber aus Anlaß der Lenkerprüfungsreform wird in dieser Frage sicher nichts geschehen können.

Präsident: Weitere Frage: Herr Abgeordneter Gärtner.

Abgeordneter Gärtner (SPÖ): Herr Bundesminister! Wird die Neuorganisation der Lenkerprüfungen zu erhöhten Aufwendungen für den Bund und für die Länder führen?

Präsident: Herr Minister, bitte.

Bundesminister Lausecker: Die Aufwendungen, die dadurch entstehen, sind sicher

nicht nennenswert, denn es wird nach dem Modell, das diesbezüglich jetzt vorbereitet wird, lediglich darum gehen, die Vervielfältigung der Fragenkataloge vorzunehmen. Das und die Vorbereitung des neuen Systems sind schon eine Aufwendung, aber ansonsten wird damit kein erheblicher Aufwand erwartet.

Präsident: Wir kommen zur Anfrage 4: Herr Abgeordneter Reicht (SPÖ) an den Herrn Minister.

227/M

Welche Erfahrungen bestehen in bezug auf den Einsatz zusätzlichen Personals zwecks Abbau von Überstunden im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Lausecker: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Mit dem Einsatz zusätzlichen Personals zwecks Abbaus von Überstunden wurden sehr gute Erfahrungen gemacht. Ich möchte Ihnen das am Beispiel des Jahres 1983 vor Augen führen.

Die Überstunden bei der Post- und Telegraphenverwaltung sind im Jahre 1982 bei 8,2 Millionen gelegen. Im Jahre 1983 war auf Grund einer Reihe von Anlässen, wie etwa der Nationalratswahl, der Landtagswahl, des Papstbesuches, zu erwarten, daß eine Steigerung um mehr als 600 000 Überstunden eintreten würde. Es ist im Zuge gezielter Aufnahme von Personal gelungen, einen Abfangeffekt vorzunehmen, der dann nur 336 000 Überstunden erforderlich gemacht hat. Das heißt, es konnten um mehr als 230 bei 336 000 Überstunden abgefangen werden. Das ist zugleich auch ein wichtiger Beitrag zur Beschäftigungsvorsorge.

Präsident: Erste Zusatzfrage.

Abgeordneter Reicht: Sehr geehrter Herr Bundesminister! Im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung hat es im Jahre 1983 gewaltige Verkehrssteigerungen gegeben. Ich denke an den Inlandsverkehr mit einer Steigerung von 10,3 Prozent. Beim Paketverkehr betrug diese 6,4 Prozent, bei den Zeitungen 7,1 Prozent, bei den Einzahlungen 5,4 Prozent. Wieweit haben diese Verkehrssteigerungen zur Anordnung von Mehrleistung und Überstunden beigetragen?

Präsident: Herr Minister, bitte.

Bundesminister Lausecker: Das waren im einzelnen für die Nationalratswahl etwa

Bundesminister Lausecker

250 000 Überstunden, für die niederösterreichische Landtagswahl 15 000 Überstunden. Die Verkehrssteigerung bei Massensendungen, Zeitungen und Paketen machte 336 000 Überstunden erforderlich, und für den Papstbesuch wurden etwa 15 000 Stunden mehr geleistet. Insgesamt sind es etwas mehr als 600 000 Stunden gewesen. Durch die Aufnahme von 100 Leuten ab 1. März und von 300 Leuten ab 1. September konnten diese Vermehrungswerte nahezu halbiert werden.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Reicht: Herr Bundesminister! Die Post- und Telegraphenverwaltung hat vor allen Dingen auf dem Fernmeldesektor jährlich einen Zuwachs von weit über 100 000 neuen Telefonen. Weiters werden neue Dienste eingeführt, wie zum Beispiel der Bildschirmdienst, der Teletext, das Autotelefon. Diese Arbeiten erfordern sicherlich viel Zeit und auch viel Personal.

Meine Frage: Ist daran gedacht, durch eine Personalaufstockung den Überstundenanfall und die neuen Dienste abzudecken?

Präsident: Herr Minister, bitte.

Bundesminister Lausecker: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Die Post- und Telegraphenverwaltung hat seit vielen Jahren vermehrte Dienste mit unverändertem Personalstand bewältigt. Seit nahezu einem Jahrzehnt ist es zu keiner Vermehrung — mit Ausnahme von Jugendlichen, das ist eine gewollte Vermehrung gewesen — des Personals gekommen. Neue Dienste, die die Post einführt, werden erfahrungsgemäß — und ich hoffe, daß das auch in Zukunft gelingt — durch Umschichtungen im Betrieb bewältigt, weil durch die Technisierung des Betriebes konventionelle Arbeitsbereiche ersetzbar sind und der Betrieb damit sein Personal in anspruchsvolleren Tätigkeitsbereichen verwenden kann. Ich glaube, dorthin wird auch in Zukunft der Weg führen.

Präsident: Weitere Frage: Herr Abgeordneter König.

Abgeordneter Dkfm. DDr. König (ÖVP): Herr Bundesminister! Im jetzigen Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes über das Jahr 1982 steht das Gegenteil dessen, was Sie hier festgestellt haben. Dort wird nämlich vom Rechnungshof berichtet, daß lange Zeiträume hindurch bei der Post — in einer überprüften Behörde — der ständige Personalstand um 17 Prozent unter dem tatsächlichen Bedarf

gelegen ist. Das Ergebnis sind natürlich jede Menge Überstunden.

Andererseits erleben wir immer wieder, daß entgegen den optisch niedrig gehaltenen Personalständen im Budget die Regierung dann im Laufe des Jahres zusätzliches Personal aufnimmt. Wir wissen, daß vor allem die Briefträger tatsächlich oft für andere einspringen müssen und belastet sind.

Herr Bundesminister! Im Sinne der Budgetwahrheit wäre es für das Parlament schon interessant zu wissen, wie viele Bedienstete im vergangenen Jahr, 1983, über den im Budget genehmigten Dienstpostenstand hinaus bei der Post von der Bundesregierung eingestellt worden sind.

Präsident: Herr Minister, bitte.

Bundesminister Lausecker: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Ich sehe in diesem Umstand keine Umgehung der Budgetwahrheit, sondern die Post — es ist im Hohen Haus immer die Frage, ob es zu viele Beamte oder nicht zu viele Beamte gibt, zur Diskussion gestanden — hat im Interesse eines ökonomischen Personaleinsatzes seit vielen Jahren den gezielten Einsatz von Urlaubersatzkräften im Wege dieser Ministerratsvorträge vorgenommen.

Im vergangenen Jahr sind daher für sechs Monate durch Beschluß der Bundesregierung 2 630 Urlaubersatzkräfte zur Einstellung gelangt. (*Abg. DDr. König: Sechs Monate!*) Jawohl, 2 630 für einen Sechsmonatszeitraum. Das sind temporäre Aufnahmen zur Bewältigung der Urlaubsspitze. Weiters kam es noch zur Beschlußfassung von 126 und 65 Kräften — diese sind für die Behaltensmöglichkeit Jugendlicher, die das 18. Lebensjahr überschritten haben, beschlossen worden — und von 100 Anlernkräften.

Das sind zum einen Beschlüsse gewesen, die im Interesse der Jugendlichenbeschäftigung gelegen sind, zum anderen solche, die durch gezielten Personaleinsatz den Abbau von Überstunden in jenen Ämtern, in denen auch die Urlaubsabwicklung gewährleistet werden soll, ermöglichen. Das ist gerade der Ausdruck eines gezielten und sinnvollen Personaleinsatzes gewesen.

Präsident: Weitere Frage: Abgeordneter Dr. Gugerbauer.

Abgeordneter Dr. Gugerbauer (FPÖ): Herr Bundesminister! Sie haben bereits darauf hin-

Dr. Gugerbauer

gewiesen, daß zusätzlich Jugendliche aufgenommen worden sind. Läßt sich in Zahlen fassen, was insgesamt von seiten der Post für die Beschäftigung der Jugendlichen getan wird?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Lausecker: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Die Jugendlichenbeschäftigung ist ein besonderes Anliegen der Bundesregierung. Dies wird deutlich an der Entwicklung der Beschäftigtenzahlen von Jugendlichen, wobei ich vorausschicken möchte, daß ursprünglich nur Lehrlinge in traditionellen Lehrberufen zur Verwendung gelangt sind.

Es sind dann später auch sogenannte Anlernkräfte, also Jugendliche, die nicht einen Kraftfahrzeugmechanikerberuf, einen Schlosserberuf oder einen Fernmeldetechnikerberuf erlernt haben, sondern in anderen Verwendungen gestanden sind, die nicht mit einem Gesellenbrief geendet haben, beschäftigt worden.

Insgesamt ist das eine Entwicklung gewesen, die bei der Post im Jahre 1984 dazu führen wird, daß 2 002 Jugendliche der verschiedenen Verwendungskategorien in Verwendung stehen werden. Zum Vergleich: Im Jahre 1978 waren es 1 430, im Jahre 1970 waren es 880, und — ich sagte es schon — im Jahre 1984 werden es über 2 000 sein. In beiden Bundesbetrieben sind es über 3 700; das sind etwa 62 Prozent aller Jugendlichen, die beim Bund Beschäftigung finden.

Präsident: Wir kommen zur Anfrage 5: Abgeordneter Hintermayer (FPÖ).

241/M

Welche Mittel stehen für die Verbesserung der Telefonversorgung des ländlichen Raumes zur Verfügung?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Lausecker: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Die Post investiert auf dem Fernmeldesektor im Jahre 1984 etwa 10,3 Milliarden Schilling. Man kann davon ausgehen, daß für den Bereich des ländlichen Raumes, der sich ja nicht exakt definieren läßt, aber der sozusagen in Wechselbeziehung zu den Ballungszentren steht, die Hälfte in etwa zu veranschlagen ist. So ist zu sagen, daß etwas mehr als 5 Milliarden Schilling für den Bereich des ländlichen Raumes zur Investition gelangen.

Präsident: Zusatzfrage.

Abgeordneter Hintermayer: Verehrter Herr Bundesminister! Seit der neuen Ferngesprächsgebührenregelung gibt es ja draußen immer wieder polemische Äußerungen. Ich möchte Sie daher fragen: Was hat der Bevölkerung im ländlichen Raum die Auflassung der ersten Fernzone gebracht?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Lausecker: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Dadurch, daß seit 1. Jänner 1984 in der sogenannten Fernzone 1, also in der Entfernung bis 25 Kilometern, österreichweit zum Ortstarif telefoniert werden kann, ist es im ländlichen Raum zu fühlbaren Verbilligungen gekommen. Die Verbilligung liegt bei 41,7 Prozent. Für die Post bedeutet das eine Mindereinnahme von etwa 250 Millionen Schilling.

Präsident: Weitere Zusatzfrage.

Abgeordneter Hintermayer: Herr Minister! Auch die Telefonanschlußgemeinschaften haben Bedeutung für den ländlichen Raum. Ich möchte bitten, daß Sie mir sagen, wieviel hier bereits geschehen ist und wie viele solcher Gemeinschaften ausgebaut werden konnten.

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Lausecker: Herr Abgeordneter! Seit etwa November 1974, als diese Aktion begonnen hat, ist es zu mehr als 1 500 Telefonanschlußgemeinschaften gekommen.

Präsident: Weitere Frage: Herr Abgeordneter Reicht.

Abgeordneter Reicht (SPÖ): Herr Bundesminister! Die Telefonversorgung in Österreich hat in den letzten eineinhalb Jahrzehnten rasant zugenommen. Gilt diese Zunahme auch für den ländlichen Raum?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Lausecker: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Das gilt auch für den ländlichen Raum. Die Schaffung von Hauptanschlüssen in Österreich ist ja sehr forciert gewesen. Wenn ich etwa rückblickend sagen darf, daß es im Jahre 1970 in Österreich etwa 962 000 Telefonanschlüsse gegeben hat und bis zum Ende des Jahres 1983 bereits 2 547 000, dann heißt das, daß im Jahre 1970 auf 100 Österreicherinnen und Österreicher

Bundesminister Lausecker

13 Telefonanschlüsse gekommen sind, Ende 1983 hingegen 33,7.

Der ländliche Raum hat hier mit Schritt gehalten. Im Burgenland zum Beispiel hat es von 1978 bis 1983 eine Steigerung um 117 Prozent gegeben, in Eisenstadt um 48 Prozent, in Oberösterreich um 70 Prozent, in Linz um 29 Prozent. In allen Bundesländern ist von 1978 bis 1984 proportional im ländlichen Raum die Zunahmerate höher gewesen als in den Ballungsräumen. Aber fairerweise muß man dazusagen, daß natürlich in den Ballungsräumen der Versorgungsstand schon vorher wesentlich höher gewesen ist. Aber die bloße Zunahmerate ist im ländlichen Raum sogar höher gewesen.

Präsident: Weitere Frage: Herr Abgeordneter Neumann.

Abgeordneter **Neumann** (ÖVP): Herr Minister! Die etwas über 5 Milliarden Schilling, die 1984 für den ländlichen Raum zur Verfügung stehen und die Sie jetzt erwähnten, sind im Hinblick auf die sehr hohen Telefoneinnahmen durch die ständigen Gebührenerhöhungen, die seit 1970 noch einmal so rasch gestiegen sind wie die Telefonanschlüsse und die 1984 über 20 Milliarden Schilling ausmachen, nicht sehr eindrucksvoll. Es ist zwar auf dem Telefonsektor viel geschehen, aber nicht einmal jeder dritte Bewohner des ländlichen Raumes verfügt über einen Telefonanschluß. Auch die Telefonanschlußkosten sind durch das Fehlen einer einheitlichen Anschlußgebühr, aber auch durch die Durchlöcherung der Telefongemeinschaften, von denen die Rede war, nach wie vor sehr hoch.

Dazu kommt im ländlichen Raum, daß die sehr beliebten Halbanschlüsse immer mehr durch die gleich teuren Viertelanschlüsse ersetzt werden sollen, wodurch Nachbarschaftsgespräche, die für die Maschinenringe und so weiter sehr wichtig sind, sehr benachteiligt sind, was auch, weil sie gleich teuer sind, einer stillen Gebührenerhöhung gleichkommt.

Herr Minister! Was gedenken Sie zu tun, um diesen neuerlichen Anschlag gegen den ländlichen Raum betreffend Beseitigung der Halbanschlüsse abzuwehren?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister **Lausecker:** Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Ich überlasse es getrost dem Urteil der Öffentlichkeit, ob eine Reduktion um 41,7 Prozent in der Fernzone 1 ein

Anschlag auf die Telefonteilnehmer im ländlichen Raum ist. Ich sagte: eine Verbilligung um 41,7 Prozent.

Aber die Kosten für einen Anschluß sind nun einmal im ländlichen Raum wesentlich höher. Für einen Telefonanschluß im ländlichen Raum erwachsen der Post- und Telegraphenverwaltung 75 000 S bis 80 000 S an Kosten, im städtischen Bereich sind es 28 000 S. Wir haben den Ausbau des Telefonnetzes im ländlichen Raum forciert. Ich durfte Ihnen das bei verschiedenen Gelegenheiten sagen, natürlich wissend, daß damit die globalen Anschlußwerte gesamtösterreichisch nicht jene Spitzenwerte sein können, wie sie es noch vor einigen Jahren waren, als es vorwiegend in den Ballungsräumen dazu kam. Im ländlichen Raum lagen der Investitionsschwerpunkt und der Entwicklungsschwerpunkt der letzten Jahre; das durfte ich am Beispiel 1978 bis 1984 in der Anfragebeantwortung für den Herrn Abgeordneten Reicht deutlich unter Beweis stellen. *(Beifall bei SPÖ und FPÖ. — Abg. Neumann: Die Frage ist nicht beantwortet!)*

Präsident: Weitere Frage: Herr Abgeordneter Ortner.

Abgeordneter Mag. **Ortner** (FPÖ): Sehr geehrter Herr Minister! Ihr Hinweis auf die Kosten der Telefonschließung im ländlichen Raum, nämlich daß die Herstellung der Anschlußleitungen, der Überlandleitungen ganz wesentliche Mehrkosten verursacht, bringt ein weiteres Thema hier zur Sprache, nämlich jenes der Herstellung des Telefonanschlusses für jene Gehöfte, die durch Telefonleitungen nicht erschlossen werden können, weil die Herstellung solcher Leitungen einfach ökonomisch nicht vertretbar ist. Es bietet sich hier der Ausweg des Funktelefons an.

Hier möchte ich an Sie die Frage richten: Gibt es im Bereich des Funktelefons ähnliche Zusatzerfolge der Telefonanschlüsse, wie es sie im Bereich des Normaltelefons gibt?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister **Lausecker:** Herr Abgeordneter! Das ist richtig. Durch die geographische Beschaffenheit unseres Landes ist es oft sehr schwierig und auch sehr teuer, bis in entlegene Gehöfte die Leitungszulegungen vorzunehmen. Daher hat man begonnen, ab Herbst 1983 für Bergbauern einen Anschluß an Funktelefone herbeizuführen.

Das ist ein Anfang gewesen. Wir haben hier

Bundesminister Lausecker

zunächst 100 solcher Telefone vorgesehen. Aber mit dem Einsatz des Autotelefonnetzes C wird es zu einer wesentlich stärkeren Möglichkeit bei den Funktelefonen kommen. Auch dann, wenn, wie gesagt, ein krasses Kostenmißverhältnis durch die Leitungszulegung entstünde, wird weiterhin der Weg zu solchen Funktelefonen gegangen werden.

Präsident: Wir kommen zur Anfrage 6: Herr Abgeordneter Vetter (ÖVP).

234/M

Wann werden die von Ihnen vor der Nationalratswahl angekündigten Tunnels durch den Wienerwald und durch den Semmering begonnen?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Lausecker: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Bei der Beantwortung der Frage nach den Tunnels durch den Wienerwald und durch den Semmering darf ich verweisen auf jenes Memorandum, das ich im Jänner 1981 — ich bitte, dieses Datum besonders hervorstreichen zu dürfen, denn das lag lange vor der Diskussion, die erst 1983 darüber entstanden ist — bei einer Klausur der Bundesregierung vorgelegt habe.

Dieses Memorandum hat unter völliger Klarstellung der Priorität folgendes besagt: Schwerpunkt der Investitionen, die die Österreichischen Bundesbahnen aus dem laufenden Budget tätigen, bleibt natürlich der Ausbau der Großverschiebebahnhöfe: Zentralverschiebebahnhof Wien-Kledering, damals noch Wohlfurt, das inzwischen fertiggestellt worden ist, Villach-Süd und Fürnitz. Die Bundesbahnen wollten darauf hinweisen, daß sie weitere Großprojekte für das sogenannte Autobahnzeitalter in petto haben. Ich sagte damals — ich darf das zitieren —, daß die vorherigen Prioritäten ein Gebot der Stunde blieben, sollten jedoch wirtschafts- und beschäftigungspolitische Zielsetzungen raschere und arbeitsplatzintensive Investitionsimpulse in unserem Lande erfordern, dann könnten Großprojekte — wie etwa diese Ausbauten zu Hochleistungsstrecken und die Nord-Süd-Verbindungen — auch bevorzugt in Angriff genommen werden, da das Projekte in Milliardenhöhe sind.

Das ist ein Hinweis darauf gewesen, daß das auf Grund des Budgets nur schwer möglich sein wird. Und dabei bleibt es auch: Die Bundesbahnen sind in der Lage, wenn die Umstände es erfordern, diese Projekte in Angriff zu nehmen.

Präsident: Zusatzfrage.

Abgeordneter Vetter: Sehr geehrter Herr Bundesminister! Dieses Memorandum vom Jänner 1981 scheint gewissen Äußerungen von Ihnen persönlich und jenen des damaligen Bundeskanzlers völlig zu widersprechen. Der damalige Bundeskanzler Dr. Kreisky hat laut „Sozialistischer Korrespondenz“ am 21. März 1983 festgestellt, und zwar in einer Versammlung in Villach, daß die geplanten Tunnelbauten unter dem Semmering und dem Wienerwald, die das dritte Beschäftigungsprogramm der Bundesregierung vorsieht, 8 000 neue Arbeitsplätze auf viele Jahre hinaus schaffen würden. — Das war eine erklärte Absicht der Bundesregierung in bezug auf das dritte Beschäftigungsprogramm.

Sind Sie, Herr Minister, heute in der Lage, dem Hohen Haus zu sagen, ob das dritte Beschäftigungsprogramm diese zwei Großbauvorhaben weiterhin vorsieht?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Lausecker: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Das Beschäftigungsprogramm hat diese Großprojekte nicht vorgesehen. Das Beschäftigungsprogramm der Bundesregierung — es ist ja der Öffentlichkeit vorgestellt worden — hat eine Vielfalt von Projekten enthalten. Sie sind ausgeschrieben worden, sind in Bau beziehungsweise auch schon fertiggestellt. Es bleibt dabei, daß die Bundesbahnen willens und in der Lage sind, diese Großprojekte in Angriff zu nehmen. Aber da wird sich die Frage einer Sonderfinanzierung aller Voraussicht nach stellen.

Präsident: Weitere Zusatzfrage.

Abgeordneter Vetter: Herr Bundesminister! Ich nehme zur Kenntnis, daß Sie die Aussagen des Herrn Bundeskanzlers Dr. Kreisky nun widerlegt haben. Aber auch Sie persönlich haben am 17. März 1983 laut „Sozialistischer Korrespondenz“ festgestellt, daß diese beiden Großbauten keine Vermessenheit der Bundesbahnen sind. Sie sind dann auf konkrete Zahlen eingegangen und haben festgestellt, daß die Planungsarbeiten zwei Jahre benötigen, aber unter Nutzbarmachung weiterer Planungskapazitäten verkürzt werden könnten. Das war damals Ihre Absicht.

Ich darf Sie fragen: Wie weit sind die Planungsarbeiten?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Lausecker: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Es ist weder ein Widerspruch zu den Äußerungen des Herrn Bundeskanzlers Dr. Kreisky noch einer zu meinen Äußerungen gegeben. Die Beschäftigungsprogramme der Bundesregierung, soweit sie Post und Bahn betrafen, wurden vollinhaltlich in die Tat umgesetzt — vollinhaltlich! —, für die Großvorhaben bezüglich Hochleistungsstrecken und Nord-Süd-Verbindungen bleibt die Bereitschaft der Bundesbahnen bestehen, bleibt ihre planerische Vorarbeit, die soweit abgeschlossen ist, daß man dann, wenn man es konkret umsetzen will, aller Voraussicht nach in einer Gesellschaftsform in die Realisierungsphase eintreten kann. Das ist eine Bereitschaftserklärung, die damals gegeben wurde und die heute gerne wiederholt werden kann.

Präsident: Nächste Frage: Herr Abgeordneter Ortner.

Abgeordneter Mag. Ortner (FPÖ): Sehr geehrter Herr Bundesminister! Wiewohl auch von Kärntner Seite dem Ausbau der Untertunnelung des Semmerings große Bedeutung beigemessen wird, weil sich ja hiedurch die Fahrzeit gerade aus den südlichen Bundesländern in die Bundeshauptstadt sehr stark reduzieren könnte, möchte ich an Sie die Frage richten, wann die Fertigstellung der Südrampe der Tauernbahn auf zweigleisigen Ausbau vorgesehen ist.

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Lausecker: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Unter den wichtigen Nord-Süd-Verbindungen ist die Tauernbahn jene, die am ehesten in Angriff genommen wurde. Es ist immerhin nach aktueller Kostenbasis ein Vorhaben, das nahezu 1,4 Milliarden Schilling ausmacht. Es ist schon nahezu eine Milliarde — etwa genau 955 Millionen Schilling — zum Einsatz gelangt; es werden im Jahre 1984 wieder beträchtliche Mittel sein. Fertigstellungszeit — aus der Jährlichkeit des Budgets gerechnet und unter der Annahme, daß es in den nächsten Jahren zu gleichen Raten kommt — wäre etwa das Jahr 1990.

Präsident: Weitere Frage: Herr Abgeordneter Strache.

Abgeordneter Strache (SPÖ): Herr Minister! Die beiden Großprojekte Semmeringtunnel und Wienerwaldtunnel werden sicher für die niederösterreichische Wirtschaft Impulse bringen. Aber für ebenso wichtig für die Bevöl-

kerung der Grenzregion des Wald- und des Weinviertels halte ich die Frage der Zukunft der Nebenbahnen. Welche Maßnahmen, Herr Bundesminister, sind seitens des Verkehrsministeriums vorgesehen, um diese für Niederösterreich so wichtige Frage der Nebenbahnen zu aktualisieren?

Präsident: Herr Abgeordneter! Zur Frage 6 ist Ihre Zusatzfrage nicht unbedingt passend. Aber bitte, Herr Minister.

Bundesminister Lausecker: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Entscheidungen in der Frage der Nebenbahnen werden in der nächsten Zeit zu treffen sein, und zwar dahin gehend, daß zu klären ist: Wo ist eine Nebenbahn wirklich erforderlich auch für den Personenverkehr? Ist das der Fall, dann wird man hier vereinfachte Betriebsformen zu suchen haben. Die Österreichischen Bundesbahnen haben geeignete Triebfahrzeuge für die Schmalspurstrecken bereits in Auftrag gegeben; für das normalspurige Modell ist eine technische Prüfung im Gange.

Da mir diese Frage schon gestellt wurde, möchte ich gleich daran erinnern, daß beim Bundesbahngesetz, das heute schon einmal zitiert wurde, als nur leise versucht wurde, eine Mitbeteiligung der Bundesländer zu verlangen, sofort ein Nein gekommen ist.

Meine Frage an alle Landeshauptmänner steht natürlich weiterhin im Raum: Ist man willens und bereit, dort, wo es eine Nebenbahn gibt, auch etwas seitens der Länder dazu beizutragen? Ein Bundesland hat sich dazu bereits entschlossen.

Präsident: Weitere Frage: Herr Abgeordneter König.

Abgeordneter Dkfm. DDr. König (ÖVP): Herr Bundesminister! Zunächst muß ich dem Abgeordneten Strache widersprechen. Die Tunnels stellen natürlich für Niederösterreich keine Beschäftigung dar, weil sie, wie Sie gerade ausgeführt haben, nicht gebaut werden. Das war einer jener Luftballons des Herrn Bundeskanzlers, die nach der Wahl wieder entflohen sind.

Herr Bundesminister! Ich stimme Ihnen allerdings zu, daß es nur dann sinnvoll ist, diese Tunnels zu bauen, wenn man sie tatsächlich als Teil einer Hochgeschwindigkeitsstrecke betrachtet, wie das heute in Frankreich, in der Schweiz oder in Deutschland der Fall ist. Ich bedauere eigentlich, daß man das in der Bundesregierung nur so als Reserve

Dkfm. DDr. König

sieht, wenn man vielleicht Beschäftigung braucht, und nicht als Teil eines vernünftigen, langfristigen europäischen Konzepts zum Ausbau von Hochgeschwindigkeitsstrecken.

Meine ganz konkrete Frage: Herr Bundesminister, ist es richtig, daß etwa für den Ausbau der Westbahn zur Hochgeschwindigkeitsstrecke noch mehr als zwei Jahre Planungsarbeiten erforderlich sind?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Lausecker: Herr Abgeordneter! Es ist die Frage, was Sie unter „Planungsarbeit“ verstehen. Man kann am grünen Tisch planen, aber dann muß man planen vor Ort, durch Vermessungen, durch Grundproben, durch alles mögliche. Es wäre sinnlos, viele Jahre, bevor es ernst wird, überall Verunsicherung, wo die Bahntrasse sein wird, zu verbreiten und letztlich auch ein bißchen, wenn ich so sagen darf, eine Grundstücksspekulation auszulösen.

Diese Absichtserklärung ist kein Luftballon gewesen, sondern eine Absicht, die es gab und die auch heute noch besteht. Es besteht die Bereitschaft, dies in die reale Phase zu nehmen. Daß der Verkehrsminister am Ball geblieben ist, mögen Sie dem Umstand entnehmen, daß im Bundesbahngesetz, das vor wenigen Tagen hier einstimmig beschlossen wurde, die Möglichkeit der Sonderfinanzierung ausdrücklich in einem Paragraphen verankert wurde. Ich kann nur hoffen, daß man diesen Paragraphen beziehungsweise diese Möglichkeit auch zum Leben erwecken wird. Der Verkehrsminister wird dabei sein.

Präsident: Wir kommen zur Anfrage 7: Abgeordneter Bayr (ÖVP) an den Herrn Minister.

235/M

Wie viele Schrankenanlagen gibt es bei den ÖBB zwischen Wien und Salzburg noch?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Lausecker: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Zwischen Wien und Salzburg bestehen auf der Westbahn 135 Schrankenanlagen.

Präsident: Zusatzfrage.

Abgeordneter Bayr: Sehr geehrter Herr Minister! Im sogenannten Erfolgskonzept der Österreichischen Bundesbahnen ist der sukzessive Ersatz der Bahnschranken durch

Bahnunterführungen beziehungsweise durch Bahnüberführungen vorgesehen, und zwar deshalb, weil sich diese baulichen Maßnahmen durch die erzielten Personaleinsparungen bereits in sechs Jahren amortisieren würden.

Trotz dieser wirtschaftlichen Zielsetzung ist auf diesem Sektor nach meinem Dafürhalten noch zuwenig geschehen. Das führt bei den Betroffenen zu einer unerträglichen Situation, wenn man sich vergegenwärtigt, daß bei einer Frequenz von 150 bis 170 Zügen auf der Westbahn die Bahnschranken pro Tag 14 Stunden geschlossen sind. Das führt zu einer wirtschaftlichen Behinderung, aber auch zu einem Sicherheitsrisiko, weil die Leute halt doch immer wieder die Bahnschranken überschreiten.

Meine Frage lautet daher, Herr Minister: Welches zeitliche Konzept haben Sie für die Beseitigung der Bahnschranken im allgemeinen und für den Raum Pöchlarn-Krummnußbaum im besonderen?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Lausecker: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Ich habe sicherlich nicht die Absicht, alle Bahnschranken in Österreich auf Kosten der Österreichischen Bundesbahnen kreuzungsfrei zu machen. Wir haben in Österreich 10 000 Eisenbahnkreuzungen, davon 8 046 der ÖBB. Wenn wir diese Kreuzungsbauwerke samt und sonders nehmen, dann wird in jedem Fall — und darauf zielt ja wohl Ihre Frage — das Veranlasserprinzip zu gelten haben. Das heißt, wenn aus örtlichen Umständen eine Veränderung in den Verkehrsverhältnissen eintritt, dann wird der Veranlasser sein für eine Kreuzungsfreimachung, auf den diese Veränderung zurückzuführen ist. Die Österreichischen Bundesbahnen werden sich in diesen Fällen mit beteiligen, aber sicher nicht der Veranstalter in allen diesen Fällen sein.

Präsident: Weitere Zusatzfrage.

Abgeordneter Bayr: Der Rechnungshof hat in seinem Bericht über das Verwaltungsjahr 1981 massiv kritisiert, daß die für die Beseitigung der Sicherungsanlagen vorgesehenen Budgetmittel nur zu 52,5 Prozent ausgenützt worden sind. Demgegenüber hält er aber auch fest, daß in Wien ein Lehrlingsheim errichtet worden ist, dessen Kosten auf ein Bett umgelegt 430 000 S betragen, während zur selben Zeit in einem Hotel der Kategorie A ein Bett um 300 000 S errichtet werden konnte.

3598

Nationalrat XVI. GP — 42. Sitzung — 11. April 1984

Bayr

Daher meine Frage, Herr Minister: Welche Budgetmittel werden Sie im heurigen Jahr beziehungsweise in den folgenden Jahren für die Beseitigung der Sicherungsanlagen aufwenden?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Lausecker: Herr Abgeordneter! Da Sie einmal mehr diesen Rechnungshofbericht bringen, wiederhole ich einmal mehr, was ich schon sagte: Das war jener Bericht, in dem auch eine Plastik vor dem Lehrlingsheim mit einer Horrorsumme an Kosten beziffert wurde, ohne daß sie irgend etwas gekostet hat, weil sie die Lehrlinge selber gemacht hatten. Es war nur der ideelle Wert geschätzt worden, und der wurde dann in den Bericht hineingeschrieben. *(Beifall bei SPÖ und FPÖ.)*

Das Lehrlingsheim würden Sie am besten selbst einmal besuchen, Herr Abgeordneter. Wenn Sie meinen, daß die Lehrlinge dort zu sehr verwöhnt sind, dann wird es interessant sein, welche Meinung Sie sich dazu bilden. Es entspricht dem Standard, wie er für junge Menschen, die dort ihr ganzes Leben während der Ausbildung verbringen — sie sind ja im Internat dort, sie gehen ja nicht nur auf Besuch dorthin —, angemessen ist.

Aber jetzt zu den Schrankenanlagen: Daß die vorgesehenen Mittel oftmals nicht aufgebraucht werden können, liegt an Anlaßfällen wie jenem, der auch Sie als Bürgermeister so sehr interessiert. Oft sind das Land oder die Gemeinde als Veranlasser nicht willens, ihren Teil mit beizutragen, und die Österreichischen Bundesbahnen kommen daher vielfach gar nicht in die Lage, dort, wo sie Beitragsleistungen mittragen würden, dies auch zu tun. Der Anlaßfall, der Sie sicher interessieren wird, ist dafür gegeben.

Präsident: Weitere Frage: Herr Abgeordneter Hintermayer.

Abgeordneter Hintermayer (FPÖ): Verehrter Herr Bundesminister! Es ist sicher richtig, daß bei schnellbahnmäßigem Ausbau schienengleiche Wegübergänge üblicherweise durch Über- oder Unterführungsbauwerke ersetzt werden. Meine Frage: Wann ist mit der Einrichtung eines Schnellbahnverkehrs auf der Westbahn zwischen Wien und St. Pölten zu rechnen?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Lausecker: Es ist richtig:

Ein Schnellbahnausbau ist der natürliche Fall, wo die Veranlassung bei den Bundesbahnen liegt und wo sich die Frage gar nicht stellt, ob der Straßenerhalter dafür heranzuziehen ist.

Für die Einrichtung eines Schnellbahnbetriebes von Wien nach St. Pölten ist die derzeitige Westbahntrasse nicht aufnahmefähig genug. Das heißt, man müßte hier zu einer Neutrassierung kommen. Das wäre ein geeigneter Anlaß auch in die Richtung der Hochleistungsstrecke hin, das wäre eine sinnvolle Kombination.

Präsident: Weitere Frage: Herr Abgeordneter Helmuth Stocker.

Abgeordneter Helmuth Stocker (SPÖ): Herr Bundesminister! Mir ist aus meiner früheren kommunalpolitischen Tätigkeit in der Landeshauptstadt Salzburg bekannt, daß in den vergangenen Jahren gerade in der Stadt Salzburg erhebliche Sicherungsmaßnahmen getroffen wurden durch sehr aufwendige, aber wichtige Verkehrsbauwerke. Ich denke daran: Im Bereich von Salzburg-Aigen und im Zusammenhang mit dem Neubau des Autobahnknotens Nord konnte die Verkehrsfalle Grüner Wald im Bereich der Bundesbahntrasse beseitigt werden.

Meine Frage an Sie, Herr Bundesminister: Wie viele Eisenbahnkreuzungen konnten in den letzten fünf Jahren gesichert werden?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Lausecker: Herr Abgeordneter! Es ist in den letzten fünf Jahren bei Straßenunter- und -überführungen zu 192 Fertigstellungen gekommen. Es ist auch zur Errichtung von über 200 derartigen Schrankenanlagen gekommen.

Präsident: Weitere Frage: Abgeordneter Hietl.

Abgeordneter Hietl (ÖVP): Herr Bundesminister! Damit es nicht im Raum stehen bleibt auf Grund Ihrer Antwort an den Kollegen Bayr: Wir sind selbstverständlich dafür, daß Lehrlingsheime da sind und eine wohngerechte Möglichkeit besteht, nur glauben wir, daß es das Recht des Steuerzahlers ist, eine wirtschaftliche Führung zu verlangen, wenn es anderswo in der Wirtschaft so geschieht. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Nun zu den Schranken: Herr Bundesminister, auch diese Frage kenne ich seit einem

Hietl

Jahrzehnt aus den Budgetberatungen, und ich gebe gerne zu, daß man sich bemüht, den Blutzoll zu senken, indem man versucht, mehr den sicheren Schrankenausbau zu gewährleisten. Nur, Herr Bundesminister: Einfach zu sagen, daß die Kommunalpolitik, die Gemeinden hier die Schuld tragen, ist zu leicht.

Ich darf Sie fragen, nachdem die vorherige Frage, wieviele Anlagen in den letzten Jahren ausgebaut wurden, nicht konkret beantwortet werden konnte: Wie stellen Sie sich vor beziehungsweise welche Ziele sehen Sie, daß in absehbarer Zeit tatsächlich der Ausbau so erfolgen kann, daß einerseits Wartezeiten vermieden werden, andererseits aber ein sicherer Bahnübergang möglich ist?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister **Lausecker:** Herr Abgeordneter! Ich stelle erstens fest: Das Lehrlingsheim wird ökonomisch geführt.

Zweitens: Ich habe die Frage konkret beantwortet. In fünf Jahren kam es zu 192 Fertigstellungen von Kreuzungsbauwerken und 202 Errichtungen von Schrankenanlagen.

Drittens: Ich habe keine Gemeinde beschuldigt, sondern ich stelle fest, daß das Veranlasserprinzip gilt. Wenn ein Straßenerhalter, ob Land oder Gemeinde oder Bund, auf Grund der Errichtung einer Straße oder verstärkten Verkehrsaufkommens eine Kreuzungsfreimachung wünscht, dann ist er der Veranlasser, und die Bahn zahlt mit für das, was ihr betrieblich dabei zugute kommt. Wenn die Bahn eine neue Strecke legt, ist sie der Veranlasser, und die Frage stellt sich nicht.

Präsident: Die Fragestunde ist beendet.

Die jetzt nicht mehr zum Aufruf gelangten Anfragen werde ich am Beginn der nächsten Fragestunde zum Aufruf bringen.

Einlauf und Zuweisungen

Präsident: Eingelangt sind die Anfragebe-

antwortungen 472/AB bis 476/AB.

Petition

Präsident: Ich gebe bekannt, daß die Abgeordneten Heinzinger, Dr. Marga Hubinek und Othmar Karas eine Petition betreffend Schutz der Donau-March-Auen (Ordnungsnummer 1) überreicht haben, die ich dem Ausschuß für Gesundheit und Umweltschutz zuweise.

Ferner teile ich mit, daß die Regierungsvorlage: Bundesgesetz, mit dem der Stellenplan für das Jahr 1984 geändert wird (Stellenplanänderungsgesetz 1984) (254 der Beilagen), eingelangt ist.

Dem Ausschuß für Wissenschaft und Forschung weise ich die in der letzten Sitzung als eingelangt bekanntgegebene Regierungsvorlage: Bundesgesetz über das Wohnen in Studentenheimen (Studentenheimgesetz) (252 der Beilagen), zu.

Ich gebe bekannt, daß in der heutigen Sitzung die Selbständigen Anträge 87/A und 88/A eingebracht worden sind.

Ferner sind die Anfragen 670/J bis 680/J eingelangt.

Die nächste Sitzung des Nationalrates berufe ich für heute, Mittwoch, den 11. April, um 10 Uhr 5 Minuten mit folgender Tagesordnung ein:

1. Bericht des Rechnungshofausschusses betreffend den Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes (III-24 und Zu III-24 der Beilagen) über das Verwaltungsjahr 1982 samt Nachtrag (244 der Beilagen)

2. Erste Lesung des Antrages 81/A der Abgeordneten Dr. Kohlmaier und Genossen betreffend ein Bundesgesetz zum Schutz der Gesinnungsfreiheit im Arbeitsleben

Diese Sitzung wird mit einer Fragestunde eingeleitet werden.

Die jetzige Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 10 Uhr 02 Minuten