
Stenographisches Protokoll

128. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

XVII. Gesetzgebungsperiode

Freitag, 15. Dezember 1989

Stenographisches Protokoll

128. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

XVII. Gesetzgebungsperiode

Freitag, 15. Dezember 1989

Tagesordnung

Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1990

Beratungsgruppe X: Öffentliche Wirtschaft und Verkehr

Beratungsgruppe XI: Finanzen

Bundesfinanzgesetz, Stellenplan, Fahrzeugplan und Plan für Datenverarbeitungsanlagen

Inhalt

Nationalrat

Mandatsverzicht des Abgeordneten Dr. Rieder (S. 15040)

Angelobung der Abgeordneten Dr. Elisabeth Hlavac (S. 15040)

Schlußansprache des Präsidenten Pöder (S. 15138)

Personalien

Verhinderungen (S. 15040)

Geschäftsbehandlung

Annahme des Antrages der Abgeordneten Dr. Fischer, Dkfm. DDr. König und Dr. Gugerbauer, eine Gesamtredzeit für die Budgetdebatte in dieser Sitzung zu beschließen (S. 15040)

Abstimmung über den in der 126. Sitzung des Nationalrates (S. 14952) eingebrachten Entschließungsantrag der Abgeordneten Ing. Murer und Genossen betreffend kreuzungsfreie Abfahrt nach Weißenbach — Ablehnung (S. 15138)

Tatsächliche Berichtigungen

Burgstaller (S. 15060)

Ruhaltinger (S. 15064)

Bergsmann (S. 15093)

Dr. Dillersberger (S. 15100)

Dkfm. Holger Bauer (S. 15129)

Bundesregierung

Vertretungsschreiben (S. 15040)

Verhandlungen

Bericht des Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (1100 und Zu 1100 d. B.); Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1990 samt Anlagen (1150 d. B.)

Beratungsgruppe X: Kapitel 65: Öffentliche Wirtschaft und Verkehr (einschließlich Konjunkturausgleich-Voranschlag), Kapitel 78: Post- und Telegraphenverwaltung (einschließlich Konjunkturausgleich-Voranschlag), Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen (einschließlich Konjunkturausgleich-Voranschlag)

Spezialberichterstatte: Mag. Dr. Neidart (S. 15040)

Redner:

Dkfm. Holger Bauer (S. 15041),

Ruhaltinger (S. 15045),

Eigruber (S. 15047 und S. 15102),

Franz Stocker (S. 15048),

Nürnberg (S. 15051),

Ing. Schindlbacher (S. 15053),

Fauland (S. 15054),

Dr. Pilz (S. 15056),

Burgstaller (S. 15060) (tatsächliche Berichtigung),

Marizzi (S. 15060),

Ing. Tychtl (S. 15062),

Ruhaltinger (S. 15064) (tatsächliche Berichtigung),

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher (S. 15064, S. 15069 und S. 15082),

Helga Erlinger (S. 15066 und S. 15084),

Pischl (S. 15070),

Moser (S. 15073),

Strobl (S. 15076),

Dr. Dillersberger (S. 15079),

Bergsmann (S. 15087),

Probst (S. 15090),

Bergsmann (S. 15093) (tatsächliche Berichtigung),

Brennsteiner (S. 15093),

Kirchknopf (S. 15095),

Kuba (S. 15097),

Dr. Lanner (S. 15099),

Dr. Dillersberger (S. 15100) (tatsächliche Berichtigung),

Roppert (S. 15100).

Fink (S. 15103),
 Sigl (S. 15105),
 Keller (S. 15107),
 Fuchs (S. 15108) und
 Dr. Fasslabend (S. 15110)

Entschließungsantrag der Abgeordneten Helga Erlinger und Genossen betreffend den endgültigen Ausstieg österreichischer Betriebe in mittelbarem oder unmittelbarem Bundeseigentum aus dem Kernenergiegeschäft (S. 15069) — Ablehnung (S. 15112)

Entschließungsantrag der Abgeordneten Moser und Genossen betreffend gesamteuropäisches Verkehrskonzept (S. 15075) — Ablehnung (S. 15112)

Annahme der Beratungsgruppe X (S. 15112)

Beratungsgruppe XI: Kapitel 50: Finanzverwaltung, Kapitel 51: Kassenverwaltung, Kapitel 52: Öffentliche Abgaben, Kapitel 53: Finanzausgleich, Kapitel 54: Bundesvermögen, Kapitel 55: Pensionen (Hoheitsverwaltung), Kapitel 59: Finanzschuld, Kapitel 74: Glücksspiele (Monopol), Kapitel 75: Branntwein (Monopol)

Spezialberichterstatte: Eder (S. 15112)

Bundesfinanzgesetz, Stellenplan, Fahrzeugplan und Plan für Datenverarbeitungsanlagen

Generalberichterstatte: Dkfm. Ilona Graenitz (S. 15113)

Redner:

Dkfm. Holger Bauer (S. 15113),
 Posch (S. 15115),
 Dr. Pilz (S. 15117 und S. 15127),
 Dr. Ditz (S. 15119),
 Elfriede Karl (S. 15122),
 Bundesminister Dkfm. Lacina (S. 15124),
 Dr. Steidl (S. 15128),
 Dkfm. Holger Bauer (S. 15129) (tatsächliche Berichtigung),
 Dr. Johann Bauer (S. 15129),
 Mag. Cordula Frieser (S. 15131),
 Dr. Dillersberger (S. 15133),
 Remplbauer (S. 15133),
 Neuwirth (S. 15134) und
 Dietrich (S. 15135)

Generalberichterstatte: Dkfm. Ilona Graenitz (*Schlußwort*) (S. 15136)

Entschließungsantrag der Abgeordneten Dietrich, Steinbauer, Klara Motter, Helga Erlinger und Genossen betreffend Gewährung humanitärer Hilfe für die leidgeprüfte Bevölkerung El Salvadors (S. 15136) — Annahme E 142 (S. 15138)

Annahme der Beratungsgruppe XI (S. 15137 f.)

Annahme des Bundesfinanzgesetzes für das Jahr 1990 (S. 15138)

Eingebracht wurden

Anträge der Abgeordneten

Probst, Klara Motter und Genossen betreffend Einführung einer Tantiemenpflicht nicht mehr urheberrechtlich geschützter Werke (319/A) (E)

Dr. Gugerbauer, Dr. Frischenschlager und Genossen betreffend Maßnahmen der Bundesregierung zugunsten der bedrohten Minderheiten in Rumänien (320/A) (E)

Anfragen der Abgeordneten

Neuwirth, Höll, Dr. Nowotny und Genossen an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend den Ausbau der B 145 zwischen Altmünster und Ebensee (4762/J)

Dr. Schranz, Mag. Brigitte Ederer und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend das Postamt 1022 Wien (4763/J)

Fux und Genossen an den Bundesminister für Justiz betreffend Fotos im Reisegepäck Prokschs (4764/J)

Dr. Müller, Weinberger, Strobl, Mag. Guggenberger und Genossen an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend die Umweltverträglichkeitsprüfung bei Baustoffen (4765/J)

Strobl, Dr. Müller, Weinberger, Mag. Guggenberger und Genossen an den Bundesminister für Finanzen betreffend gemeinsame Versteuerung von mehreren Pensionen (4766/J)

Mag. Guggenberger, Dr. Müller, Weinberger, Strobl und Genossen an den Bundesminister für Gesundheit und öffentlichen Dienst betreffend Errichtung zahnärztlicher Schlichtungsstellen (4767/J)

Roppert, Dkfm. Ilona Graenitz und Genossen an den Bundesminister für Landesverteidigung betreffend Diskussionen von Offizieren des Bundesheeres mit Maturaklassen in höheren Schulen (4768/J)

Auer und Genossen an die Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie betreffend rasche Bearbeitung der Anträge beziehungsweise Schreiben des Reinhaltungsverbandes Raum Lambach durch den Wasserwirtschaftsfonds (4769/J)

Dr. Höchtl und Genossen an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Preßbaum (4770/J)

Dr. Mayer und Genossen an die Bundesministerin für Unterricht, Kunst und Sport betreffend Begleitunterricht in Volksschulen mit einem hohen Anteil an ausländischen Kindern (4771/J)

Dkfm. Mag. Mühlbacher, Schuster und Genossen an den Bundesminister für öffentliche

- Wirtschaft und Verkehr betreffend Entwicklung eines Verkehrskonzeptes für das Mühlviertel (4772/J)
- Kraft, Freund und Genossen an den Bundesminister für Finanzen betreffend Zollwacheabteilung Engelhartzell (4773/J)
- Kraft, Freund und Genossen an den Bundesminister für Inneres betreffend Zollwacheabteilung Engelhartzell (4774/J)
- Dr. Schwimmer, Dr. Gertrude Brinek, Burgstaller und Genossen an den Bundesminister für Inneres betreffend Überwachungsmaßnahmen im 2. Wiener Gemeindebezirk am Mexikoplatz und Umgebung (4775/J)
- Dr. Schranz, Mag. Brigitte Ederer und Genossen an die Bundesregierung betreffend Weltausstellung (4776/J)
- Dr. Schranz, Mag. Brigitte Ederer und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend EXPO (4777/J)
- Mag. Haupt, Huber, Schönhart und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend Flugverkehr über Kärnten (4778/J)
- Klara Motter, Eigruber und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend zweigleisigen ÖBB-Ausbau in Nenzing (4779/J)
- Dr. Gugerbauer, Probst und Genossen an den Bundesminister für auswärtige Angelegenheiten betreffend die Postenvergabe bei Konferenzen (4780/J)
- Mag. Cordula Frieser und Genossen an den Bundeskanzler betreffend Drohungen des ORF-Generalintendanten gegenüber dem ungarischen Rundfunk (4781/J)
- Dr. Höchtl und Genossen an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend Verkauf von Grundstücken im Zuge der Auflösung der Strombauleitung Greifenstein (4782/J)
- Probst, Dr. Gugerbauer und Genossen an den Bundesminister für auswärtige Angelegenheiten betreffend die Förderung von Anstellungen im Außenamt (4783/J)
- Moser, Probst und Genossen an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend Autobahnverbindung zwischen A 2 und A 3 (4784/J)
- Moser, Probst und Genossen an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend Rückbau der B 17 (4785/J)
- Moser, Probst und Genossen an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend Autobahnauffahrten (4786/J)
- Dr. Mayer und Genossen an die Bundesministerin für Unterricht, Kunst und Sport betreffend die Generalsanierung und den Zubau am BG, BRG und WikuBRG in Wien 19, Billrothstraße 26-30 (4787/J)
- Dr. Mayer und Genossen an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend die Generalsanierung und den Zubau am BG, BRG und WikuBRG in Wien 19, Billrothstraße 26-30 (4788/J)

Beginn der Sitzung: 9 Uhr 4 Minuten

Vorsitzende: Präsident **Pöder**, Zweiter Präsident Dr. Marga **Hubinek**.

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

Präsident: Die Sitzung ist eröffnet.

Verhindert sind die Abgeordneten Verzetnitsch, Dr. Helga Hieden-Sommer, Dr. Stix, Dr. Keppelmüller, Ing. Sallinger, Ing. Karl Ditt- rich, Dr. Neisser und Dipl.-Ing. Gasser.

Mandatsverzicht und Angelobung

Präsident: Von der Hauptwahlbehörde ist die Mitteilung eingelangt, daß Abgeordneter Dr. Josef Rieder auf sein Mandat verzichtet hat und an seiner Stelle Frau Dr. Elisabeth Hlavac in den Nationalrat berufen wurde.

Da der Wahlschein bereits vorliegt und die Genannte im Hause anwesend ist, werde ich sogleich die Angelobung vornehmen.

Nach Verlesung der Gelöbnisformel durch die Schriftführerin wird die neue Mandatarin ihre Angelobung mit den Worten „Ich gelobe“ zu leisten haben.

Ich ersuche nunmehr die Schriftführerin, Frau Abgeordnete Elfriede Karl, um die Verlesung der Gelöbnisformel. (*Schriftführerin Elfriede Karl verliest die Gelöbnisformel. — Abgeordnete Dr. Elisabeth Hlavac leistet die Angelobung.*)

Ich begrüße die neue Abgeordnete herzlich in unserer Mitte. (*Allgemeiner Beifall.*)

Einlauf

Präsident: Ich ersuche die Schriftführerin, Frau Abgeordnete Elfriede Karl, um die Verlesung des Einlaufes.

Schriftführerin Elfriede Karl:

„Der Herr Bundespräsident hat am 14. Dezember 1989, Zl. 1005-03/12, folgende Entscheidung gefaßt:

Unter teilweiser Reassumierung der Entschlie- ßung vom 6. Dezember 1989, Zl. 1005-03/11, be- traue ich auf Vorschlag des Bundeskanzlers für die Dauer der Verhinderung des Bundesministers für Inneres Dr. Franz Löschnak am 15. De- zember 1989 den Bundesminister für Landesver- teidigung Dr. Robert Lichal mit der Vertretung.

Für den Bundeskanzler

Dr. Wiesmüller“

Präsident: Dient zur Kenntnis.

Bericht des Budgetausschusses über die Regie- rungsvorlage (1100 und Zu 1100 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1990 samt An- lagen (1150 der Beilagen)

Spezialdebatte

Beratungsgruppe X

Kapitel 65: Öffentliche Wirtschaft und Ver- kehr (einschließlich Konjunkturausgleich-Vor- anschlag)

Kapitel 78: Post- und Telegraphenverwaltung (einschließlich Konjunkturausgleich-Voran- schlag)

Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen (einschließlich Konjunkturausgleich-Voran- schlag)

Präsident: Wir nehmen die vertagten Verhand- lungen wieder auf und gehen in die Tagesordnung ein.

Gegenstand ist der Bericht des Budgetausschus- ses über die Regierungsvorlage (1100 und Zu 1100 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1990 samt Anlagen (1150 der Beilagen).

Redezeitbeschränkung

Präsident: Ich gebe bekannt, daß mir ein An- trag der Abgeordneten Dr. Fischer, Dkfm. DDr. König und Dr. Gugerbauer vorliegt, für die Bud- getdebatte in dieser Sitzung eine Gesamtredzeit im Verhältnis von SPÖ 210, ÖVP 210, FPÖ 140 sowie Grüner Klub 80 Minuten zu beschließen. Die Redezeit des Abgeordneten Bucher soll auf 20 Minuten beschränkt werden.

Für diese Beschlußfassung ist eine Zweidrittel- mehrheit erforderlich.

Nunmehr ersuche ich jene Damen und Herren, die dem Antrag zustimmen, um ein entsprechen- des Zeichen. — Ich stelle die Einstimmig- keit fest.

Wir gelangen nunmehr zur Verhandlung über die Beratungsgruppe X: Öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

Spezialberichterstatter ist Herr Abgeordneter Dr. Neidhart. Ich ersuche ihn um seinen Bericht.

Spezialberichterstatter Mag. Dr. **Neidhart:** Herr Präsident! Herr Bundesminister! Hohes

Spezialberichterstatte Mag. Dr. Neidhart

Haus! Ich erstatte den Spezialbericht zur Beratungsgruppe X umfassend die Kapitel 65: Öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Kapitel 78: Post- und Telegraphenverwaltung, und Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen.

Der Budgetausschuß hat die in der Beratungsgruppe X zusammengefaßten Kapitel 65, 78 und 79 des Bundesvoranschlags für das Jahr 1990 in seiner Sitzung am 27. November 1989 in Verhandlung gezogen.

Mit Gesamtausgaben in der Höhe von 88 862,4 Millionen Schilling und Gesamteinnahmen in der Größenordnung von 78 513,9 Millionen Schilling wird in dieser Beratungsgruppe über rund ein Sechstel der gesamten Ausgaben und Einnahmen des allgemeinen Bundeshaushaltes für das Jahr 1990 entschieden.

Kapitel 65: Öffentliche Wirtschaft und Verkehr: Das Kapitel 65, „Öffentliche Wirtschaft und Verkehr“, enthält Ausgaben in der Größenordnung von 11 854,342 Millionen Schilling, denen Einnahmen in Höhe von 1 287,258 Millionen Schilling gegenüberstehen.

Kapitel 78: Post- und Telegraphenverwaltung: Bei Kapitel 78, Post und Telegraphenverwaltung, sind für das Jahr 1990 im Grundbudget Gesamtausgaben in der Höhe von 41 750,054 Millionen Schilling und Gesamteinnahmen in der Höhe von 48 021,539 Millionen Schilling veranschlagt. Die Gegenüberstellung der Betriebsausgaben und der Betriebseinnahmen ergibt einen Betriebsüberschuß von 6 271,485 Millionen Schilling.

Gegenüber dem Grundbudget des Bundesvoranschlags 1989 sind Ausgabenerhöhungen von insgesamt 2 172,511 Millionen Schilling vorgesehen. Wir haben 1990 um 2 583,137 Millionen Schilling höhere Betriebsausgaben.

Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen: Der Bundesvoranschlag 1990 sieht bei Kapitel 79, Österreichische Bundesbahnen, Betriebsausgaben in Höhe von 35 258 Millionen Schilling und Betriebseinnahmen in der Höhe von 29 205 Millionen Schilling vor.

Für Investitionen enthält der Voranschlag 1990 im Grundbudget eine Vorsorge in Höhe von insgesamt 5 485 Millionen Schilling.

Für die Durchführung von Streckenausbauten im Rahmen des Projektes Hochleistungsstrecken enthält der Voranschlag eine Budgetvorsorge von 963 Millionen Schilling. Zusammen mit den Fremdfinanzierungen über die Eurofirma, ASFI-NAG und Bauträger beläuft sich das gesamte Investitionsvolumen für Maßnahmen im Rahmen der „Neuen Bahn“ im Jahr 1990 auf rund 6,4 Milliarden Schilling.

Für alle drei Budgetkapitel der Beratungsgruppe X sind im Konjunkturausgleich-Voranschlag Ausgabenbeträge eingesetzt, und zwar

bei Kapitel 65 „Öffentliche Wirtschaft und Verkehr“ 40,260 Millionen Schilling,

bei Kapitel 78 „Post- und Telegraphenverwaltung“ 48,980 Millionen Schilling

und bei Kapitel 79 „Österreichische Bundesbahnen“ 1 000,000 Millionen Schilling.

An der Debatte, die sich an die Ausführungen des Spezialberichterstatters anschloß, beteiligten sich die Abgeordneten Fauland, Herbert Fux, Franz Stocker, Hans Helmut Moser, Kokail, Ing. Schindlbacher, Nürnberger, Resch, Scheucher, Probst, Strobl, Pischl, Brennstainer, Kirchknopf, Roppert, Fink, Kuba, Otto Keller, Helmuth Stocker, Felix Bergsmann, Vonwald und Dr. Fasslabend.

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher nahm zu den aufgeworfenen Fragen Stellung.

Bei der Abstimmung am 27. November 1989 wurden die finanzgesetzlichen Ansätze der zur Beratungsgruppe X gehörenden Teile des Bundesvoranschlags für das Jahr 1990 unverändert mit Stimmenmehrheit angenommen.

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

Dem Kapitel 65: Öffentliche Wirtschaft und Verkehr,

dem Kapitel 78: Post- und Telegraphenverwaltung, und

dem Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen,

samt den dazugehörenden Teilen des Konjunkturausgleich-Voranschlags des Bundesvoranschlags für das Jahr 1990 (1100 der Beilagen) wird die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt.

Herr Präsident! Für den Fall, daß Wortmeldungen vorliegen, bitte ich, die Debatte fortzusetzen.

Präsident: Ich danke dem Herrn Spezialberichterstatte für seine Ausführungen.

Als erster zu Wort gemeldet hat sich Herr Abgeordneter Dkfm. Holger Bauer. Ich erteile es ihm.

9.12

Abgeordneter Dkfm. Holger Bauer (FPÖ): Herr Präsident! Meine geschätzten Kolleginnen und Kollegen Abgeordneten! Herr Bundesminister, guten Morgen! Man sagt Ihnen Talent und

Dkfm. Holger Bauer

Können im musischen Bereich nach, Herr Bundesminister! (*Abg. Dr. Schranz: Nicht nur!*)

Man sage Ihnen Talent und Können im musischen Bereich nach. Sie und auch die Manager der ÖIAG haben aber ohne Zweifel auch noch in einem weiteren künstlerischen Sektor großes Geschick: Sie können malen, rosarote Bilder können Sie ganz besonders gut malen.

Es ist Ihnen gelungen, in einer nicht immer im Detail informierten Öffentlichkeit den Eindruck zu erwecken, die verstaatlichte Industrie sei aus dem Wasser, ja mehr noch: die verstaatlichte Industrie sei nicht mehr und nicht weiter Mühlstein am Hals des Budgets und des österreichischen Steuerzahlers.

Bei genauerer Betrachtung hält dieses rosarote Bild allerdings nicht stand, denn es ist ganz einfach nicht alles Gold, was in der Konjunktursonne zurzeit ein wenig glänzt.

Das fängt damit an, daß die vielfach bejubelten positiven Betriebsergebnisse des heurigen Jahres in vier der insgesamt sieben Branchenholdings der ÖIAG just und eigenartigerweise ziemlich genau jenen 5,5 Milliarden Schilling an Subvention entsprechen, die der Steuerzahler erst und allein heuer wieder der ÖIAG zugeschossen hat.

Dabei fällt zweitens auf — und zwar unangenehm, wie ich glaube —, daß die Verstaatlichte ausgerechnet in jenen Bereichen nach wie vor rote Zahlen schreibt, die die zukunftssträchtigen sind und auf die sich die ÖIAG daher auch in Zukunft zu stützen beabsichtigt, und in denen — nebenbei bemerkt — private Konkurrenten überwiegend keineswegs schlecht verdienen und abschneiden. Ich meine damit die Elektro- und Elektronikindustrie und den Maschinenbau. Ausgerechnet dort wird nach wie vor rund eine Milliarde Verlust gebaut.

Die Gewinne der ÖIAG werden, wie gehabt, bei der ÖMV verzeichnet. Ich glaube — ohne das näher untersucht zu haben —, es gibt wohl kaum ein Unternehmen, dem es gelingt, mit Erdölprodukten, mit Treib- und Brennstoffen zurzeit Verluste zu bauen.

Ein ausnehmend positives Betriebsergebnis wird aber zurzeit interessanterweise — muß man dazusagen — auch in der VOEST-ALPINE Stahl gemacht. Dafür ist neben den Umstrukturierungsmaßnahmen, die keineswegs geleugnet werden sollen, dem Personalabbau und der mehr als großzügigen Subvention seitens der öffentlichen Hand, auf die ich dann noch zu sprechen kommen werde, ohne Zweifel die internationale Stahlkonjunktur ausschlaggebend.

Es ist halt ganz einfach so, daß sich eben nicht einmal die österreichische verstaatlichte Industrie

gegen die Folgen konjunkturbedingter hoher Preise für Blech und Draht wehren kann, und sie verdient daher auch in dieser Sparte recht gut, und zwar recht gut insbesondere und vor allem am Standort Linz. Wenn ich sage „am Standort Linz“, dann meine ich, daß es auch andere Standorte gibt. Selbst in diesem Sektor aber, in dem zurzeit, glaube ich, europaweit, so gut wie alle anderen Stahlwerke gute Gewinne machen, gelingt es uns, an einem Standort Verluste zu bauen. Ich meine damit den Standort Donawitz.

Ich meine, daß in diesem Zusammenhang als ganz besonders ärgerlich der Umstand zu werten ist, daß man hier in ein neues Verfahren, in das KVA-Verfahren, 200 Millionen Schilling an Subventionen hineingesteckt hat. Das ist aber nicht der Umstand meines Ärgernisses, sondern der Umstand meines Ärgernisses ist der, daß man gemeint hat — und das haben auch die schon erwähnten rosarot-malenden Schönfärber vom Dienst aus Politik, Management und Belegschaftsvertretung gemeint —, daß man mit diesem neuen Verfahren den Standort Donawitz nicht nur halten könne, sondern daß man mit Hilfe dieses neuen Verfahrens diesen Standort in Zukunft auch positiv führen könne.

So weit, so gut beziehungsweise so weit, so schlecht! Man hat also daher, wie gesagt, rund 200 Millionen Schilling an Steuergeldern, an Subventionen in dieses Verfahren investiert, und hinterher ist man draufgekommen, daß hier ein nicht zu verantwortender krebserregender Dioxinausstoß zu verzeichnen ist und daß zweitens dieses zuerst eben so hochgejubelte Verfahren zumindest in der Hochkonjunktur, die hohe Schrottpreise mit sich bringt, nicht rentabel ist. Daher hat man es jetzt wieder eingestellt.

Man hat es wieder eingestellt, und die 200 Millionen Schilling an Subventionen können im wahrsten Sinn des Wortes in den Rauchfang geschrieben werden. Ich meine, auch das ist eine Spielart des sorglosen Umgangs mit Steuergeldern, den wir Freiheitliche ablehnen. (*Beifall bei der FPÖ. — Abg. Fauland: Nichts wissen und reden! — Ruf: Der hat ja keine Ahnung!*)

Herr Kollege Fauland, ich bin überzeugt, Sie werden dann herauskommen und sich hier produzieren und uns erklären, wie Sie es rechtfertigen — Sie haben ja dann die Möglichkeit, hier zu sprechen —, wie Sie es rechtfertigen, daß man 200 Millionen Schilling in ein hochgejubeltes Verfahren investiert, von dem man sagt: Damit werden wir den Standort Donawitz halten können, mit diesem Verfahren werden wir dort positiv weitermachen können!, dann aber das Verfahren einstellt. (*Beifall bei der FPÖ. — Abg. Fauland: Wir haben es nicht eingestellt!*) Natürlich haben Sie es eingestellt! (*Abg. Fauland: Nicht wir, das Wirtschaftsministerium!*) Entschuldigen

Dkfm. Holger Bauer

Sie, Herr Kollege Fauland, wer es in Ihrer Regierung einstellt, ist ja nicht mein Problem. Ich stelle das Faktum fest, daß es eingestellt ist und daß 200 Millionen Subventionen und Steuergelder beim Rauchfang draußen sind, Herr Kollege Fauland! *(Beifall bei der FPÖ.)* Daß Sie und Ihre Kollegen geneigt sind, sich selbst und der Belegschaft ein X für ein U vorzumachen, das sind wir gewöhnt, Herr Kollege Fauland. *(Abg. Fauland: Wir werden es ja klarstellen!)*

Das und andere Umstände *(Abg. Dr. O f n e r: Der Fauland hat es nicht eingestellt!)*, das und andere Umstände zeigen sehr deutlich auf, daß wesentliche und grundlegende Probleme der verstaatlichten Industrie in diesem Lande nach wie vor nicht gelöst sind. Man muß nämlich — ich sagte es schon — bei der Bewertung dieses hochgejubelten Sanierungserfolges — ich sage das noch einmal, es ist überhaupt nicht zu leugnen, und ich will es auch gar nicht tun — neben den Umstrukturierungsmaßnahmen, die gesetzt worden sind und die auch greifen — auch das soll gesagt sein —, neben dem Personalabbau und neben der erwähnten internationalen Hochkonjunktur vor allem natürlich auch die Subventionen, die der verstaatlichten Industrie in den letzten Jahren zugeflossen sind, ins Kalkül ziehen, in Rechnung stellen. *(Zwischenruf.)* Natürlich müssen Sie das tun! Es ist ja keine Kunst, Herr Kollege, mit 60 Milliarden Schilling an Steuergeldern auch wieder einmal Oberwasser zu bekommen und da und dort wieder ein positives Ergebnis auszuweisen.

Ich will jetzt gar nicht bagatellisieren oder so tun, als sei das alles von selbst entstanden, oder so tun, als wäre das alles ohne diese Subventionen und ohne diese Sanierungszuschüsse möglich gewesen, das stimmt halt ganz einfach auch nicht. Das müssen Sie einmal zur Kenntnis nehmen. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Sie müssen aber zur Kenntnis nehmen — ich wende mich hier insbesondere an die linke Seite des Hauses, weil Sie vielleicht wirklich glauben, daß dort bereits wieder alles zum besten sei; einige Äußerungen aus Ihrem Bereich nähren nämlich diesen Verdacht —, daß in die verstaatlichte Industrie in den letzten Jahren — und ich spreche jetzt nur für den ÖIAG-Bereich; ich lasse den Bereich der verstaatlichten Banken und ihrer Tochterunternehmungen einmal außer acht, für die neben den 60 Milliarden Schilling, auf die ich jetzt hinaus will, noch einmal weit über 10 Milliarden zur Verfügung gestellt worden sind —, allein in den verstaatlichten Sektor der ÖIAG 60 Milliarden Schilling an Subvention geflossen sind. Das muß einmal in aller Deutlichkeit und immer wieder in Erinnerung gerufen werden.

Da diese 60 Milliarden Schilling bekanntlich nicht aus Budgetüberschüssen finanziert worden

sind, sondern kreditfinanziert werden mußten, mit Krediten bedeckt werden mußten, belasten diese den Steuerzahler, mit Zins und Zinseszins gerechnet, bis zum Jahre 2017 mit fast 120 Milliarden Schilling; genau sind es 117 Milliarden Schilling. Im Jahr 2017 werden die wenigsten von uns noch in diesem Haus sitzen, aber das wird das Jahr sein, in dem der Steuerzahler von heute und von morgen die letzte Rate für diese 60 Milliarden Schilling Subvention geleistet haben wird.

Man muß sich wirklich vor Augen halten, was das bedeutet: 120 Milliarden Schilling bis zum Jahre 2017. Beispielsweise: Der österreichische Steuerzahler hat für die verstaatlichte Industrie aus diesem Titel im vergangenen Jahre, wieder gerechnet mit Zins und Zinseszinsen, laut Tilgungsplan 5,6 Milliarden Schilling geleistet, im kommenden Jahr und in den Folgejahren werden es 5 Milliarden Schilling sein — also jedes Jahr 5 Milliarden Schilling! Im Jahr 1995 und in den Folgejahren werden es 7,8 Milliarden Schilling sein. Sie merken, die Kurve der Annuitäten, die zu leisten sein werden, steigt. Diese Annuitäten werden im Jahre 1998 ihre Spitzenbelastung erreichen und 9,1 Milliarden Schilling ausmachen. Und erst — wie gesagt — im Jahre 2017 wird dieses traurige Kapitel und diese für den Steuerzahler belastende Angelegenheit zu Ende sein.

Ich sage, Hohes Haus, noch einmal — ohne jetzt verkennen zu wollen, was es an positiven Weichenstellungen gegeben hat —: Mit solchen Subventionen ausgestattet wäre es ja beinahe ein Kunststück, wenn man da und dort nicht auch einmal zu einem positiven Betriebsergebnis kommen würde. *(Zwischenruf des Abg. Fauland.)* Entschuldigen Sie, aber Sie werden doch nicht die 60 Milliarden Schilling leugnen wollen! *(Abg. Fauland: Nein, aber dann müssen Sie auch gleichzeitig die Ziffern und Zahlen nennen, wie es auch die übliche andere Schwerindustrie, die keine verstaatlichte ist . . .!)* Herr Kollege Fauland, ich bin überzeugt, das werden Sie dann tun. Ich bin gewöhnt, daß Sie das Maß immer am schlechteren Paar Schuhe nehmen. Aber Sie werden das ja machen, Sie werden uns aufzählen, wieviel an Subventionen in andere verstaatlichte Sektoren geflossen sind. So verstehe ich Ihren Zwischenruf, Herr Kollege Fauland! Das nehme ich an.

Mich hat in diesem Zusammenhang eine erst vor wenigen Tagen erfolgte Erklärung seitens der ÖIAG neuerlich hellhörig gemacht — um mich einmal vorsichtig auszudrücken —, hellhörig gemacht, mißtrauisch gemacht, nämlich: daß man für die geplante Internationalisierung der ÖIAG weitere Milliardenbeträge braucht und daß man — ich konnte diese Aussage nur der Zeitung „Standard“ entnehmen — diese Milliardenbeträge nach Auffassung eines Vertreters der ÖIAG nicht aus den Erträgen aufbringen könne. — Ja

Dkfm. Holger Bauer

was heißt denn das? Was kann das heißen? Das könnte unter Umständen heißen, daß man neuerlich dran denkt oder mit dem Gedanken liebäugelt, die öffentlichen Hände noch einmal oder wiederum zur Kassa zu bitten. Wenn Sie uns diesbezüglich Aufklärung geben könnten, Herr Bundesminister, wären wir Ihnen sehr, sehr verbunden.

Ich meine damit, zum Jubel ist erst dann Anlaß, wenn uns die verstaatlichte Industrie unter Einrechnung, unter Aufrechnung dieser erwähnten Kreditbedienung, die der Steuerzahler für die verstaatlichte Industrie — ich sage noch einmal — bis zum Jahre 2017 leistet, nicht mehr im Sacke hängt. Erst dann, wenn uns die verstaatlichte Industrie nicht mehr im Sack hängt und Gewinne schreibt, können wir wirklich gemeinsam die Hände zum Applaus erheben. Früher leider nicht. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Das sei allen Verstaatlichten-Enthusiasten ins Stammbuch geschrieben. *(Abg. Fauland: Unverständlich!)* Daß Sie, Herr Kollege Fauland, dort natürlich alles rosarot sehen und alles kritisch verteidigen, das sind wir ja gewohnt. *(Abg. Fauland: Nein, das stimmt ja nicht!)* Das ist der Grund, das ist einer der Gründe, warum die Verstaatlichte in diesem Land so abgewirtschaftet hat, weil Sie die Dinge nicht sehen und zur Kenntnis nehmen, wie sie wirklich sind! *(Beifall bei der FPÖ. — Abg. Fauland: Man muß die Leistungen sehen, die erbracht worden sind von den Kollegen in den Betrieben! Sie müssen schauen: Wo sind wir 1986 gestanden und wo stehen wir 1989?)* Das soll ja nicht in Abrede gestellt werden, Herr Kollege Fauland!

Aber um hier eine realistische Sicht der Dinge zu gewährleisten, verlangen wir Freiheitlichen nicht nur keine weiteren Zuschüsse, keine weiteren Subventionen für die verstaatlichte Industrie, sondern auch eine möglichst maximale Beteiligung der Verstaatlichten selbst an dieser Schuldentrückzahlung. Die Verstaatlichte soll sich an dieser Schuldentrückzahlung nach Maßgabe der Möglichkeiten im größtmöglichen Ausmaße beteiligen.

Ich sage noch einmal: Bevor das nicht sichergestellt ist und bevor wir diese Fakten nicht auf dem Tisch haben, ist jeder Jubel falsch. Solange diese und viele andere Fragen nicht gelöst sind, ist es auch für eine Entwarnung an der verstaatlichten Front, die ich da und dort durchzuhören vermeine, zu früh. Ich wähle ganz bewußt diesen kriegesischen Ausdruck „an der verstaatlichten Front“, weil ich weiß, wie schwierig und hart es ist, dort wirklich Erfolg zu erzielen.

Ich komme zum Schluß, Hohes Haus! *(Abg. Dr. Elisabeth Wappis: Sehr gut!)* — Ich weiß, daß Sie gerne nach Hause fahren wollen, Frau

Kollegin. — Eine Entwarnung an der Verstaatlichten-Front ist aber auch so lange verfrüht, solange die große Koalition im allgemeinen und die Sozialisten im besonderen von ihrem Dogma nicht abgehen, daß die staatlichen Mehrheiten auch weiterhin mit wenigstens 51 Prozent gesichert bleiben müssen. — Nach Ihrem gemeinsamen Willen — das muß man immer wieder hervorheben.

Nicht nur die Sozialisten wollen das, auch die Österreichische Volkspartei hat zumindest zugestimmt. Ob Sie es wollen oder nicht — ich hoffe, nicht —, Sie haben zumindest zugestimmt, daß die staatlichen Mehrheiten mit mindestens 51 Prozent in allen Staatssektoren erhalten bleiben. Im Bereich der verstaatlichten Banken müssen sie erhalten bleiben bis auf weiteres, bei der AUA müssen sie erhalten bleiben, bei der ÖIAG und ihren Tochtergesellschaften müssen sie erhalten bleiben *(Abg. Maritz: Sollen wir alles ans Ausland verkaufen?)*

Dieses Dogma, dieses, wie ich glaube, überholte und antiquierte Dogma der Sozialisten hat sich aus meiner Sicht, das müssen Sie mir zubilligen, auch durch ihren jüngsten Parteitag in Graz wie ein roter Faden im wahrsten Sinn des Wortes durchgezogen. *(Abg. Fauland: Kollege Bauer! Wissen Sie, daß 40 Prozent der Industrie in Österreich bereits in ausländischen Händen sind? Wollen Sie noch mehr?)*

Sie meinen, daß dann, wenn Sie dieses Dogma, daß die staatliche Mehrheit im Staatssektor erhalten bleiben muß, aufgeben, alles an das Ausland verschertelt wird. Horribile dictu, muß ich in diesem Zusammenhang sagen. Ich verstehe Sie nicht ganz. Für mich kommt in diesem Falle eine Ausländerfeindlichkeit — möchte ich beinahe sagen — der SPÖ zum Durchbruch, die sie in anderen Bereichen zum Vorwurf macht. Es kommt eine Absage an eine internationale Kooperation und Zusammenarbeit zum Ausdruck, die Sie sonst predigen, meine lieben Genossinnen und Genossen von der SPÖ! *(Beifall bei der FPÖ.)*

Sie rücken von Ihrem antiquierten Dogma, daß die Staatsquote erhalten bleiben muß, aus einem zweiten Grund — aus Ihrer Sicht — offensichtlich nicht ab, weil Sie der Meinung sind — und das hören wir immer wieder in Ihren Reden —, daß privates Management, daß privates Eigentum bei Unternehmungen angeblich nicht besser sei als jenes von Staatsfunktionären. Und hier muß ich Ihnen leidenschaftlich widersprechen. *(Abg. Fauland: Das hat ja niemand gesagt!)* Natürlich sagen Sie es immer wieder, Sie sagen immer wieder Privatunternehmen sind nicht besser im Wirtschaften als verstaatlichte. *(Abg. Kerschbaum: Das stimmt ja auch!)* Herr Kollege, danke für den Zwischenruf. Sehen Sie, Herr Kollege Fauland, Ihr Genosse hat gerade gesagt: Stimmt

Dkfm. Holger Bauer

ja! Ich weiß es ja, ich beschäftige mich ja schon viele Jahre damit. (*Abg. Kerschbaum: Daß die Privaten nicht besser sind, das stimmt!*) Also bitte, Herr Kollege Fauland, Sie haben die Auffassung vertreten, daß Privatunternehmen grundsätzlich nicht besser wirtschaften als verstaatlichte.

Ich muß Ihnen aus Überzeugung und aus langjähriger Beobachtung sagen: Am Anfang habe ich auch gedacht, grundsätzlich, von vornherein kann man nicht sagen, daß sie besser sind, aber ich habe die Entwicklung jetzt viele Jahre verfolgt, und ich muß Ihnen sagen, ich habe einen Meinungswandel durchgemacht. Ich bin zur Auffassung gelangt: Ja, sie sind besser.

Wenn es so wäre, wie Sie glauben, daß Private nicht grundsätzlich besser wirtschaften als verstaatlichte Industrien und Unternehmungen, dann müßten beispielsweise staatlich geführte Konzerne in der Weltwirtschaft eine ähnlich große Rolle spielen oder gespielt haben wie etwa die Agnellis, die Flicks oder die Wallenbergs und wie sie alle heißen. (*Abg. Fauland: Die sind alle saniert worden!*) Aber ich habe noch nie gehört, daß ein Staatskonzern in der Weltwirtschaft eine wirklich interessante und tragende Rolle spielt. (*Beifall bei der FPÖ.*) Ich habe das noch nie gehört, Herr Kollege Fauland, wirklich nicht.

Wenn dem so wäre, wie Sie glauben oder wie Sie zu glauben vorgeben, dann müßten Staatsfunktionäre und ansonsten von mir hochgeschätzte Ministerialräte, wenn sie in Aufsichtsräten und Hauptversammlungen sitzen, dort bessere Vertreter sein als Aktionäre, denen es um das eigene Geld geht. — Und dem ist natürlich nicht so.

Noch etwas, weil es nicht so ist, wie Sie glauben oder wie Sie gewissen Leuten einreden wollen, nämlich daß die Staatskonzerne gleich gut oder besser sind. — Sie müssen jetzt nur den Blick auf die sozialistischen Länder in unmittelbarer Nachbarschaft unseres Landes werfen — ich empfehle Ihnen, das zu tun —, dann werden Sie sehen, gerade jetzt werden Sie sehen, daß alle Staatskonzerne in den Ländern rund um uns herum abgewirtschaftet haben und daß sie die privaten Unternehmer zurzeit geradezu bitten, ins Land zu kommen und die Wirtschaft wieder in Ordnung zu bringen. (*Beifall bei der FPÖ. — Abg. Fauland: Der Vergleich ist doch eine Frechheit!*)

Hohes Haus! Ich glaube daher, es wäre höchste Zeit, daß auch in Österreich einige oder gewisse sozialistische Funktionäre ihre diesbezüglichen ideologischen Scheuklappen endlich ablegten. (*Beifall bei der FPÖ.*) 9.37

Präsident: Als nächster Redner ist Herr Abgeordneter Ruhaltinger gemeldet. Ich erteile ihm das Wort.

9.37

Abgeordneter Ruhaltinger (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es war echt wohltuend für das Hohe Haus und für diejenigen, die davon etwas verstehen, als noch Dr. Krünes Verstaatlichtensprecher der FPÖ war, denn mit Dr. Krünes war ein Mann hier am Rednerpult, der von der Materie etwas verstanden und der gewußt hat, was er sagte. (*Abg. Dr. Ofner: Die Nachrufe kannst du dir ersparen! Das hättest du ihm sagen sollen, als er noch hier war! — Weitere Zwischenrufe.*)

Ich darf die FPÖ an etwas erinnern. (*Abg. Dr. Khol: Nein, sie will nicht erinnert werden!*) Das soll ein „Nachruf“ gegenüber der gesamten FPÖ sein für die Verstaatlichte, denn wenn es nicht die Sozialistische Partei gegeben hätte, als es darum ging, diese Betriebe finanziell am Leben zu erhalten, sondern nur die FPÖ, dann müßten wir heute über die Verstaatlichte gar nicht mehr diskutieren, dann wären sämtliche Betriebe zugesperrt. (*Abg. Dr. Ofner: Das gefällt mir schon besser! Du gibst es wenigstens zu!*) Herr Dr. Ofner, das ist eine Tatsache, über die man nicht hinwegkommt.

Ich darf auch dem Herr Dr. Bauer gleich dazu sagen, er müßte als Finanzmann doch wissen, daß diese Subventionen nicht nur der Verlustabdeckung, sondern im wesentlichen auch dazu gedient haben, in diesen Betrieben wesentliche Investitionen zu tätigen, also jene Investitionen, die es uns heute ermöglichen, aus diesen Betrieben Gewinne zu machen. Und das ist wohl das Entscheidende. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Wenn Sie, Herr Dr. Bauer (*Abg. Dr. Ofner: Diplomkaufmann Bauer! Darauf lege ich wert!*), gemeint haben, unser Herr Minister sei ein guter Maler — bravo!, kann man nur sagen, er ist ein guter Dirigent, er ist ein musischer Mensch —, dann dürfen wir heute auch feststellen: Bundesminister Streicher war in dieser schwierigen Zeit für die verstaatlichte Industrie der beste Dirigent, den wir in diesem Bereich jemals gehabt haben. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es bestätigt sich heute und immer wieder einmal, daß das, was — von Ihnen — einmal totgesagt wurde, sehr, sehr lange lebt. (*Abg. Dr. Ofner: Das gilt auch für die FPÖ!*) Und es zeigt sich, wenn der Herr Bundesminister uns mit berechtigtem Stolz mitteilt, daß die Sanierung zwei Jahre vor dem Programm erfüllt wurde, daß in diesen Bereichen sehr viel geleistet wurde. Und wenn immer wieder auf die Mittelzuführungen hingewiesen wird, da muß man doch, glaube ich, auch sachlich abwägen, was investiert wurde und was

Ruhaltinger

ein Zusperrern bedeutet hätte: Viele Tausende Menschen wären durch das von der FPÖ propagierte Zusperrern in diesem Bereich damals arbeitslos geworden. Daher war es richtig, daß die Mittel hier beschlossen wurden, daher war es richtig, daß die Mittel angewendet wurden und daß die Umstrukturierung durchgeführt wurde.

Und wenn wir den ÖIAG-Konzern mit einem Umsatz von rund 150 Milliarden Schilling in die internationalen Größen einordnen können, dann bedeutet das, daß Österreich diesen Großbetrieb braucht, um nicht nur national, sondern auch international auf dem Markt und international konkurrenzfähig zu sein. Denn mit einer Exportquote von 79 Prozent brauchen wir das, und das bedeutet natürlich, daß man investieren muß, daß man Mittel braucht. Es bedeutet aber auch, daß diese Mittel, die immer wieder angesprochen werden, Herr Abgeordneter Bauer, sehr sinnvoll und zielführend in der verstaatlichten Industrie im Interesse von Österreichs Wirtschaft und im Interesse der dort beschäftigten Menschen eingesetzt werden. Und das sollen Sie auch einmal zur Kenntnis nehmen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Daß die Eigenleistungen der ÖIAG — Herr Abgeordneter Bauer, das haben Sie auch verschwiegen *(Abg. Dkfm. Holger Bauer: Ich habe gewußt, daß jetzt du kommst!)* — in den letzten paar Jahren bei 10 Milliarden Schilling aus den Erlösen des Verkaufes von gewissen Anlagen gelegen sind, das muß man doch auch irgendwie positiv sehen.

Nur eines ist für uns klar — Kollege Fauland hat das schon in einem Zwischenruf gesagt —: Es ist etwas bedenklich, wenn 50 Prozent von den 10 Milliarden Schilling ins Ausland abgefließen sind, weil Österreich nicht so finanzstark ist. Somit ist der ausländische Einfluß auf die österreichische Industrie sehr weitgehend und sehr gestärkt, während wir vor Jahren noch keinen hatten, wo es doch so gehandhabt wird, daß, wenn wirtschaftliche Schwierigkeiten auftreten, in jenen Bereichen immer zuerst zugesperrt wird, die man im Ausland hat. Ich glaube, die Folgen der damaligen Politik sind uns allen leider Gottes zu gut bekannt.

Daher müssen wir im Interesse unserer Beschäftigten in den Betrieben und im Interesse der österreichischen Wirtschaft das alles, was jetzt an Strukturmaßnahmen ergriffen wurde, nachdem bei den Belegschaften schon ein wesentlicher Einbruch erlitten wurde, jetzt auch positiv sehen. Es wurden Opfer gebracht, nicht nur bei der Arbeit, sondern auch persönliche Opfer in Form von Verzicht auf manches, was eben heute nicht mehr möglich ist. Und jene Privatisierungspolitik bis zu 51 Prozent, die Sie immer wieder ansprechen, wäre meiner Meinung nach das Gefährlichste für

Österreichs Industrie überhaupt, daher werden und müssen wir Sozialisten dieses Ansinnen für alle Zukunft ablehnen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir haben aber auch sehr viel für die Umwelt getan. Wir haben in unseren Bereichen von 1987 bis 1989 4,4 Milliarden Schilling in Umwelтанlagen investiert, und daher glaube ich, daß wir mit berechtigtem Stolz sagen können, daß die verstaatlichte Industrie den Umweltschutz sehr, sehr ernst nimmt. Und wenn diese Maßnahmen auch greifen, dann wird auch die Bevölkerung verstehen, daß hier sehr, sehr viel getan wird, und es sollen diejenigen, die gar nicht wissen, wo die Betriebe stehen, nicht den Kopf schütteln. Es wäre besser, sich davon zu überzeugen und nicht immer durch unqualifizierte Maßnahmen jene Arbeitsplätze in Gefahr zu bringen, die Sie einfach total ignorieren. Denn für manche gibt es ja nur eine Möglichkeit: Alles, was beim Rauchfang hinausgeht, ist umweltschädigend! — Interessant ist aber, was in den Betrieben los ist, denn dort fängt der Umweltschutz für die Menschen, die dort arbeiten, an, und daher können wir, glaube ich, auch mit berechtigtem Stolz sagen, daß wir im wesentlichen wirksamen Umweltschutz betreiben.

Die Haltung gegenüber der Industrie ist eigentlich bezeichnend, meine sehr geehrten Damen und Herren! Was sich hier entwickelt, ist für mich schon langsam eine Industriefeindlichkeit. Ich habe eine Liste bekommen. Die Frau Umweltministerin hat eine Überprüfung von 21 großen Industrieanlagen auf ihre Schadstoffemissionen angeordnet. Und siehe da, auf dieser Liste mit den Anordnungen der Frau Ministerin sind nur verstaatlichte Unternehmen. *(Abg. Nürnberger: Hört, hört!)* So gesehen müssen wir jetzt sagen: Sind wir denn allein in Österreich, gibt es denn nicht viele Tausende Gewerbebetriebe, viele Tausende Mittelbetriebe in Österreich, die unter Umständen auch geprüft werden sollten? Es ist bezeichnend, daß man jenen Bereich überprüfen will, der zum verstaatlichten Bereich gehört. Das ist eine Maßnahme, die wir in der Form, in der man es offensichtlich machen will, nicht akzeptieren können.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Neuordnung und Sanierung des ÖIAG-Konzerns ist dank der guten Konjunktur gelungen. Und das ist halt auch ein Unterschied, Herr Abgeordneter Bauer! Sie vergessen ganz, daß damals die europäische und die Weltstahlindustrie, auch die Privaten, mit Milliardenbeträgen subventioniert wurden, und mit diesen Milliarden an Subventionen in die Stahlindustrie hat sich natürlich die Preissituation so verschlechtert, daß es sich für Österreich, wenn wir dorthin exportieren mußten — und unser Export geht in diese Länder — ein-

Ruhaltinger

fach katastrophal ausgewirkt hat. Ich glaube, da muß man halt einmal das Ganze sehen: Die Stahlkrise war keine nationale, sondern eine internationale Krise. Und daher sind wir heute froh, daß wir diese gute Konjunktur haben und alle Maßnahmen treffen können, um auf eine derartige Situation vorbereitet zu sein.

Ich sage daher noch einmal: Die hervorragenden Leistungen der Belegschaften, die letzten Endes auch ganz schön reduziert wurden — nicht zu unserer Freude, aber das war im Strukturprogramm drinnen —, müssen anerkannt werden. Es war notwendig, aber ich habe es nicht getan. Das, was hier geschehen ist, trägt die Handschrift — ich sage es bewußt — des ehemaligen Generaldirektors und jetzigen Bundesministers Dr. Streicher. Im Zusammenhang mit dieser Sanierung, die dem Programm zwei Jahre voraus ist, können wir, glaube ich, dem Minister sagen, daß er gute Arbeit geleistet hat. In Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften, mit den Betriebsräten und mit den Belegschaften ist dieses Werk gelungen. Und dieses Werk sollen und dürfen wir uns nicht mehr zerstören lassen, auch von der FPÖ nicht. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Daher sage ich abschließend, meine sehr geehrten Damen und Herren, folgendes: Die Verstaatlichte wäre tot, wenn es nach der FPÖ gegangen wäre. Die Verstaatlichte lebt und hat Zukunft unter der Führung der Sozialisten! *(Beifall bei der SPÖ.)* 9.50

Präsident: Als nächster Redner ist Abgeordneter Eigruber zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

9.50

Abgeordneter **Eigruber** (FPÖ): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ganz kurz zum Kollegen Ruhaltinger. Totgesagte, wie er wörtlich betont hat, leben lange. Die Freiheitliche Partei, die du totgesagt hast, lebt sicherlich auch lange!

Meine Damen und Herren! Wenn Kollege Ruhaltinger heute vom Umweltschutz gesprochen hat, dann möchte ich ihn noch fragen: Was machen die vielen Steyregger auf der Donaubrücke? *(Abg. Ruhaltinger: Das waren Linzer!)* Es waren nicht Linzer, es waren viele Steyregger, Kollege Buchner war auch dabei. Interessant war natürlich, daß man wieder ein paar Jugendliche verhaftet hat, die wirklich nichts getan haben, als mit Transparenten dort zu stehen und sich über die Umwelt und über die schlechte Luft, der sie dauernd ausgesetzt sind, zu beklagen. *(Beifall bei der FPÖ und bei den Grünen.)*

Interessant war aber auch, meine Damen und Herren, daß es kein Politiker für notwendig befunden hat, hinzugehen und mit diesen Leuten zu

reden, weder der Landeshauptmann noch der Bürgermeister, noch der zuständige Stadtrat. *(Abg. Ruhaltinger: Herr Kollege, darf ich Ihnen etwas sagen?)* Lieber Kollege Ruhaltinger, bitte sehr. *(Abg. Ruhaltinger: Ich kann mich noch gut erinnern: Als die Entwicklung der VOEST-ALPINE und der Chemie im Gang war, war der Baugrund in Steyregg sehr billig! Da hat man ihn gekauft!)* Das ist richtig, das ist alles bekannt, genauso wie der Baugrund beim Flughafen Hörsching sehr billig war. Das alles war sehr billig. Aber trotzdem leben dort jetzt Tausende von Menschen. Ihr habt sie ansiedeln lassen. Man hätte dort halt ein Bauverbot aussprechen müssen, dann wäre es anders gewesen. Die Leute haben nicht alle soviel Geld wie ein Betriebsrat oder ein Abgeordneter, daß sie sich teure Gründe irgendwo anders kaufen können. *(Ruf bei der SPÖ: Ich kenne eine Familie in Steyregg! Die wohnen gern dort!)*

Meine Damen und Herren! Meine Zeit ist kurz, ich kann mich leider nicht auf Diskussionen einlassen. Ich habe um 10 Uhr einen Unterausschuß und muß deswegen weg. Wir Freiheitlichen haben nie die Verstaatlichte generell in Frage gestellt. Ich empfinde es als eine arge Unterstellung, der Freiheitlichen Partei jetzt das Versagen der Manager in der Verstaatlichten unterzujubeln. Hätten Sie die Betriebe seinerzeit privatwirtschaftlich geführt, wie wir es immer verlangt haben, wäre es zu dieser Misere nicht gekommen! *(Beifall bei der FPÖ und bei den Grünen.)*

Meine Damen und Herren! Die Investitionen, die gemacht wurden, lieber Kollege Ruhaltinger, haben sich in der letzten Zeit so ausgewirkt, daß sich die Herrschaften in der VOEST und in der Chemie teilweise wieder zurücklehnen und sagen: Uns kann sowieso nichts passieren, der Staat sorgt für uns. Ich weiß es von den Mitarbeitern, die mir das geklagt haben. Sie sind sehr verunsichert. *(Abg. Ruhaltinger: Das sind jene Mitarbeiter, die damals auch nicht gedacht haben!)*

Meine Damen und Herren! Herr Bundesminister! Wenn wir schon dabei sind. Es wäre halt einmal schön, wenn wir soweit wären, daß die ÖIAG kein Thema mehr für das Plenum wäre. Wir würden uns das wünschen, und ich würde Sie auch bitten, hier in dieser Richtung tätig zu sein. Wir haben jetzt aus der Verstaatlichten Jubelmeldungen bekommen, die verkünden, wie hoch die Gewinne sind. Ich kann nur sagen: Viel Glück, die Hochkonjunktur dauert noch länger. Ich hoffe, daß es Ihnen in dieser Zeit gelingen wird, die ÖIAG und all ihre Betriebe so zu sanieren oder einzurichten, daß sie wirklich hier herinnen in dieser Form nicht mehr besprochen werden müssen. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Es ist ja bekannt, daß die Elektroholding in Schwierigkeiten ist, und ich habe von Ihnen, glau-

Eigruber

be ich, die Zusage, daß die Elektrobau AG, die ja hoch positiv ist, von Umstellungen hoffentlich nicht betroffen ist. Ich sage nichts von Privatisierung, dafür sind wir immer, aber wir wollen nicht, daß sie zerrissen wird. Es geht ja hauptsächlich um die Elin und andere Betriebe, die saniert werden müssen, dasselbe gilt für Wagner-Biro. Wir werden uns genau anschauen, was die ÖIAG mit diesem Betrieb machen wird. Wir würden uns wünschen, daß auch hier eine Regelung gefunden wird, die es ermöglicht, diesen Betrieb so interessant zu machen, daß man ihn dann eventuell privatisieren kann.

Dasselbe gilt für die Pharma. Es wird ja immer von Verkauf gesprochen. Heute sollen Gespräche stattfinden. Ich bin der Meinung, daß man hier schon sehr lange zugewartet hat. Es hat österreichische Interessenten gegeben, die man immer wieder hingehalten hat. Ich würde mir wünschen, daß die heutigen Entscheidungen so ausfallen, daß es wirklich für die Pharma gut ist, für den Betrieb und für die Erhaltung der Arbeitsplätze, denn wir sind der Meinung, daß man hier viel verschleppt hat, und man hat auch versäumt, rechtzeitig etwas zu tun, um die Verluste, die inzwischen entstanden und noch größer geworden sind, zu verhindern.

Meine Damen und Herren! Anlagenbau und Maschinenbau in der VOEST: Hier hat es natürlich auch Probleme gegeben. Wir wissen jetzt, daß hier einiges auf dem Personalsektor geschieht. Interessant ist natürlich, daß man vor der Arbeiterkammerwahl überhaupt nichts gehört hat, nach der Arbeiterkammerwahl hat es dann auf einmal geheißen: Ein Teil der Beschäftigten im Anlagen- und Maschinenbau wird in die Langzeitarbeitslosigkeit geschickt. Zirka 150 haben eine befristete Arbeitszeit noch bis Juni 1990, dann werden sie entlassen. Andere werden aus diesem Betrieb in andere Betriebe der VOEST übersiedelt, was unbedingt notwendig ist, denn im Stahlbau und der Hütte fehlen die Arbeitskräfte, im Stahlbereich gibt es Hunderte von Überstunden, die teilweise gar nicht eingelöst werden können, weil dort momentan Gott sei Dank so viel Arbeit ist.

Meine Damen und Herren! Generell ist zu sagen, daß Milliardenspritzen, wie die letzten 5 Milliarden, die die Verstaatlichte wieder bekommen hat, in Zukunft nicht mehr vorkommen sollen. Wir Freiheitlichen werden uns das genau anschauen. Wir würden uns wünschen, daß diese Betriebe von selbst funktionieren.

Meine Damen und Herren! Noch ein Problem: Es läuft, lieber Kollege Ruhaltinger, im nächsten Jahr der Vertrag für das Nacht- und Schichtarbeiter-Schwerstarbeiterprogramm aus. Bisher wurde diesbezüglich noch nichts getan. Ich würde mir wünschen, daß hier vom Hohen Haus Aktivitäten gesetzt werden, die die Geltungsdauer dieses Ge-

setzes, das gerade für die, die am schwersten arbeiten, so notwendig ist, verlängert wird. (*Abg. Fauland: Richtig!*) Sie werden sicher die Unterstützung der Freiheitlichen Partei finden.

Noch eines zum Schluß — ich komme noch rechtzeitig zum Ausschluß —, meine Damen und Herren: Bis jetzt wurde in der Verstaatlichten, entgegen der Koalitionsvereinbarung, der gemeinsame Stimmzettel noch nicht eingeführt. Ich finde das nicht sehr demokratisch und würde Sie bitten, endlich wieder einmal einen Schritt in Richtung Demokratie — hier spreche ich für Linz und nicht für Donawitz und nicht für die Steiermark — zu machen. (*Beifall bei der FPÖ und Beifall der Abg. Mag. Cordula Frieser.*) 9.57

Präsident: Als nächster Redner ist Herr Abgeordneter Franz Stocker zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

9.58

Abgeordneter Franz **Stocker** (ÖVP): Sehr geehrter Herr Präsident! Herr Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Eines der wichtigsten industriepolitischen Ziele der Bundesregierung, nämlich die rasche Sanierung des ÖIAG-Konzerns, konnte im wesentlichen schneller erreicht werden, als erwartet wurde.

Damit wurde ein wesentlicher Punkt des Arbeitsübereinkommens zwischen den beiden Regierungsparteien erfüllt. Die Sanierung wurde möglich durch eine Neustrukturierung des Konzerns und durch Rationalisierungsmaßnahmen. Damit verbunden war eine entsprechende Steigerung der Produktivität, nicht zuletzt durch Eigenleistungen und Privatisierungen.

Heute war hier schon des öfteren von dem Sanierungserfolg die Rede, und das ist, glaube ich, ein Anlaß, einmal öffentlich jenen zu danken, die unter sehr großen Opfern, oft unter ungerechtfertigten Anfeindungen in der Öffentlichkeit trotz ihres ungeheueren Einsatzwillens, wesentlich mit dazu beigetragen haben, daß der Sanierungserfolg erreicht werden konnte, nämlich den Mitarbeitern in den Betrieben und Unternehmen. (*Beifall bei ÖVP und SPÖ.*)

Der Sanierungserfolg wird deutlich, wenn man sieht, daß im Jahr 1989 ein konsolidierter Konzernumsatz von rund 150 Milliarden Schilling erwartet wird, daß erstmals seit vielen Jahren wieder ein positives Bilanzergebnis in der Höhe von 3 Milliarden Schilling erwartet wird und daß ein Betriebsergebnis von etwa 5 Milliarden Schilling erzielt werden wird. Ein positiver Cash-flow von 10 Milliarden rundet das an sich erfreuliche Bild ab.

Betrachten wir die Holdings im einzelnen.

Franz Stocker

Bei der AMAG mit 5 600 Mitarbeitern wird der erwartete Umsatz bei 16 Milliarden Schilling liegen, und es wird ein Betriebserfolg in der Größenordnung zwischen 550 und 600 Millionen Schilling erwartet.

Im Maschinen- und Anlagenbau wird der Umsatz 23,6 Milliarden betragen. Wir finden dort 15 500 Mitarbeiter vor und leider noch immer ein negatives Betriebsergebnis von 600 Millionen.

Sehr erfreulich ist das Bild bei der VOEST-Alpine Stahl, wo voraussichtlich ein Umsatz von 47,5 Milliarden erzielt werden wird. 31 000 Mitarbeiter beschäftigt sind und ein Betriebsergebnis in der Größenordnung zwischen 3 und 3,5 Milliarden Schilling erwartet wird.

Gleichfalls erfreulich die ÖMV mit geschätzten 46,6 Milliarden Umsatz, 8 700 Mitarbeitern und 1 650 Millionen an erwartetem Betriebserfolg.

Die Chemie Linz wird einen Umsatz von 10,7 Milliarden erreichen, beschäftigt sind 4 250 Mitarbeiter, und der Betriebsgewinn wird 200 Millionen Schilling betragen.

Dann kommen zwei Sorgenkinder: der Bergbau. Der Umsatz wird rund 2,7 Milliarden Schilling betragen, und 3 700 Mitarbeiter sind noch beschäftigt. Das erwartete Betriebsergebnis wird ein Negatives von 100 Millionen sein, allerdings ohne Bergbauförderung; mit der Bergbauförderung ergibt sich ein annähernd ausgeglichenes Ergebnis.

Und bei der Elektronik und der Elektrotechnik: 12 Milliarden Umsatz, 11 100 Mitarbeiter und ein negatives Betriebsergebnis von 390 Millionen Schilling.

Unbestritten ist, daß den Sanierungsbemühungen die gute internationale Konjunktur zugute gekommen ist. Aber am Beispiel der VOEST-ALPINE Stahl AG, die zum Beispiel im Jahr 1987 noch ein negatives Ergebnis von 3,55 Milliarden Schilling verzeichnen mußte und im heurigen Jahr ein positives Ergebnis von 3,5 Milliarden Schilling erreichen wird, zeigt sich, wie sich das Verbesserungspotential auf die 7 Milliarden Schilling, um die das Ergebnis verbessert wurde, verteilt.

Und zwar entfallen rund 2,4 Milliarden auf konjunkturbedingte Faktoren wie Preis-Mengen-Entwicklung und 4,6 Milliarden Schilling auf Eigenleistung. Dabei handelt es sich im einzelnen um rund 3,7 Milliarden, die sich durch die Reduzierung des Personalstandes um rund 11 000 Mitarbeiter ergaben, um 700 Millionen Schilling durch den Abbau von Sozialleistungen und um 200 Millionen durch den Verkauf des Werkes Krieglach.

Dabei soll keineswegs verschwiegen werden — und den vorhin angeführten Daten war das ja bereits zu entnehmen —, daß von den sieben Holdings noch drei, nämlich Maschinen- und Anlagenbau, Bergbau, Elektrotechnik und Elektronik, in den roten Zahlen sind. Von der Bergbau-Holding, die von besonderen Strukturproblemen betroffen ist, abgesehen, ist aber doch zu erwarten, daß auch in diesen Holdings in absehbarer Zeit ein positives Ergebnis erzielt werden wird.

Wenn wir von der internationalen Konjunktur reden, ist es vielleicht ganz sinnvoll, einen Blick auch auf die Entwicklung im Ausland zu werfen. Und da zeigt sich, daß in Bereichen, in denen wir nun bescheidene Gewinne erwirtschaften, im Ausland bereits sehr hohe Gewinne zu verzeichnen sind. Und das hat natürlich auch entsprechende Auswirkungen auf die Eigenkapitalausstattung und damit auch auf Möglichkeiten der Strukturbereinigung und entsprechende Investitionstätigkeit.

Ich habe einmal in einer Zeitung gelesen: Mehr Geld in der Kriegskasse bedeutet das für diese ausländischen Konzerne.

Und damit sind wir bei einem Thema, das uns in der Zukunft wesentlich beschäftigen wird. Die Konjunktur wird nicht immer gleich hoch sein. Der Stahlboom wird zu Ende gehen, die ersten Anzeichen sind ja bereits bemerkbar. Das heißt, wir haben als nächsten Schritt — nach der ersten Sanierung — die Zukunft dieser Unternehmen, deren Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit abzusichern. Das ist nur möglich durch eine Verbesserung der Eigenkapitalbasis, ausreichende Internationalisierung, mehr Investitionen im Bereich von Forschung und Entwicklung und auch Investitionen in viele Betriebe, und da ist vor allem die Obersteiermark zu nennen. Ich nenne nur einige Standorte, ohne Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben: Donawitz, Judenburg und Mürzzuschlag.

Das bedeutet gleichfalls, daß auch in Zukunft entsprechende Mittelzuführungen notwendig sein werden. Und wir müssen klarstellen, daß es keinen Weg zurück gibt, nämlich einen Weg zurück wieder in die Tasche des Steuerzahlers.

Und unter diesem Gesichtspunkt ist auch die Diskussion der Vergangenheit, in der es um die Freigabe der letzten Tranche aus der Mittelzuführung gegangen ist, zu sehen. Dabei kam es immer wieder zu Auseinandersetzungen über weitere Privatisierungen. Auch heute war bereits davon die Rede. Und da gibt es immer wieder Appelle, diese Diskussion nicht ideologisch zu führen. Diese Appelle kommen manchmal von Leuten, die sie in der Vergangenheit sehr wohl sehr ideologisch geführt haben. Und ich glaube, das ist auch ein Thema, das ideologisch berührt ist.

Franz Stocker

Die Sozialistische Partei hat lange Zeit in der verstaatlichten Industrie in der Form des Eigentums an Produktionsmitteln durch den Staat die Möglichkeit gesehen, hohe Beschäftigungen, hohe Sozialleistungen und Löhne zu sichern, ohne dabei aber auf die Wirtschaftlichkeit zu achten, vor allem im internationalen Konkurrenzkampf waren diese Ziele nicht aufrechtzuerhalten.

Für die Österreichische Volkspartei bedeutet Privatisierung breite Eigentumsstreuung, und vor allem auch das Ziel der Mitarbeiterbeteiligung, der Beteiligung der Mitarbeiter an den Betrieben. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Ich bedauere es zutiefst, daß bei den bisher durchgeführten Privatisierungsmaßnahmen diesem Ziel viel zu wenig Rechnung getragen wurde, weil es einerseits eine zusätzliche Motivation für die Mitarbeiter und andererseits auch Dank an die Mitarbeiter wäre, Dank dafür, daß sie in schweren Zeiten das Unternehmen mitgetragen haben. *(Beifall bei der ÖVP und Beifall des Abg. Nürnberger.)*

Aber natürlich kann in diesem Zusammenhang auch nicht an einer sachbezogenen Diskussion vorbeigegangen werden. Natürlich stehen im Vordergrund wirtschaftliche Effizienz und Erfolg. Daher meine ich, daß jene Beteiligungs- und Führungsform gewählt werden sollte, die den größtmöglichen Erfolg erscheinen läßt. Denn der Erfolg des Unternehmens kommt letztlich auch den Mitarbeitern zugute.

Da möchte ich auch das Beispiel KVA-Donawitz erwähnen, weil ich befürchte, daß dort Fehler, die in der Investitionspolitik der Vergangenheit gemacht wurden, noch nicht ganz ausgemerzt sind. Ich mache es mir nicht so leicht wie Herr Dkfm. Bauer in seinen Ausführungen *(Abg. Dkfm. Holger Bauer: Na geh!)*, weil ich weiß, daß es im nachhinein viel leichter ist, besser zu wissen, was man tun hätte müssen und was nicht, weil ich weiß, wie schwierig die Situation auf diesem Standort ist und daß sich, um es bildlich auszudrücken, die dort Beschäftigten an jeden Strohalm klammern, der ihre Existenz sichert.

Ich erinnere mich an einen Vortrag des Herrn Vorstandsdirektors Bogdandy, fast genau auf den Tag vor einem Jahr, am 16. Dezember, hier im Parlament. Einige Passagen möchte ich doch heute zitieren.

Es war davon die Rede, daß die Umbaukosten in Donawitz 205 Millionen Schilling betragen werden — weniger als ursprünglich angenommen —, daß aber die Gesamtentwicklungskosten den doch beachtlichen Betrag von 1 Milliarde Schilling erfordern werden. Es war auch davon die Rede, daß im Falle der Nichtrealisierung der

zweiten Baustufe im Jahr 1988 der Sanierungsplan zeitlich und ergebnismäßig bis 1991 nicht zu halten ist.

In der Zusammenfassung wurde darauf hingewiesen, daß das KVA-Verfahren im Zusammenwirken mit den klassischen Rationalisierungsinstrumentarien die einzige Chance für die Wiedergewinnung der Wirtschaftlichkeit der Hütte Donawitz ist. Nicht zuletzt wurde behauptet, daß die konsequente Anwendung der KVA-Metallurgie eine unabdingbare Voraussetzung für den Bestand von Donawitz sei.

Diese Aussagen waren auch für mich der Grund dafür, diese hohe Investitionssumme an sich positiv zu beurteilen, obwohl bereits damals Stimmen zu hören waren, die diese optimistische Einschätzung nicht teilten.

Es hat ja dann die Entwicklung gezeigt — es ist ja nicht nur der Dioxinausstoß, der diese Probleme letztlich verursacht hat, das war vielleicht ein Punkt, der nicht vorhersehbar war, daher bin ich auch sehr vorsichtig in der nachträglichen Beurteilung; ich möchte mich nicht so verhalten wie sehr viele Zuschauer am Fußballfeld oder bei Skirennen, die immer alles besser wissen als der Trainer oder die Sportler selbst, ich weiß, daß es im Unternehmen anders aussieht als von außen —, es hat sich gezeigt, daß die mahnenden Stimmen, vor allem im Hinblick auf die Entwicklung des Schrottpreises und nicht zuletzt auch auf auftretende Qualitätsprobleme, ernst zu nehmende Einwendungen waren.

Und nun haben wir eine völlig andere Situation. Ich weiß nicht, ob dieses KVA-Verfahren eingestellt wird, ob es als Entwicklungsprojekt weitergeführt wird, aber plötzlich ist es nicht mehr ausschlaggebend für die Existenz von Donawitz. Nun heißt es, daß Donawitz auch mit konventionellen Rationalisierungsmaßnahmen sanierbar ist. Ja in letzter Zeit haben sich bereits leichte Erfolge gezeigt. Die Hütte Donawitz ist leicht positiv.

Auch da weiß ich, daß uns dabei die Konjunktur zugute kommt und daß bei einer anderen Konjunkturlage das Bild sehr bald wieder anders aussehen wird.

Ich habe auch Verständnis für den Kollegen Fauland und für die Belegschaft, daß sie sich, wenn sie von den zuständigen Herren des Unternehmens hören, daß das ein Weg ist, ihre Existenz zu sichern, mit aller Vehemenz dafür einsetzen, daß die erforderlichen Mittel dafür zur Verfügung gestellt werden.

Ich habe aber weniger Verständnis für die Verantwortlichen in den Organen des Unternehmens, daß es, wenn sie auf der einen Seite Hoff-

Franz Stocker

nungen wecken, auf der anderen Seite sich aber doch zeigt, daß es nicht so ist, wie sie es dargestellt haben, plötzlich auch anders geht. Dabei leidet die Glaubwürdigkeit dieser Herren. Und solche Vorgangsweisen führen zu einer zunehmenden Verunsicherung der Belegschaften. *(Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ.)*

Zusammenfassend kann festgestellt werden: Die verstaatlichte Industrie ist auf dem richtigen Kurs, aber noch nicht über dem Berg. Mit dem Eintritt der Österreichischen Volkspartei in die Regierung wurde nach einer letztmaligen Steuermittelzuführung gesichert, daß die darüber hinaus notwendigen Mittel durch Privatisierung und Eigenleistungen aufgebracht werden. Und die Sanierung der verstaatlichten Industrie ist neben der Steuerreform ein weiterer Beweis für die erfolgreiche Arbeit der großen Koalition. *(Beifall bei ÖVP und SPÖ.) 10.12*

Präsident: Als nächster Redner ist Herr Abgeordneter Nürnberger zu Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

10.13

Abgeordneter Nürnberger (SPÖ): Sehr geehrter Herr Präsident! Geschätzter Herr Minister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir hatten erst am 28. September dieses Jahres Gelegenheit, den Bericht der ÖIAG über das Jahr 1988 und insgesamt die Situation in der ÖIAG sehr ausführlich hier in diesem Hohen Haus zu diskutieren. Bin aber froh, daß es heute die Möglichkeit gibt, über Probleme der verstaatlichten Industrie zu sprechen, weil heute bereits das Ergebnis für 1989 absehbar ist. Ich darf da in einer Punktation jene rosaroten Bilder, die Herr Abgeordneter Bauer hier gemeint hat und die mein Kollege Stocker ebenfalls in seiner Rede schon angesprochen hat, anführen.

Dem Kollegen Stocker darf ich überhaupt für den sachlichen Diskussionsbeitrag, den er hier geleistet hat, der frei jeder politischen Demagogie gewesen ist, danken; danken, weil wir gemeinsam in der Gewerkschaft Metall, die am härtesten von den Problemen in der ÖIAG betroffen ist, als Funktionäre tätig sind, und du hier heute genauso argumentiert hast, wie wir das in der Gewerkschaft in unseren Gremien seit vielen Jahren pflegen, nämlich als sachliche Auseinandersetzung. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP.)*

Ich darf kurz diese sogenannten rosaroten Bilder aufzeigen. Eines der rosaroten Bilder ist, daß die ÖIAG erstmals nach vielen Jahren wieder ein positives Bilanzergebnis legen wird. Ein rosarotes Bild ist, daß der Umsatz 10 Prozent des österreichischen Bruttoinlandsproduktes betragen wird. Ein rosarotes Bild ist, daß das wirtschaftliche Ergebnis heuer 4,5 Milliarden Schilling betragen wird. Man muß bedenken, daß das Ergebnis im

Vorjahr noch minus 3 Milliarden Schilling war. Es konnte sich die Verstaatlichte heuer um 7,5 Milliarden Schilling gegenüber dem Vorjahr verbessern. Erstmals seit 1986 wieder ein Cashflow, der positiv ist und 10 Prozent des Umsatzes betragen wird.

Wir haben uns gemeinsam sehr ehrgeizige Ziele gesteckt, der Herr Minister, die Manager und die Belegschaftsvertretungen, wir haben gemeinsam an den Zielen gearbeitet. Das oberste Ziel war die Verlustfreimachung des ÖIAG-Konzerns, und das ist zwei Jahre früher, als dies geplant war, geschehen.

Herr Abgeordneter Bauer! Sie haben in Ihrer Rede ganz locker gesagt, die rosaroten Bilder werden gezeichnet vom Minister, vom Manager, und dann im selben Atemzug auch die Belegschaftsvertreter genannt. Der Minister ist in der Lage, sich selbst zu verteidigen. Ich fühle mich sicher nicht berufen, hier als Anwalt der Manager zu sprechen, aber ich fühle mich sehr wohl legitimiert, für die Belegschaftsvertreter und für die Belegschaften insgesamt zu sprechen. Und da muß ich Ihre Aussage zurückweisen. Ich lasse mich nicht in Mißkredit bringen.

Es sind sehr wohl rosarote Bilder, es sind gute Bilder, wir sind stolz darauf, weil die Belegschaften sehr große Opfer erbringen mußten, daß wir heute von diesen rosaroten Bildern sprechen können. Und Ihre Argumentation, Herr Abgeordneter Bauer, darf ich zurückweisen. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP.)*

Es wäre aber verfehlt — und da gebe ich Ihnen recht, Ihnen, Herr Bauer, und auch dem Kollegen Stocker —, in großen Jubel auszubrechen, es ist dafür kein Grund vorhanden. Die ÖIAG ist nicht frei von Problemen. Wir sind fast tagtäglich noch mit Problemen konfrontiert. Es ist richtig, daß von den sieben Branchenholdings insgesamt nur fünf positiv bilanzieren und daß die größten Schwierigkeiten noch in der Elektro-, Elektronik-Holding und im Maschinen- und Anlagenbau sind.

Ich darf nur ein Problem zum Beispiel aus dem Maschinen- und Anlagenbau herausgreifen, das uns, in den letzten Tagen auch die Öffentlichkeit, wieder stark beschäftigt hat, nämlich das Problem Zeltweg.

Ich darf vorweg feststellen, daß der Belegschaft in Zeltweg seit dem Jahr 1977 — also weit über ein Jahrzehnt — sehr übel mitgespielt worden ist und daß die Zeltweger Belegschaft sehr oft für politische Effekthascherei mißbraucht worden ist.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich bin in der Lage, Ihnen hier Zeitungen der letzten

Nürnberg

Tage zu nennen, wo man Politiker — ich unterscheide jetzt nicht nach Couleurs, ich sage: Politiker insgesamt — sieht, wo man sieht, wie sie sich demonstrativ vor einer Maschine fotografieren lassen, mitten in der Belegschaft. Sie glauben, daß, wenn es derartige Fotos in der Öffentlichkeit gibt, das wirtschaftliche Problem in diesem Betrieb gelöst ist. So, mit politischer Demagogie, werden wir wirtschaftliche Probleme sicherlich nicht lösen können.

Herrn Abgeordneten Burgstaller muß ich herausgreifen, seine Rolle, die er gerade in Zeltweg gespielt hat. Es gab natürlich von seiten des Managements nicht gerade die feinste Vorgangsweise. Es gab Äußerungen, Drohungen in Richtung Belegschaft, die auf das schärfste zurückzuweisen sind.

Ich zitiere jetzt wörtlich ein Interview — „Mittagsjournal“, 22. 11. 1989 — des Herrn Abgeordneten Burgstaller: Ich — Burgstaller — habe zu den Arbeitern im Betrieb gesagt — und ich stehe dazu —, daß ich persönlich garantiere, daß es keine Entlassungen geben wird.

Es geht dann noch weiter, und ich könnte auch noch Zeitungsartikel vorlegen, wo er ähnliche Garantien abgibt. (*Abg. Dr. Gugerbauer: Wenn er Bundeskanzler wird!*)

Ich weiß nicht, wie er, da wir ja die Verstaatlichte insgesamt entpolitisiert haben, diese Zusagen machen kann. Ich weiß es nicht, aber ich kann mir nicht vorstellen, daß Sie, Herr Minister, dem Herrn Abgeordneten Burgstaller gesagt oder zugesichert haben, daß es keine Entlassungen oder sonst etwas gibt, wenn die Verantwortung der Vorgangsweise im Bereich der Manager gelegen ist.

Er ist sicher nicht in der Lage, den Betroffenen Rechtsschutz zu geben. Er hätte sie nicht in Schutz nehmen können vor Schadenersatzansprüchen, die an die einzelnen gestellt werden können. Aber er hat ja in seiner Fraktion einen ausgezeichneten Rechtsanwalt, er könnte sich bei Herrn Dr. Graff einmal erkundigen, welche Schadenersatzprozesse hier an die einzelnen herangetragen hätten werden können.

Der Gipfel war der, daß gestern oder vorgestern im Raum Leoben noch ein Flugblatt verteilt worden ist, wo verlangt wird: Mittels eines Entschließungsantrages soll der Minister dem Parlament Rechenschaft über den Standort Zeltweg ablegen.

Ich kann mich erinnern an die Diskussion, die wir hier über die Entpolitisierung der ÖIAG geführt haben. Ich kann mich erinnern an die Aussagen der Abgeordneten Taus und Schüssel, die die Entpolitisierung verlangt haben, und dann

gibt es einen Abgeordneten, der die Politik wieder in die ÖIAG hineintragen will! Denn das, was für Zeltweg Gültigkeit hat, muß, meine sehr geehrten Damen und Herren, auch für jeden anderen Standort, für jedes andere Problem gelten. Dann kann ich gleich anfangen bei Judenburg, Donawitz, daß der Minister über alles, wo wir noch Probleme haben, im Parlament hier politisch Rechenschaft ablegt.

Wenn im Flugblatt, das von der ÖVP und von der Kommunistischen Partei ausgegeben worden ist — überhaupt eine ganz merkwürdige Allianz; aber bitte, das soll halt möglich sein —, weiters zu lesen ist, daß bei den Besprechungen alle gegen das vorgelegte Konzept gewesen seien, nur die Gewerkschaft habe eine gegenteilige Haltung eingenommen, dann muß ich, meine sehr geehrten Damen und Herren, die Gelegenheit nützen, das ein bißchen zu relativieren.

Wir haben es immer, bei allen Problemen, die es im Rahmen der ÖIAG gegeben hat, so gehalten, daß man nicht von vornherein bei Konzepten gesagt hat: Die sind unbrauchbar, die gehen nicht. Wir haben ein viel zu großes Verantwortungsbewußtsein auch für den Standort Zeltweg. Ich sagte schon, die Beschäftigten dort sind seit über einem Jahrzehnt verunsichert worden. Die Beschäftigten dort haben das Recht, endlich einmal zu wissen, wie es mit ihnen in Zukunft weitergeht. Daher haben wir die Vorlage eines Konzeptes verlangt, und wir werden bei dieser Konzeptvorlage genauso vorgehen wie bei allen anderen, nämlich das Konzept ansehen, analysieren, dann beurteilen, dann verhandeln und, wenn ein Paket auf dem Tisch liegt, die Entscheidung treffen, ob das Konzept angenommen werden kann oder nicht.

Wenn ein gewerkschaftlicher Kampf zur Durchsetzung der einen oder anderen Forderung notwendig sein sollte, dann sage ich hier auch sehr deutlich: Es wird niemanden in der Gewerkschaft Metall, Bergbau und Energie geben, der sich für Zeltweg nicht verantwortlich fühlt, sodaß wir auch das härteste Mittel in Angriff nehmen werden, aber nur dann, wenn wir es für notwendig erachten und als die letzte Möglichkeit sehen. Aber wir gehen nicht den Weg, zuerst kämpfen und dann verhandeln, sondern zuerst verhandeln und, wenn notwendig, werden erst dann andere Wege beschritten.

Ein Satz auch zu dem auslösenden Moment, daß Zeltweg jetzt wieder in das politische Tagesgeschehen hineingekommen ist. Das auslösende Moment war eine Zahnfräsmaschine, eine Klingenberg-Maschine. Hier haben wir eine Lösung gefunden, und so stellen wir uns in unserer Verantwortung eben eine Lösung vor. Die Maschine wird sicherlich am 8. Jänner vom Käufer, der sie gekauft hat, abgeholt werden, aber wir haben

Nürnberger

gleichzeitig erreicht, daß als Äquivalent für die Maschine 30 bis 40 — und ich gehe an die untere, realistische Grenze: ich bleibe bei 30 —, also 30 neue, zusätzliche Arbeitsplätze, die es bisher in Zeltweg nicht gegeben hat, durch eine Kooperation zwischen der Käuferfirma und der Zeltweger Gruppe geschaffen werden. Ich glaube, daß man so, liebe Kolleginnen und Kollegen, Probleme lösen und Politik machen soll. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Ich habe in der ganzen politischen Stellungnahme des Herrn Abgeordneten Burgstaller eines vermißt: daß er jene aufgezeigt hätte, daß er verlangt hätte, jene zur Verantwortung zu ziehen, die, wie ich schon sagte, seit 1987 Jahr für Jahr in Zeltweg Verluste gebaut haben, Verluste in der Gesamtgrößenordnung von insgesamt 2,5 Milliarden Schilling. Jene Manager, die vor denen, die jetzt am Werk sind, die Verantwortung für Zeltweg getragen haben, sollten dementsprechend zur Verantwortung gezogen werden, weil über ein Jahrzehnt hier sehr leichtfertig nur Verluste zu produzieren, die Belegschaften zu verunsichern, das kann sicherlich nicht jene Verantwortung sein, die Manager auch in der Verstaatlichten haben müssen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Sie können versichert sein, die Gewerkschaft Metall, die für Zeltweg zuständig ist, wird gemeinsam mit den Betriebsräten und Beschäftigten eine Lösung finden, die sie mit Optimismus in die Zukunft blicken läßt. *(Beifall bei der SPÖ.) 10,24*

Präsident: Als nächster Redner ist Herr Abgeordneter Ing. Schindlbacher gemeldet. Ich erteile ihm das Wort.

10,25

Abgeordneter Ing. **Schindlbacher** (ÖVP): Sehr geehrter Herr Präsident! Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Es ist sehr erfreulich, daß, so wie es in der vergangenen Woche dargestellt wurde, im ÖIAG-Bereich auch in diesem Jahr entsprechende Verbesserungen erzielt werden konnten. Wir haben — das wurde heute bereits hier erwähnt — ja Ende September den ÖIAG-Bericht 1988 hier diskutiert und können feststellen, wie es mein Kollege Franz Stocker bereits getan hat, daß man in weiten Bereichen die Ziele früher erreicht hat als im Plan vorgesehen.

Ich glaube aber, wir sollen doch auch über einige Dinge reden, die noch nicht so zur Zufriedenheit funktionieren, wie wir es uns wünschen.

Als Obersteirer interessiert mich natürlich in erster Linie, wie es den Betrieben der Mur- und Mürzfurche geht. Mein unmittelbarer Vorredner, Herr Abgeordneter Nürnberger, hat ja in erster Linie das Werk Zeltweg behandelt. Ich freue mich, daß, wie gestern in der „Kleinen Zeitung“

stand: „Die Weichen für die Zukunft gestellt“, ein Auftrag in der Höhe von 1,7 Milliarden Schilling erreicht werden konnte — das allerdings in jenem Bereich, der auch bisher bestens funktioniert hat.

Die Sorgen gibt es in jenem Teil, der eben auch jetzt die Verluste produziert hat. Herr Kollege Nürnberger! Ich freue mich, wenn das eintritt, was Sie zum Schluß gesagt haben, daß es durch diese Umschichtung, den Verkauf der Spezialfräsmaschine, möglich ist, 30 bis 40 neue Arbeitsplätze, vor allem hoffentlich Arbeitsplätze, die sich auch in der Folge gewinnbringend auswirken, geschaffen werden. *(Abg. Nürnberger: Das ist vereinbart. Herr Kollege!)* Ja, wir hoffen, daß auch das Ergebnis dann entsprechend aussieht. Wir werden es in der Folge wohl sehen. Es geht ja in erster Linie darum, daß die Leute dort endlich auch zu einer entsprechenden Sicherheit kommen.

Ich möchte gar nicht auf meine Fragestellung im Budgetausschuß vom 27. November eingehen, wo ich vom Herrn Bundesminister — ich glaube, wohl etwas scherzhaft, mit Symbolcharakter — den Verkauf dieser besagten Maschine als Antwort erhalten habe.

Meine Damen und Herren! Natürlich ist es generell notwendig, daß man versuchen muß, weitere Verbesserungen zu erreichen. Wenn es gelingt, den Maschinen- und den Anlagenbau auch in jenen Bereich zu bringen, in dem letzten Endes der Weichenbau immer gewesen ist, dann sind wir sicherlich damit zufrieden.

Herr Bundesminister! Für die Obersteiermark wird es sicher auch von entsprechender Bedeutung sein, welche Investitionen in nächster Zeit dort durchgeführt werden, etwa im Werk Judenburg, das heute andeutungsweise hier erwähnt wurde. Ich glaube, man muß dort unbedingt versuchen, durch einen entsprechenden Investitionsschub eine weitere Verbesserung, nachdem man doch gewisse Dinge in Ordnung gebracht hat, zu erzielen.

Ich maße mir nicht an, zum Thema KVA weiteres zu sagen. Erstens hat das Kollege Stocker meines Erachtens sehr deutlich behandelt, und eine Wiederholung ist nicht unbedingt sinnvoll. Ich glaube aber, daß man ganz besonderen Wert auf die Ausbildung der Mitarbeiter legen muß. Das beginnt bei den Lehrlingen in den Werksschulen und setzt sich fort bis zu den Facharbeitern. Ich glaube, dieser Teil muß ein ganz besonderer Schwerpunkt sein, um eine entsprechend gesicherte Struktur und entsprechend gesicherte Arbeitsplätze zu haben. *(Beifall bei ÖVP und SPÖ.)*

Einen Wermutstropfen, meine Damen und Herren, aus steirischer Sicht muß ich schon erwähnen, das ist leider Gottes Elin-Weiz. Wir hof-

Ing. Schindlbacher

fen, daß das eintreten möge, was bei der Budgetausschußsitzung zugesichert wurde: daß man durch entsprechend gezielte Maßnahmen eben auch hier von den roten zu den schwarzen Zahlen kommen möge.

Ähnliches, Herr Bundesminister, erwarten wir uns natürlich von der SEH, der Sonderabfallentsorgung-Holding. Sie haben uns auch hier mitgeteilt: 64 Leute im September beschäftigt, vieles in Aufbau und daß keine Verluste zu erwarten sind. Wir werden sicher von unserer Sicht aus diesen Teil der ÖIAG auch in Zukunft entsprechend beobachten.

Meine Damen und Herren! Ich glaube, es ist unbedingt notwendig, dafür zu sorgen, daß man den Steuerzahler in Zukunft nicht weiter belastet. Es ist in der letzten Zeit sicherlich gelungen, durch viele Maßnahmen Besserungen zu erreichen. Das Ziel muß es sein, daß in allen ÖIAG-Betrieben nach wirtschaftlichen Grundsätzen gearbeitet werden kann und es auch entsprechende Gewinne gibt.

Ein zweites Ziel muß es auch sein, daß eine weitere Dezentralisierung durchgeführt wird dort, wo es sinnvoll ist, und daß ein gewisser Verwaltungsüberbau — es gibt sicherlich dort und da noch solche Dinge — weiter abgebaut wird.

Daß die Arbeitsplatzsicherung ein zentrales Anliegen ist, darüber, glaube ich, brauchen wir nicht zu reden — da sind wir uns sicherlich von allen Fraktionen her einig —, und daß es ertragreiche Produktionsstätten zu sichern gilt, den dort Beschäftigten ein entsprechendes Einkommen zu ermöglichen, darüber hinaus bei den Leuten Zufriedenheit zu erreichen, die sich auf das gesamte Betriebsergebnis positiv auswirkt.

Die Privatisierung — auch heute hier bereits erwähnt — wird weitergeführt werden müssen. Sie darf aber kein Selbstzweck sein. Es muß auch Modelle geben, wo man über diese 49 Prozent hinaus Möglichkeiten schafft.

Wir brauchen eine gesicherte Versorgungsstruktur; das ist unserer Ansicht nach sehr notwendig.

Wir bekennen uns zu einer Mitarbeiterbeteiligung; ich habe es schon erwähnt. Wenn sich ein Mitarbeiter voll und ganz mit seinem Betrieb identifiziert, wird sich das sicherlich auf das gesamte Geschehen im Betrieb positiv auswirken.

Wir sind überzeugt, daß in der Forschung und Entwicklung noch mehr gemacht werden muß, daß die Forschung und Entwicklung in Zusammenarbeit mit der Ausbildung vom Lehrling bis zum Facharbeiter noch weiter forciert werden muß.

Und so glaube ich, daß es, wenn man diese Schritte konsequent weiter fortsetzt, möglich sein muß, auch in jenen Teilbereichen, die derzeit noch nicht zur Zufriedenheit aller funktionieren, Besserungen zu erzielen, sodaß — und das wäre unser Wunsch — wir in Bälde überall Bereiche haben, die aktiv bilanzieren können und somit Sicherheit für die dort Beschäftigten gegeben ist. *(Beifall bei der ÖVP.) 10.34*

Präsident: Als nächster zum Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Fauland. Ich erteile es ihm.

10.34

Abgeordneter **Fauland** (SPÖ): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Werte Damen und Herren des Hohen Hauses! Als wir 1986 hier über die Verstaatlichte diskutierten, war die Situation in den Betrieben gegenüber heute, 1989, unerfreulich. Wir dürfen nicht vergessen, daß seinerzeit, 1986, im ÖIAG-Konzern der verstaatlichten Betriebe rund 12,4 Milliarden Schilling an Minus erwirtschaftet worden waren. Und wir standen damals vor dem Dilemma, in welcher Art und Weise es mit diesem Flaggschiff der Verstaatlichten, besonders der VOEST-ALPINE AG, weitergehen wird.

Wir sind damals als Politiker und auch als Gewerkschafter den Vorschlägen seitens der ÖIAG, eine Umstrukturierung vorzunehmen, Holding-Branchen zu schaffen und eigene operative Gesellschaften in diesen Holding-Gesellschaften zu errichten, zuerst sehr skeptisch gegenübergestanden. Auch in der Belegschaft mußten wir erst das Vertrauen finden zu all diesen Maßnahmen, wie sie von seiten der ÖIAG vorgeschlagen worden sind.

Heute, Werte Damen und Herren, drei Jahre danach, müssen wir sagen, daß der Weg, wie er beschritten worden ist, richtig gewesen ist. Dadurch kommt es wieder zu positiven Ergebnissen draußen in den Branchen-Holdings — in diesen sieben, bis auf zwei —, und auch die Menschen, die Kollegen, die in diesen Betrieben beschäftigt sind, haben wieder Hoffnung, daß es weitergehen wird. Sie sehen aber auch, daß die Leistungen, die sie erbracht haben — und sie haben Leistungen erbracht, durch Rationalisierungen, durch Kürzungen von Sozialleistung und dort und da auch durch Lohnkürzungen —, daß ihr Beitrag sinnvoll gewesen ist, daß es scheint, daß jetzt für die Zukunft ihre Arbeitsplätze in diesen Betrieben abgesichert sind.

Werte Damen und Herren! Hohes Haus! Und das sollten wir heute nicht übersehen. Ich glaube, wir müssen positiv herausstreichen, daß all das, was von seiten der Belegschaft, aber auch vom neuen Management verlangt wurde, dazu beigetragen hat, daß heute die Standorte eine gewisse Sicherheit haben.

Fauland

Wir können heute noch nicht jubeln darüber und sagen: Wir sind schon über Wasser! Aber eines, glaube ich, müssen wir heute hier zum Ausdruck bringen: Die verstaatlichte Industrie in der ÖIAG ist wieder herzeigbar. Ich glaube, das müssen wir heute wieder einmal klarstellen, und das soll man auch hier zum Ausdruck bringen. (*Beifall bei der SPÖ.*) Herzeigbar durch den Einsatz des Bundesministers. Herr Bundesminister Streicher! Ich muß sagen, du hast großen Mut bewiesen. Aber auch den Generaldirektor Sekyra sollen wir nicht übersehen, der ebenso dort mitgeholfen hat. Das Geld hat nicht nur die verstaatlichte Industrie erhalten, das haben ja auch andere Betriebe erhalten.

Werte Damen und Herren! Weil besonders ein Bereich hier auch angezogen worden ist, möchte ich sagen: Ich habe vorgehabt, zu mehreren Bereichen zu sprechen, ich möchte heute aber zu einem Bereich sprechen, und das ist der Langproduktenbereich in der VOEST-ALPINE Stahl AG. Dieser Langproduktenbereich liegt überwiegend in der Steiermark, da sind die Betriebe Donawitz, Kindberg, Austria-Draht und Judenburg.

Werte Damen und Herren! Man soll nicht übersehen, daß in diesen Betrieben, in diesem Langproduktenbereich, wo die größten Schwierigkeiten vom Markt her gesehen waren, da dieses Produkt sehr empfindlich ist und auch keine hohen Preise erzielen kann, weil diese Produkte zum Teil mit anderen herkömmlichen Produktionsmitteln im Ausland zum Teil billiger produziert wurden, daher also ein großer Konkurrenzkampf war, daß im Langproduktenbereich in der Steiermark, wo es immerhin 5 000 Beschäftigte gibt, ein Umsatz von 11 Milliarden Schilling erwirtschaftet wird, ebenfalls ein Plus von rund 400 Millionen Schilling für 1989 zu erwarten ist — und darüber hinaus ein Cash-flow von einer Milliarde Schilling. Ich glaube, das müssen wir einmal hier aussprechen, daß eben auch diese Standorte für die Zukunft wirklich die Aussicht haben, zu überstehen, das heißt, daß ihre Standorte abgesichert werden können.

Und dazu ist es erforderlich, die Flüssigphase in der Steiermark in Donawitz für die Langprodukte weiterzuführen. Diese Flüssigphase ist erforderlich, um diese Betriebe Kindberg, Judenburg und Austria-Draht mit dem nötigen Vormaterial beliefern zu können. Das ist eine Kette.

Das Hüttenwerk Donawitz war für uns ein Schwachpunkt, von der ganzen Konstruktion her. Warum aber ein Schwachpunkt? Weil wir von der Seite Erzberg-Roheisen etwas Schwierigkeiten mit dem Preis des Vormaterials gehabt haben.

Jetzt komme ich zum KVA. Diesbezüglich war immer die Diskussion: Wir brauchen ein zweites

Bein, damit wir flexibel sind. Das habe ich hier schon einmal erwähnt.

Auf der einen Seite die Roheisenphase, auf der anderen eine Schrottphase. Wenn es zu Schwankungen in der Konjunktur kommt, soll man auf der einen Seite, wenn es möglich ist, auf der Billigseite, mit Schrott fahren, wenn es nicht mehr notwendig ist, mit Roheisen.

Diese Flexibilität wollten wir mit dem KVA erreichen. KVA ist in Donawitz als Forschungsprojekt durchgeführt worden. Das KVA, Herr Kollege Bauer, ist machbar von der Metallurgie und von der Technik her. Es wurde von seiten des Wirtschaftsministeriums überraschenderweise eingestellt, weil man in der Versuchsphase erhöhte Dioxinwerte festgestellt hat. Wir waren noch in der Forschungs- und Versuchsphase, da hat man uns schon Auflagen erteilt, als ob das Produkt schon in der Endfertigung wäre. Das war ungerecht und war nicht richtig. Daß das KVA durchgeführt worden ist, die Forschungen betrieben worden sind, war richtig und gut. Sie sind momentan eingestellt, aber wir werden die Forschungen weiterführen, weil sie notwendig sind.

Diese 200 Millionen Schilling, Kollege Bauer, von denen Sie behauptet haben, daß sie der Bund zugeführt hätte, stimmen nicht, sondern 140 Millionen Schilling sind zugeflossen und den Rest hat der Betrieb aufgebracht, selbst erwirtschaftet, und sie haben sich auch bezahlt gemacht.

Werte Damen und Herren! Es ist daher in der Steiermark unbedingt erforderlich, daß die Flüssigphase erhalten bleibt in Zusammenhang mit dem Erzberg, den Hochöfen in Donawitz, mit dem Betrieb in Kindberg, mit dem Betrieb in Judenburg und mit dem Betrieb Austria-Draht. Das ist erforderlich, um diesen ganzen Langproduktenbereich für die Zukunft abzusichern.

Herr Minister! Ich ersuche Sie daher ebenfalls, mitzuhelfen und dazu beizutragen, daß diese Flüssigphase in Donawitz erhalten werden kann.

Und daß es möglich ist, beweisen ja, Werte Damen und Herren, die Zahlen. Es wird aus heutiger Sicht ein mittelfristiges Programm erstellt, 1990 und 1994, aber nicht nur mit der Konjunktur gerechnet, auch Einbrüche werden in einem gewissen Prozentsatz berücksichtigt. Es zeigt sich deutlich, daß Donawitz dem wirtschaftlichen Minus-Ergebnis von 1988 mit 900 Millionen Schilling heuer auf ein wirtschaftliches Minus-Ergebnis von nur mehr 100 Millionen kommen und daß in den Jahren 1990, 1991, 1992 und 1993 ein positives wirtschaftliches Bilanzergebnis erzielbar sein wird, und das ist das Erfreuliche dabei; das muß man sehen. So setzt sich das auch fort in Kindberg, so setzt sich das fort bei Austria-Draht, und so setzt sich das fort bei Judenburg.

Fauland

Daher,werte Damen und Herren, sehe ich sehr wohl voller Hoffnung in die Zukunft auch für diese Betriebe im Langproduktenbereich. Sicher war es erforderlich, Investitionen vorzunehmen, Rationalisierungen, Verbesserungen, Verbesserungen im Verkauf, Verbesserungen vom Management her, aber das ist eben geschehen und wurde gemacht, und wenn das nicht gemacht worden wäre, wäre es nicht möglich, in diesen Betrieben bereits heute positiv zu bilanzieren. Das ist für uns erfreulich, das ist ein Hoffnungsschimmer für die Mitarbeiter in diesen Betrieben, und das muß, glaube ich, hier auch einmal ausgesprochen werden.

Werte Damen und Herren! Es gibt auch noch die Seite der Förderungen, und auch diesbezüglich muß ich heute von hier aus sagen: Es ist sehr viel geschehen, es wurden sehr viele Mittel für die Arbeitsplatzförderung im obersteirischen Raum zur Verfügung gestellt, mit denen sehr viele Arbeitsplätze geschaffen und neue Produkte entwickelt wurden.

Aber,werte Damen und Herren, es ist jetzt so, daß diese Förderungsmittel umgestellt werden sollen, ein neues Konzept erarbeitet werden wird. Es werden bereits mit den Bundesländern Gespräche geführt, auch mit der Steiermark, und daher, Herr Minister, möchte ich Sie ersuchen, zu versuchen, diese Verhandlungen raschest weiterzuführen, damit ab Jänner 1990 oder zumindest ab Frühjahr 1990 dieses Konzept mit den neueren Förderungsmitteln steht, wie sie vorgesehen sind, mit Förderungen, die das Bundesministerium für die Obersteiermark vorsieht.

Im Ganzen gesehen,werte Damen und Herren, ist noch etwas erfreulich: daß diese besseren Ergebnisse nicht nur deswegen erzielt werden konnten, weil es eine bessere Konjunktur gibt, sondern überwiegend dadurch, daß Maßnahmen gesetzt wurden, die durch die Betriebe erfolgten. Es zeigen ja die Zahlen und die Unterlagen, daß zwei Drittel des erwirtschafteten Ergebnisses auf die Betriebe zurückzuführen sind — aufgrund von Rationalisierungen, Investitionen, Umstellungen, besseren Verwaltungssystemen — und nur ein Drittel — ein Drittel! — auf die bessere Konjunktur.

Das zeigen die Zahlen, die uns vorgegeben, vorgelegt und überreicht worden sind, und diese Zahlen geben uns Hoffnung für die Zukunft, daß wir auf dem richtigen Weg sind und daß wir dadurch auch unsere Betriebe in diesem Bereich werden absichern können, denn eines steht fest: Für die Steiermark ist es erforderlich, daß wir, um auch in der Mur-Mürz-Furche, wie es heute schon angeklungen ist, die Arbeitsplätze sichern zu können, den Erzberg sehen, den Langproduktenbereich sehen und daß wir für diese Linie voll die Unterstützung erhalten, aber auch unsere

ganze Kraft einsetzen, daß dieser Bereich auch in Zukunft für die nächsten Jahre, bis in das Jahr 2000 hinein, abgesichert ist.

Ich darf daher nochmals danken dem Bundesminister Streicher für seinen Einsatz, aber auch den Herren von der ÖIAG, die dazu beigetragen haben. Wir von der Belegschaftsseite werden unseren Beitrag so wie bisher leisten und glauben, daß es, wenn wir gemeinsam diesen Weg, wie wir ihn jetzt beschritten haben, weitergehen, auch möglich sein wird, diese Betriebe in der Steiermark im Langproduktenbereich für die Zukunft abzusichern. — Danke. *(Beifall bei der SPÖ.)*
10.47

Präsident: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Dr. Pilz. Ich erteile es ihm.

10.47

Abgeordneter Dr. **Pilz** (Grüne): Meine Damen und Herren! Ursprünglich hätte heute von meinem Klub zum Kapitel verstaatlichte Industrie Andreas Wabl Stellung nehmen sollen. Andreas Wabl befindet sich nach wie vor gemeinsam mit den Naturschützern auf dem Kraftwerksplanungsgelände in Fisching. *(Zwischenrufe bei SPÖ und ÖVP. — Beifall bei den Grünen.)* Es ist Aufgabe von Parlamentariern, bedrängten Naturschützern . . . *(Abg. Hofmann: Herr Präsident! Wie ist das mit der Anwesenheitspflicht?)*

Präsident: Entschuldigen Sie, Herr Abgeordneter, eine Minute Unterbrechung! Ist das ein Geschäftsordnungsantrag? *(Abg. Hofmann: Wie ist das mit der Geschäftsordnung? Ich glaube, nur bei Krankheit gibt es eine Entschuldigung! Die Anwesenheitspflicht des Kollegen Wabl wäre gegeben! — Abg. Elmacker: Er ist nicht als „verhindert“ gemeldet! Er soll sein Geld zurückgeben!)*

Abgeordneter Wabl ist meines Wissens entschuldigt. *(Abg. Hofmann: § 11! — Zwischenrufe bei der SPÖ: Er ist auf dem Baugelände!)* Ich weiß nicht, wo er ist.

Herr Abgeordneter! Ich muß die Entschuldigung eines Abgeordneten zur Kenntnis nehmen, ohne daß ich nachspüre, wo er sich dann befindet. Bitte, das schon freundlich zur Kenntnis nehmen zu wollen! *(Beifall bei den Grünen.)*

Herr Abgeordneter, setzen Sie Ihre Rede fort.

Abgeordneter Dr. **Pilz** *(fortsetzend)*: Ich nehme einmal zur Kenntnis, daß jemand, der da dazwischenreden will, wie Sie, Herr Abgeordneter, sofort das Wort erteilt bekommt. Ich frage mich, wo das geschäftsmäßig gedeckt ist. Aber bitte, die Mehrheit regiert auch in dieser Frage.

Und weil Sie das angesprochen haben: Gestern ist zum Punkt Kraftwerk Fisching in diesem Haus

Dr. Pilz

so ungeheuer viel gelogen worden (*Abg. Mag. Schöffler: Von Ihnen!*)

Es ist behauptet worden, es gibt keine Verletzten. Ein Naturschützer ist von einem Lastwagen überfahren und schwerst verletzt worden! Eine Naturschützerin ist von einer Baggerschaufel am Kopf verletzt worden, es hat etliche Verletzte gegeben! Sie behaupten hier: Keine Verletzten, stimmt alles nicht. Die Propaganda der STEWEAG und der Gendarmerie ist in sich zusammengebrochen. (*Abg. Weinberger: Von uns hat niemand behauptet, daß es keine Verletzten gegeben hat!*)

Sie haben behauptet, der Bau sei sofort eingestellt worden. Was ist passiert? — Den ganzen gestrigen Tag ist gebaut worden, Künetten sind gegraben worden, Kabel sind verlegt worden, Hohlwege sind ausgebaggert worden. Sie haben, meine Damen und Herren, es sich bieten lassen, daß Abgeordnete dieses Hauses Sie glatt belogen haben.

In Fisching wird von der STEWEAG und von der Gendarmerie ein zweites Hainburg vorbereitet, und nur dem Einsatz der Naturschützer und auch des Grünen Klubs gestern in der Nacht ist es zu verdanken, daß es seit heute früh einen Baustopp in Fisching gibt. (*Beifall bei den Grünen.*)

Wir haben den Baustopp in Fisching durchgesetzt, und jetzt wird es darum gehen, die politische Verantwortung für die Ausschreitungen in der Fischinger Au zu klären.

Die volle politische Verantwortung trägt Wirtschaftsminister Schüssel, gemeinsam mit der gesamten Bundesregierung. (*Beifall bei den Grünen.*) Wir haben ihn gestern aufgefordert, die Gewalttätigkeiten zu verhindern, er hat darauf geantwortet: Reine Propaganda, stimmt alles nicht!

Unter der Ägide von Schüssel können fünf Jahre nach Hainburg Menschen in der Au, Naturschützer, von Lastwagen überfahren und schwerst verletzt werden. Sie haben mich dazu provoziert, Sie haben mich mit Ihren Zwischenrufen und Unterbrechungen dazu provoziert, das jetzt festzustellen.

Wir werden verhindern, daß es zu einem zweiten Hainburg kommt, und wir werden gemeinsam mit den besonnenen Menschen in der Verwaltung und in der Exekutive dafür sorgen, daß weitere Gewalttätigkeiten in der Fischinger Au verhindert werden. (*Beifall bei den Grünen.*) Es wird kein Kraftwerk in Fisching geben! Das garantiere ich Ihnen hier und jetzt.

Und jetzt zur verstaatlichten Industrie. Meine Damen und Herren! Herr Bundesminister! Ich empfehle Ihnen sehr, sich aufgrund der günstigen Stahlkonjunktur nicht über die strukturellen

Schwächen der verstaatlichten Industrie hinwegtäuschen zu lassen. Sie wissen genausogut wie ich, daß eine teilweise vernünftige Organisationsreform und die von mir genannte Stahlkonjunktur langfristig nicht dazu ausreichen werden, dieser verstaatlichten Industrie eine Zukunft zu geben. (*Abg. Haigermoser: Kassieren und schwänzen!*) Offensichtlich, Herr Kollege Haigermoser, können Sie es nicht verwinden, daß die Herrschaften Ihrer Partei und speziell auch der Österreichischen Volkspartei während des Plenums ständig ihren privaten Geschäften nachgehen, der Jungunternehmer Taus zum Beispiel fast nie anwesend ist, weil er ja sein Unternehmen aufbauen muß (*Abg. Steinbauer: Empörend! Pilz nicht da!*), aber wenn ein steirischer Abgeordneter vor Ort die Interessen der Bevölkerung vertritt, dann empören Sie sich.

Eines sage ich Ihnen, Herr Kollege Haigermoser: Nur weil auch Sie parlamentarisch in der Frage der Kraftwerkspolitik so versagen, müssen Menschen wie Andreas Wabl die Naturschützer in der Fischinger Au schützen (*Abg. Haigermoser: Pilz! Hast du schlecht geschlafen?*), und ich stelle fest: Sie haben fünf Jahre nach Hainburg nichts gelernt, Sie brauchen keine Nachdenkpause, sondern Sie, Herr Kollege Haigermoser, brauchen überhaupt einmal eine Denkpause, um diesen prinzipiellen Vorgang einmal am eigenen Subjekt studieren zu können, wie das so tut, wenn man nachdenkt. Überlegen Sie sich das einmal! (*Neuerlicher Beifall bei den Grünen.*)

Grundsätzlich weiter zur verstaatlichten Industrie. Herr Bundesminister! Wenn wir verschiedene Bereiche der verstaatlichten Industrie durchgehen, Bereiche, die gerade für uns Grüne aufgrund der Zukunftschancen ganz bestimmter öffentlicher und privater Märkte besonders wichtig sind, dann fällt auf, daß strukturell die wichtigsten Entwicklungen nach wie vor verschlafen werden. Wir haben als Grüne und Umweltschützer vor 15 Jahren die damalige Führung der VOEST ALPINE AG und der ÖIAG darauf aufmerksam gemacht, daß es unbedingt notwendig ist und große wirtschaftliche Chancen mit sich bringt, in die Umweltreparaturtechnologie einzusteigen. Die verstaatlichte Industrie hat das völlig versäumt.

Heute wissen wir und wissen manche in der verstaatlichten Industrie, daß es höchst an der Zeit wäre, jetzt gar nicht in die Umweltreparaturtechnologie, sondern in die Umstellung auf völlig neue ökologische Produktionsverfahren umzusteigen. Das ist der entscheidende Punkt.

Es geht nicht mehr darum, auf die Schornsteine der Chemie Linz Filter zu picken, es geht darum, sanfte Chemie in der gesamten Chemieindustrie einzuführen, den Abschied von der Chlorchemie technisch vorzubereiten. Und, Herr Bundesmini-

Dr. Pilz

ster, genau auf diese großen Aufgaben der Zukunft ist die verstaatlichte Industrie wieder nicht vorbereitet.

Die Technologien der Zukunft, die neuen ökologischen Produktionsverfahren mit Abschied von der Chlorchemie und Abschied von anderen umweltschädigenden Verfahrensbereichen, haben in der heutigen Verstaatlichten keinen Platz, sie werden in internationalen Konzernen entwickelt.

Und ich frage Sie: Was werden Sie unternehmen, um den schon historischen technischen Rückstand der verstaatlichten Industrie in diesen Zukunftsbereichen aufzuholen? *(Beifall bei den Grünen.)*

Wo sind die zentralen Entwicklungen in Richtung sanfte Chemie, wo ist der große Konversionsprozeß im Bereich der ganzen chemischen und pharmazeutischen Produktion, wo haben Sie hier begonnen, was haben Sie vorzuweisen? Wie schaut es aus mit der Forschung in diesen Bereichen? Welche Technologieschwerpunkte haben Sie hier gesetzt? — Und Sie werden mir wahrscheinlich, Herr Verstaatlichtenminister, genau auf diese Fragen leider sehr wenig konkrete Antworten geben können.

Oder: Warum ist die Fahrzeug- und die Eisenbahn- und Waggonproduktion in Österreich nach wie vor preismäßig fast nicht konkurrenzfähig? Warum geht da nichts weiter? Warum sind wir nicht in der Lage, durch einheimische Nachfragepolitik kombiniert mit Technologie- und Investitionspolitik endlich zumindest mit den internationalen Anbietern gleichzuziehen, wenn nicht bessere und billigere Produkte anzubieten? Warum gelingt es nicht, in diesen ökologischen Schlüsselbereich einzusteigen? Das ist der eine Punkt.

Wir könnten über den Industrieanlagenbau, die Finalindustrie der VOEST, die verschiedenen Bereiche von Böhler und Schoeller-Bleckmann, die KVA-Katastrophe und so weiter und so fort, in etliche Details gehen, wo sichtbar wird, daß das strukturelle Problem der verstaatlichten Industrie, nämlich die falschen Produkte mit falschen Produktionsverfahren zu immensen Preisen anzubieten, nach wie vor nicht bereinigt ist. *(Neuerlicher Beifall bei den Grünen.)* Und darüber kann eine günstige Stahlkonjunktur auch jetzt nicht hinwegtäuschen.

Zum zweiten: Herr Verstaatlichtenminister! Wann werden Sie endlich in der Lage sein, mit der ungeheuren Mißwirtschaft an der Spitze der verstaatlichten Industrie Schluß zu machen? Wann werden Sie endlich bereit sein, zu verhindern, daß in Schlüsselbereichen der verstaatlichten Industrie Betriebe von teilweise bereits angeklagten, international bekannten Waffenschiebern geführt werden? Wann werden Sie endlich

damit Schluß machen, daß zentrale Bereiche der verstaatlichten Industrie von bereits öffentlich beschuldigten und angeklagten Waffenschiebern geführt werden? Wann werden Sie damit Schluß machen, daß Betriebe der verstaatlichten Industrie nur noch von der Anklagebank aus im Linzer NORICUM-Prozeß geführt werden können? Wann wird es endlich für Verbrechen in und an der verstaatlichten Industrie Konsequenzen von seiten des Eigentümervertreters geben? *(Beifall bei den Grünen.)*

Sie versuchen gerade jetzt — oder Ihre Manager oder der ÖIAG-Generaldirektor, das können wir uns immer aussuchen, denn einer schiebt die Verantwortung auf den anderen —, einen der NORICUM-Hauptangeklagten, Herrn Helletzgruber, in der BPI unterzubringen. Wissen Sie, was die BPI, die Böhler Pneumatik International auf internationalen Märkten verkauft? — Granatwerfer! Einen der bekanntesten Waffenschieber Österreichs, den Herrn Helletzgruber, lassen Sie jetzt wieder als Waffenverkäufer der verstaatlichten Industrie einsetzen. *(Abg. Smolle: Unbelehrbar!)* Das muß man sich einmal vorstellen: Einem, der jetzt auf der Anklagebank sitzt, weil er mit in der größten Waffenkriminalität Österreichs drinnensteckt, mit Kanonen und Granatschiebereien, soll jetzt der Bereich Granatwerferproduktion und Granatwerferverkauf überantwortet werden! Sagen Sie, was denken Sie sich eigentlich bei derartigen Postenbesetzungen? Sind Sie und der ÖIAG-Generaldirektor bereits so fest in den Händen dieser Manager, daß Sie nicht mehr anders können, oder aus welchen Gründen gehen Sie heute her und sagen Sie, die größten Waffenschieber dieses Landes werden nicht aus diesen Positionen entfernt? Wie lange, Herr Bundesminister, ... *(Abg. Ruhaltinger: Warum tun Sie vorverurteilen?)*

Herr Kollege Ruhaltinger! Sie werden noch genug Gelegenheit haben, vor dem NORICUM-Ausschuß über Ihr Wissen in der NORICUM-Affäre auszusagen. Das garantiere ich Ihnen heute schon. *(Beifall bei den Grünen.)* Sie brauchen es jetzt nicht durch Zwischenrufe zu machen, wir werden Ihnen die Gelegenheit geben, uns stundenlang zu erklären, was Sie über diese ganze Affäre gewußt haben. *(Abg. Ruhaltinger: Sind Sie noch normal, Herr Kollege?)* Sie können sich heute schon darauf vorbereiten!

Ohne die Art und Weise, wie auch schlampige Betriebsräte mit dieser Affäre umgegangen sind, wäre es wahrscheinlich nicht soweit gekommen. Aber wenn man 150 000 S oder 200 000 S im Monat verdient, dann wird man möglicherweise mit der Zeit ein bißchen schwerhörig.

Der entscheidende Punkt ist: Herr Bundesminister, wie können Sie zulassen, daß heute wesentliche Bereiche der verstaatlichten Industrie von

Dr. Pilz

Managern geführt werden sollen, die schwerer Verbrechen angeklagt sind und die in den nächsten Jahren nicht die Zeit haben werden, überhaupt diese Betriebe zu führen? Wie können Sie das gegenüber den Beschäftigten in diesen Betrieben verantworten? Und wie können es Gewerkschafter verantworten, daß diese Firmen von Menschen geführt werden sollen, die nicht dazu in der Lage sein werden? Wollen Sie wirklich die verstaatlichte Industrie endgültig zugrunde richten lassen? *(Abg. Ruhaltinger: Sie sind gerade dabei!)* Wollen Sie wirklich die gesamte verstaatlichte Industrie diesen Waffenschiebereien opfern?

Sie, Herr Kollege Ruhaltinger, hätten als Betriebsratsobmann und als „Betriebskaiser“ der VOEST wirklich jahrelang die Möglichkeit gehabt, im Produktbereich, im Investitionsbereich, im Sozialbereich, im Bereich der Frage, ob die verstaatlichte Industrie kriminell wird, und im Bereich der Parteibuchwirtschaft gegenzusteuern. Heute sitzen Sie hier als gescheiterter Exzentralbetriebsratsobmann auf Ihrem Ausgedinge als Nationalrat dieses Hohen Hauses und sind nicht einmal mehr in der Lage, zu rechtfertigen, wozu Sie jahrzehntelang geschwiegen haben. Sie haben Ihren Leuten keinen guten Dienst erwiesen! Sie haben als Betriebsratsobmann Ihre Leute letzten Endes mit Parteibuchwirtschaft, mit Wegschauen bei diesen ganzen Geschichten im Stich gelassen! *(Beifall bei den Grünen.)*

Sie haben das Recht verwirkt, heute hier scheinheilig die Interessen der Belegschaft zu vertreten. Genau diese Art von Gewerkschaftern wie Sie, Herr Kollege Ruhaltinger *(Abg. Ruhaltinger: Sie sind ein ganz mieser Verleumder, ein ganz mieser Mensch!)*, ist es, die die Belegschaft in die Sackgasse geführt hat! *(Abg. Remplbauer: Das ist der größte Unsinn, den ich je gehört habe!)* Genau Interessenvertreter wie Sie haben die Leute im Stich gelassen. *(Abg. Remplbauer: Das ist eine Frechheit!)*

Die Leute in der VOEST-ALPINE werden es Ihnen und anderen „Betriebskaisern“ bei Gelegenheit noch danken, was Sie dort alles angerichtet haben. *(Abg. Dr. Schranz: Er weiß nicht, was er redet!)*

Sie sind einer der Totengräber der Gewerkschaftsbewegung in diesem Land, und dafür tragen Sie die volle politische Verantwortung. *(Beifall bei den Grünen.)*

Grundsätzlich, Herr Bundesminister, zu einem konkreten Punkt noch: Ich meine, wenn die verstaatlichte Industrie eine Zukunft haben soll, geht es nicht nur um neue Technologien, geht es nicht nur um ökologische und soziale Projekte, geht es nicht nur um neue Nachfragepolitik, sondern da geht es auch darum, daß die verstaatlichte Indu-

strie überhaupt noch Nachwuchs unter den jungen Menschen hat, daß gewährleistet ist, daß überhaupt noch in nennenswertem Ausmaß junge Menschen als Facharbeiter in der verstaatlichten Industrie ausgebildet werden.

Herr Bundesminister! Ich frage Sie: Was haben Sie unternommen, um etwa in der Lehrwerkstätte Judenburg, die jetzt geschlossen werden soll, die das Rückgrat für die Lehrlings- und Facharbeiterausbildung der Region ist, dem Ganzen entgegenzuwirken?

Sie wissen, daß seinerzeit unter Bundeskanzler Kreisky die Lehrwerkstätte Judenburg mit großem Trara eröffnet worden ist: Nachwuchskräfte, Lehrlingsausbildung, Zukunft für die verstaatlichte Industrie. Inzwischen hat es jede Menge von Interventionen von seiten von Privatunternehmen gegeben, die gesagt haben: Wir wollen nicht, daß Lehrlinge in geschützten Bereichen mit gutem Lohn und hervorragender Ausbildung untergebracht werden. Wir wollen das nicht. Wir wollen in unserem Raum billige Lehrlinge haben, private Lehrlinge haben, die wir ausnützen können, die den Betrieb putzen, die jeden Blödsinn machen müssen und die wir lohnmäßig drücken können. Es hat starken Druck von seiten Privater gegeben, die Lehrwerkstätte Judenburg zuzusperren.

Herr Bundesminister! Sie wissen genausogut wie jeder Beschäftigte in der verstaatlichten Industrie: Diese Industrie hat nur dann eine Chance, wenn es fachlichen Nachwuchs gibt. Mit dem Schließen der Lehrwerkstätte Judenburg verhindern Sie, daß es in Zukunft genau diesen Nachwuchs in der Krisenregion Judenburg, Knittelfeld, Zeltweg gibt.

Was werden Sie tun, daß in diesem schwerbelasteten Gebiet sowohl junge Menschen als auch die verstaatlichte Industrie durch forcierte staatliche Lehrlingsausbildung eine Chance bekommen? *(Beifall bei den Grünen.)*

Was werden Sie tun, damit es überhaupt in der verstaatlichten Industrie noch Nachwuchs gibt? Das ist die zentrale Frage! Die Beschäftigten aus dem Federwerk Judenburg und den anderen dort ansässigen Betrieben warten auf Ihre Antwort. Sie haben oft an Sie appelliert, und sie haben bis heute nicht einmal klare Antworten betreffend die Zukunft der Lehrlingsausbildung bekommen. Deswegen haben mich die Leute aus Judenburg ersucht, heute hier im Parlament an Sie diese Frage zu richten.

Ich richte diese Frage an Sie im Namen der Betroffenen in der verstaatlichten Industrie in Judenburg. Sie müssen eines dabei mitbedenken: Bei dem Raum Judenburg, Zeltweg, Knittelfeld handelt es sich um ein Gebiet, wo mit den Men-

Dr. Pilz

schen, den Betroffenen dort das Unglaublichste von ganz Österreich aufgeführt wird: Riesenarbeitslosigkeit, geringe wirtschaftliche Perspektiven, die Jugend weiß dort überhaupt nicht, was sie in Zukunft tun soll. Und was haben Sie ihnen zu bieten? — DRAKEN-Stationierung, Mülldeponie im Murwald, Müllverbrennungsanlage der STEWEAG, die jetzt geplant ist und dort die Luft verpestet soll, und das Kraftwerk Faching, wo die Au- und Naturschützer niedergeprügelt und schwer verletzt werden, und dann noch das Schließen der Lehrwerkstätte und das Aushungern der Betriebe in dieser Region, wie am Beispiel VOEST-ALPINE Zeltweg ja heute bereits diskutiert und besprochen worden ist.

Ist das alles, was Sie der früheren Hoffungsregion Aichfeld — Murboden zu bieten haben? Ist das wirklich alles?

Sie können sich sicher noch erinnern: Vor 15 Jahren ist von Bundeskanzler Kreisky, von Ihrem Parteifreund Bundeskanzler Kreisky, die Region Aichfeld — Murboden zum sozialistischen Paradebeispiel für erfolgreiche Verstaatlichtensanierung ernannt worden.

Es ist gesagt worden: Wir Sozialisten werden am Beispiel Aichfeld — Murboden, Zeltweg, Judenburg, Knittelfeld und Fohnsdorf beweisen, daß wir in der Lage sind, eine Krisenregion der verstaatlichten Industrie von Grund auf zu sanieren. 15 Jahre später ist Ihnen der Negativbeweis völlig gelungen. Diese Region ist am Ende, und Sie benützen diese Region, um die dümmsten und schädlichsten Projekte der österreichischen Industrie- und Energiepolitik dort noch loszuwerden. *(Präsident Dr. Marga Hubinek übernimmt den Vorsitz.)*

Der Widerstand der Kraftwerksbesetzer in Faching, der Widerstand der ortsansässigen Bevölkerung gegen die Mülldeponie im Murwald, der Widerstand gegen die DRAKEN, der Widerstand gegen die Auflösung der Lehrwerkstätte der Verstaatlichten in Judenburg und der Widerstand gegen die Absiedlung von Maschinen aus der VOEST-ALPINE Zeltweg zeigen, daß die Menschen in dieser Region trotz aller Schwierigkeiten nicht aufgehört haben, um ihre ökologischen und sozialen Rechte zu kämpfen.

Wenn Sie diese Rechte weiterhin in der bisherigen Art und Weise ignorieren, dann werden Sie in Zukunft dort mit einigem an Widerstand zu rechnen haben. *(Beifall bei den Grünen.)*

Den Menschen in der Region Aichfeld — Murboden ist so wie den Menschen in allen anderen Bereichen der verstaatlichten Industrie dabei die Solidarität der Grünen im Parlament und außerhalb des Parlaments sicher! *(Beifall bei den Grünen.) 11.09*

Präsident Dr. Marga Hubinek: Zu einer tatsächlichen Berichtigung hat sich Herr Abgeordneter Burgstaller gemeldet. Er weiß sicher, daß diese die Dauer von 3 Minuten nicht überschreiten darf.

Bitte, Herr Abgeordneter.

11.09

Abgeordneter Burgstaller (ÖVP): Frau Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! *(Abg. Smolle: Nichts zu berichtigen! Zu einer tatsächlichen Bestätigung kannst du dich melden!)* Abgeordneter Pilz hat im Zusammenhang mit dem Kraftwerksbau Faching gemeint, Klubobmann Wabl, der dort anwesend ist, vertrete die Interessen der Bevölkerung.

Ich berichtige tatsächlich: Herr Klubobmann Wabl, der dort anwesend ist, vertritt nicht die Interessen der Bevölkerung *(Abg. Smolle: Jawohl! — Abg. Schieder: Das ist keine Berichtigung!)*, sondern der Ökoterrorenisten, die wahrscheinlich vom „Chef“ Pilz dorthin geschickt worden sind. Diese Interessen wird er wahrscheinlich vertreten. *(Beifall bei ÖVP und SPÖ.)*

Es ist ja merkwürdig, daß 90 Prozent der sogenannten „Auschützer“, obwohl es dort keine Au gibt, keine Steirerinnen und Steirer sind, sondern anscheinend ferngesteuert vom Grünen Klub und da vom Ökoterrorenisten Pilz ... *(Abg. Smolle: Das ist keine Berichtigung! Bimmeln, Frau Präsident!)*

Präsident Dr. Marga Hubinek: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Eine Berichtigung und nicht einen Debattenbeitrag, bitte! *(Beifall bei den Grünen.)*

Abgeordneter Burgstaller (fortsetzend): Ich berichtige nochmals: Es handelt sich dabei nicht um Hainburg 2, sondern um eine Inszenierung des Chefs der Ökoterrorenisten Pilz in der Steiermark, die wir ablehnen, Frau Präsident! *(Beifall bei der ÖVP.) 11.10*

Präsident Dr. Marga Hubinek: Die Abgrenzung zwischen einer tatsächlichen Berichtigung und einem Debattenbeitrag ist sehr schwierig. Ich möchte mich da nicht als Zensor aufspielen, aber es gelingt wirklich in den seltensten Fällen. *(Abg. Smolle: Frau Präsident!)*

Der nächste in der Rednerliste ist Abgeordneter Marizzi, und Sie, Herr Abgeordneter Smolle, melden sich bitte ordentlich zu Wort.

Der nächste ist Herr Abgeordneter Marizzi.

11.11

Abgeordneter Marizzi (SPÖ): Geschätzte Frau Präsident! Herr Bundesminister! Wenn Herr Abgeordneter Pilz meint, Abgeordneter Ruhaltinger sei ein „Totengräber“ der Industrie, dann sage

Marizzi

ich, das ist eine Frechheit! *(Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.)*

Was hat Herr Abgeordneter Pilz eigentlich mit der Verstaatlichten zu tun? Hat er dort gearbeitet, hat er dort schon irgend etwas Positives gemacht? *(Abg. Schieder: Nein! — Abg. Probst: Unterlagen hat er sich beschafft!)* Hat er sich hier zu irgendeinem Thema positiv gemeldet? — Nein, nein!

Um den ÖIAG-Konzern ist es ruhiger geworden, medial ruhiger geworden, im positiven Sinn. Es gibt keine Demonstrationen mehr von Mitarbeitern, woran sich Herr Kollege Pilz beteiligen kann. Es gibt keine Standortkämpfe mehr, woran sich Herr Kollege Pilz beteiligen kann. Es gibt keine harten Verhandlungen über Stahlstiftungen, wo Herr Kollege Pilz dazwischenredet. Darum versteht er davon nichts.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Aber zurück zur Tagesordnung und zum eigentlichen Thema. Die Situation in der verstaatlichten Industrie war in den Jahren 1985 und 1986 wirklich nicht rosig. Sie hat die Verantwortlichen und auch die Beschäftigten vor sehr große Probleme und Ausgaben gestellt.

Herr Bundesminister! Es war nicht leicht, aber die Herkulesarbeit ist im wesentlichen abgeschlossen. Und man sieht, es ist gelungen, mit Konzentrationen auf die Kernbereiche, mit Augenmaß, mit Privatisierung, mit dem ÖIAG-Finanzierungsgesetz, mit Reorganisation und vor allem auch mit Entpolitisierung der Organe, mit Strukturprogrammen, mit Hilfe der Beschäftigten und mit Hilfe der Betriebsräte, sehr geschätzter Herr Kollege Pilz, die ÖIAG zu sanieren.

Wir geben schon zu, es gab eine Strukturkrise, und es gab auch eine Stahlkrise. Sie wurde bewältigt, ohne Industriefriedhöfe zu hinterlassen. Sonderfinanzierungsprogramme für Strukturmaßnahmen wurden erfolgreich, sehr erfolgreich abgewickelt.

Die Investitionsprojekte rund um die Betriebe, wie zum Beispiel für Betriebsansiedlungen, wurden mit 705 Millionen Schilling gefördert und haben — man höre! — private Investitionen aus dem In- und Ausland in der Höhe von 22 Milliarden Schilling ausgelöst.

Durch diese Schritte, die gesetzt wurden — und das sind die Fakten —, ist es gelungen, bedrängte Regionen abzusichern, und das war eines der wesentlichsten Ziele. Und dieser Weg wird fortgesetzt mit einer neuen regionalen Innovationsprämie.

Weiters wurde eine Lösung für die Stahlpensionisten gefunden und auch akzeptiert. Heute spricht man wieder vom Start einer Pensionskasse

für die Mitarbeiter der Verstaatlichten, für die Mitarbeiter der ÖIAG, in die heuer noch 70 Millionen fließen werden.

Zum Beispiel läuft auch die Internationalisierung des Blechbereiches sehr gut an, und zwar mit einer kanadischen Kooperation. Ich weiß schon, für strukturschwache Regionen muß einiges geschehen, wie zum Beispiel für die Obersteiermark. Und ich bin überzeugt und ich weiß, daß in den nächsten Tagen ein Vertrag abgeschlossen wird, wodurch sich in Mürzzuschlag/Hönigsberg ein Betrieb mit zirka 300 Beschäftigten ansiedeln wird. Die Sozialistische Partei und auch die Volkspartei haben dort Hilfe geleistet. Ich möchte mich bei allen, die dort mitgewirkt haben, recht herzlich bedanken. *(Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.)*

Sicherlich, bei den Erfolgen, die zu verzeichnen waren, hat uns auch der konjunkturelle Rückenwind geholfen. Aber es war nicht leicht, Maßnahmen für einen erfolgreichen Sanierungskurs durchzusetzen.

Im Zusammenhang damit muß man auch sehen, daß diese Sanierung drei Jahre gedauert hat, ursprünglich waren fünf Jahre geplant. Somit ist „das Flaggschiff der Industrie“ oder „ein Flaggschiff der Industrie“, nämlich die ÖIAG, wieder auf Erfolgskurs.

Die jüngsten Daten sprechen für sich: 150 Milliarden Umsatz, ein Cash-flow von 15 Milliarden, ein Gewinn von 4,5 Milliarden. Das sind keine rosaroten Zahlen. Kollege Bauer ist jetzt nicht hier, aber er hat gemeint, das seien rosarote Zahlen. Es sind schwarze Zahlen, Herr Kollege Bauer. Und das ist ausgezeichnet für einen Mischkonzern, das sind ausgezeichnete Werte für einen Mischkonzern! Denn 17 Prozent aller Beschäftigten in der Industrie arbeiten in der ÖIAG. 22 Prozent aller Industrieaufwendungen für Forschung und Entwicklung leistet die ÖIAG, die Exportquote beträgt mehr als 50 Prozent, wovon die Hälfte in die EG geht. Damit ist die ÖIAG ein wichtiger Nachfrager und Stütze und Arbeitgeber für mittlere und kleinere Unternehmen. Das sei vor allem jenen ins Stammbuch geschrieben, die immer wieder versuchen, künstlich eine Bresche zwischen die mittelständische und die verstaatlichte Industrie zu schlagen.

Sehr geehrte Damen und Herren! Es wird immer wieder von Facharbeitermangel gesprochen. Die ÖIAG ist ein Garant für das hohe Qualifikationsniveau unserer Arbeitnehmer, das gilt insbesondere für den Lehrlingsbereich, sie ist eine Garant für die Weiterbildung der Facharbeiter während ihrer gesamten Berufslaufbahn, und sie ist ein Garant im Bereich der Umwelttechnik. Die Zahlen wurden heute schon vom Kollegen Rühaltinger genannt, ich darf sie wiederholen:

Marizzi

4,4 Milliarden Schilling 1987 bis 1989 in den Umweltschutz, 3,6 Milliarden 1990 bis 1991 für den Umweltschutz!

Daher kann ich zusammenfassend sagen: Verstaatlichtenminister Streicher ist es trotz beträchtlicher Schwierigkeiten gelungen, die ÖIAG zu sanieren. Das Ziel dieser Regierung, dieser Koalition und der ÖIAG, keine weiteren Mittel vom Staat in Anspruch zu nehmen, ist aus heutiger Sicht erreicht. Der Konzern steht wieder auf gesunden Beinen, die ÖIAG hat zukunftsweisende Konzepte und Aufgaben vor sich. Mit einer motivierten Belegschaft kann sie das in Angriff nehmen, meine sehr geehrten Damen und Herren!

Man sieht eines, und das ist am wichtigsten: Nicht die Eigentumsform ist entscheidend, sondern der Erfolg! — Danke schön. *(Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.) 11.17*

Präsident Dr. Marga **Hubinek**: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Tychtl.

11.17

Abgeordneter Ing. **Tychtl** (SPÖ): Frau Präsidentin! Herr Bundesminister! Hohes Haus! Meine sehr geschätzten Damen und Herren! Vor wenigen Wochen haben wir hier im Hohen Hause den Bericht über die Lage des ÖIAG-Konzerns zum 31. 12. 1988 diskutiert. Und es war dies ein Bericht, welcher, wie schon ein Jahr zuvor, die positive Entwicklung und damit den Erfolg der Umstrukturierungs- und Sanierungsmaßnahmen der ÖIAG sehr eindrucksvoll darstellte.

Dies, so glaube ich, ist sicherlich erfreulich, denn damit konnte das seinerzeit hochgesteckte Ziel, nämlich die Unternehmen der ÖIAG-Gruppe innerhalb eines überschaubaren Zeitraumes wieder in schwarze Zahlen zu führen, um mehr als zwei Jahre früher als prognostiziert erreicht werden.

Wesentlich aber für diesen Erfolg waren neben den durchgeführten Maßnahmen sicher die bereits länger anhaltende positive Entwicklung der österreichischen Konjunktur sowie die hervorragenden Einsätze aller in der verstaatlichten Industrie beschäftigten Mitarbeiter, die dabei zugleich auch die Grundlage lieferten, daß dieser erfolgreiche Weg auch weiter fortgesetzt werden kann.

Die gute Gesamtentwicklung des Konzerns ist allerdings in den sieben Branchenholdings — das wurde heute ja schon einige Male dargestellt — unterschiedlich ausgeprägt, zeigt im Maschinen- und Anlagenbereich sowie im Elektro- und Elektronikbereich noch Probleme auf und bringt natürlich damit auch negative Ergebnisse.

Ich möchte mich daher in meinen Betrachtungen und Überlegungen der zur Elektro- und Elektronikholding gehörenden ehemaligen Elin

zuwenden, welche mit 1. 10. 1989 in mehrere rechtlich selbständige Gesellschaften mit beschränkter Haftung aufgeteilt wurde. Seit 1. 10. 1989 gibt es im ehemaligen Hauptwerk der Elin in Weiz die Elin-Energieversorgungs GesmbH mit den Geschäftsbereichen Maschinen, Transformatoren und den Maschinen- und Stahlbau sowie die Elin-Energieanwendungs GesmbH mit den Geschäftsbereichen Niederspannungs-, Hochspannungs- und Mittelmaschinen sowie die Magnetfertigung.

Der Zweck dieser Umstrukturierung lag einerseits in dem Bemühen, aus organisatorisch großen kleinere Einheiten zu formen, welche flexibler auf die immer rascher wechselnden Verhältnisse auf dem Markt reagieren können, und andererseits in der Möglichkeit, den aufgeblähten Zentralapparat der ehemaligen Elin den einzelnen Geschäftsbereichen zuzuordnen.

Während nun der erste Teil durch Umstrukturierung und eine Straffung der Fertigung in den Werkstätten sowie durch die Verlagerung der Motorenfertigung von der Fabrik Brünner Straße nach Weiz durchgeführt wurde, zeigten sich in der Frage der Aufteilung des ehemaligen Zentralapparates aber bis heute große Probleme. Dies wohl vor allem deshalb, weil im Gegensatz zu den Redimensionierungsmaßnahmen auf dem Personalsektor in den Werkstätten und Büros im Weizer Bereich die Personalstände und damit die Kosten in der weiterhin bestehenden Elin-Zentrale von derartigen Redimensionierungsmaßnahmen nicht nur nicht betroffen wurden, sondern ganz im Gegenteil: Die Kostenanteile für die einzelnen Geschäftsbereiche steigen ständig weiter.

Dies kann dadurch untermauert werden, daß auch der Generaldirektor der Holding in einer „APA“-Nachricht ebenfalls die Meinung vertritt, daß eine Abgabe der Elin-Zentrale und eine Konzentration der Elin am Standort Brünner Straße jedenfalls — ich zitiere wörtlich aus dieser „APA“-Meldung — „relativ einfach eine zweistellige Millionenziffer einsparen könnten“.

Ich kann dem Herrn Generaldirektor diesbezüglich nur beipflichten, weil ich auch glaube, daß im Zuge der Umstrukturierung und Neuorientierung des Konzerns sinnvollerweise auch davon ausgegangen werden müßte, daß — wie im Unternehmenskonzept der ÖIAG vorgesehen — die Einheiten als Ganzes flexibler gemacht werden sollten. Und dazu gehört meiner Meinung nach auch, daß die Verwaltung ihren Sitz nicht 200 Kilometer von der Produktionsstätte entfernt hat.

Es gibt auch ein gutes Beispiel dafür, daß diese These richtig ist, nämlich die Verwaltung an den Betriebsort zu bringen. Diese These wird verstärkt durch eine Firma, nämlich durch die Firma

Ing. Tychtl

Böhler. Diese hatte nämlich ihre Verwaltung ebenfalls an einem sehr weit entfernten Standort und konnte allein durch die Zusammenlegung der Verwaltung zur Betriebsstätte hin die Kosten wesentlich reduzieren und die Probleme damit rascher lösen.

Diese Frage sollte auch bei der Elin, so glaube ich, rasch einer Lösung zugeführt werden. Und ich darf Sie, sehr geehrter Herr Bundesminister, ersuchen, als Vertreter des Eigentümers den Herrn Generaldirektor der Holding bei der Umsetzung seiner Bemühungen in dieser Richtung zu unterstützen.

Ein zusätzliches Problem, welches aber die Gesundung beziehungsweise die Aktivitäten der Geschäftsbereiche stark behindert, ist in der seinerzeit nicht richtig eingeschätzten Kapazität der Produktionsstätten zu sehen, wobei ein Teil davon sicher durch das Anspringen der Konjunktur ausgelöst wurde.

So stiegen die Auftragseingänge allein in den Sparten MKG-Motoren und Hochspannungsmittelmaschinen ab etwa August 1988 bis zum Jahresende 1988 um etwa 50 bis 100 Prozent höher als geplant an, was wieder zu großen Engpässen in der Produktion durch fehlende Kapazität sowohl auf dem Maschinen- als auch auf dem Personalsektor zurückzuführen ist und letztendlich zu Schwierigkeiten bei Lieferterminen führt.

Auf dem Sektor Transformatoren zeigt sich ein ganz ähnliches Bild: Auch hier Engpässe in der Kapazität, welche offensichtlich unter dem Eindruck der seinerzeitigen Rezession in einer Art Panik zu gering angesetzt wurde, sodaß heute Aufträge zum Teil nur unter beträchtlichen Überstundenleistungen oder überhaupt nicht abgewickelt werden können.

Sicher kommt dazu, daß während der Umstrukturierungsmaßnahmen im Werkstättenbereich Maschinen und Anlagen zum Teil über längere Zeit nicht voll genutzt werden konnten und sich auch daraus Schwierigkeiten ergaben, sodaß letztlich die Forderung des Vorstandes nach höherem Ausstoß nicht erfüllt werden konnte.

Ganz anders stellt sich der Maschinenbau dar, welcher unter dem fehlenden Ausbau der Wasserkraft leidet und dem es nur unter Aufbringung aller Kräfte und unter dem Einsatz aller Mitarbeiter gelingt, die Politik der Ausnützung von Auftragsnischen fortzusetzen und hierin das Auslagen zu finden.

Leider ist aber der österreichische Markt zu klein und die Akquisition von Aufträgen im Ausland meist von Kreditzusagen abhängig, deren Beibringung durch die Oesterreichische Kontrollbank nur sehr schwer möglich ist. Gerade eine

Unterstützung der Aktivitäten auf dem Weltmarkt oder auf Hoffnungsmärkten ist aber eine ganz wesentliche Voraussetzung für die weitere Zukunft dieses Bereiches und dieser Sparte im Gesamtkomplex der Holding.

Wie problematisch allein der Ausfall eines Auftrages sein kann und um welche Größenordnungen es sich dabei handelt, zeigt sich am Ausfall der Kraftwerkes Nagymaros, dessen Baustopp für das Werk Weiz einen Beschäftigungsentgang von 150 produktiven Mann-Jahren darstellt. Daran zeigt sich auch, daß die langjährige Forderung nach alternativen Beschäftigungsfeldern als Ersatz für die traditionellen Sparten bis heute leider Gottes eine leere Forderung geblieben ist und nicht erfüllt werden konnte.

Ganz anders allerdings wird gehandelt, wenn der Eigentümer an die Belegschaft die Forderung richtet, das erforderliche Maßnahmenpaket mitzutragen. Die Belegschaft hat diese Forderung sehr rasch erfüllt. Wurde nämlich im Jahre 1987 mit einer Belegschaft von 1 802 Beschäftigten eine Werksleistung von 1 330 Millionen Schilling erbracht, wird in diesem Jahr die gesamte Werksleistung von zirka 1 300 Millionen Schilling mit nur 1 494 Mitarbeitern oder mit einem um 15 Prozent geringeren Personalstand erbracht werden. Damit findet aber auch die Reduzierung des Personals seine Grenzen, denn die hohe Zahl von Überstunden, die kontinuierlich geleistet wird und die bereits zu Beanstandungen durch das Arbeitsinspektorat geführt hat, zeigt dies sehr deutlich auf.

Dazu kommen eine ganze Reihe von zusätzlichen Eigenleistungen der Belegschaft durch den freiwilligen Verzicht auf Sozialleistungen, was zum Teil für den einzelnen Betroffenen auch zu Einkommensverlusten geführt hat. Allerdings muß heute folgendes ganz klar gesagt werden: Ein weiterer Abbau von innerbetrieblichen Sozialleistungen für die Belegschaft ist nicht mehr möglich, und das aus einem ganz einfachen Grund, meine sehr geschätzten Damen und Herren: Es gibt dort keine Sozialleistungen mehr, und daher kann man dieses Thema für die Belegschaft ad acta legen. Dies sollte, glaube ich, auch nicht mehr gefordert werden, wenn das Konzept für die Umstrukturierung der Elin richtig war und die Konjunktur wie in diesem auch im nächsten Jahr anhält, dann müßte eigentlich eintreten, was erwartet wird, nämlich daß die Elin-Energieversorgungs GesmbH und die Elin-Energieanwendungs GesmbH, ab dem Jahre 1991 wieder ein positives Betriebsergebnis erzielen wird.

Vom Eigentümer erhielten die beiden Gesellschaften auch das hiefür erforderliche und internationalen Maßstäben entsprechende Eigenkapital in der Höhe von 25 Prozent beziehungsweise 20 Prozent. Für diese Mittelzuführung darf ich

Ing. Tychtl

der ÖIAG und Ihnen, sehr geehrter Herr Bundesminister, im Namen der Beschäftigten der beiden Gesellschaften danken. (*Abg. Burgstaller: Sind die Mittel ausreichend, weil du dich bedankst?*) Man muß sich auch für Kleinigkeiten bedanken, und man wird das dazu benützen, um aus diesem Wellental herauszukommen. (*Abg. Burgstaller: Sich für Kleinigkeiten zu bedanken, dagegen bin ich!*) Ich hoffe, du wirst auch in Zukunft diese Meinung beibehalten.

Für diese Mittelzuführung, Herr Bundesminister, nochmals recht herzlichen Dank, ich darf Sie aber bitten — das ist unser großer Wunsch —, dafür vorzusorgen, daß die österreichische Elektroindustrie auch in Zukunft erhalten bleibt.

Sehr geschätzte Damen und Herren! Der Weg der Sanierung der verstaatlichten Industrie ist im letzten Jahr — das haben alle meine Vorredner betont — wieder ein gutes Stück weitergekommen. Und ich meine, wir sollten uns darüber freuen, denn damit ist es gelungen, einem wichtigen Bestandteil unserer Volkswirtschaft wieder den richtigen Stellenwert zu geben. — Wir werden daher diesem Budget unsere Zustimmung geben. (*Beifall bei SPÖ und ÖVP.*) 11.29

Präsident Dr. Marga **Hubinek**: Zu einer tatsächlichen Berichtigung hat sich Herr Abgeordneter Ruhaltinger gemeldet. Diese darf die Dauer von 3 Minuten nicht übersteigen und soll eine Berichtigung und kein Debattenbeitrag sein!

11.29

Abgeordneter **Ruhaltinger** (SPÖ): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Ich werde Ihnen diesen Gefallen tun und berichtige folgendes: Ich habe nie 150 000 S im Monat verdient.

Ich berichtige weiters: Ich bin nicht abgeschoben worden, sondern ich bin überall aus meinen Funktionen in der Gewerkschaft mit Ehren verabschiedet worden.

Zur Niveaulosigkeit des Herrn Pilz möchte ich sagen: Wer mit dem Begriff „Totengräber“ hier im Parlament argumentiert, verliert jeden Anspruch auf Anständigkeit und eine sachliche Diskussion. (*Beifall bei der SPÖ.*) 11.30

Präsident Dr. Marga **Hubinek**: Zu Wort gemeldet hat sich Herr Bundesminister Streicher.

11.30

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. **Streicher**: Frau Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich kann auf die vielen Fragen, die heute aufgeworfen wurden, kurz antworten. Ich hatte viele Gelegenheiten, im parlamentarischen Leben des vergangenen Jahres auf diese heute aufgeworfenen Fragen teilweise beziehungsweise gänzlich Stellung zu nehmen.

Ich möchte einige objektiv verwertbare Merkmale darstellen. Wir hatten 1985 im ÖIAG-Konzern ein Bilanzergebnis von minus 14 Milliarden, 1986 minus 11 Milliarden, 1987 minus 8 Milliarden, 1988 minus 3 Milliarden, 1989 plus 4,5 Milliarden bei einem Cash-flow von 15 Milliarden Schilling.

Das ist ein Ergebnisverlauf, der die Sanierung beschreibt. Und ich verkenne nicht, daß auch der konjunkturelle Rückenwind dabei eine Rolle gespielt hat. Aber Analysen haben gezeigt: Es waren sehr viele eigene Maßnahmen, die diese Ergebnisverbesserung herbeigeführt haben. Punkt 1.

Punkt 2: Wir haben eine neue moderne Struktur im Bereich der ÖIAG, kleinere dezentrale Einheiten in Branchendächern verschachtelt, eine starke Holding nach internationalem Muster, ein professionelles Management. In allen Bereichen haben wir den Einfluß der Politik abgewehrt. Es war der Wunsch dieses Parlamentes, daß die Proportionalisierung in den Organen eben nicht mehr gegeben sein soll. Daran haben wir uns gehalten, und das haben wir auch konsequent durchgeführt.

Punkt 3: Wir haben logische Unternehmenskonzepte, Unternehmensstrategien in allen Bereichen. Es muß anerkannt werden, daß sich insbesondere im Bereich der strategischen Planung diese Holding sehr viel Mühe gemacht hat. Es ist auch die internationale Anerkennung in diesem Zusammenhang fast in allen namhaften internationalen Wirtschaftszeitungen nachzulesen. Also daß ist auch eine entsprechende Anerkennung erfolgt.

Wir haben ein Internationalisierungskonzept mit dem Ziel, Mitte der neunziger Jahre etwa 25 Prozent unserer Mitarbeiter im Ausland tätig zu haben.

Wir bekennen uns zur Konzernidee, weil wir glauben, daß damit ein entsprechender Lokomotiveffekt für andere Wirtschaftsbereiche entsteht. — Ich konnte darauf schon einige Male eingehen.

Wir haben in allen Bereichen die Eigenleistungen, die wir versprochen haben — sprich Privatisierung —, mehr als erfüllt.

Als wir seinerzeit im Koalitionspapier das Ausmaß der Eigenleistungen besprochen haben, haben manche der Verhandler gemeint, zwischen 3 und 4 Milliarden werden zustande kommen. Herr Kollege Taus hat gemeint, 4 bis 5 Milliarden müßten in diesem Zusammenhang möglich sein. In der Zwischenzeit haben wir aber Eigenleistungen im Ausmaß von 10 Milliarden Schilling eingebracht, und bis Ende der Legislaturperiode werden es Eigenleistungen in der Größenordnung von 13 Milliarden Schilling sein. — Die Li-

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher

ste dieser Eigenleistungen habe ich vor wenigen Tagen hier darstellen können.

In allen Bereichen haben wir eine gute Belegschaft und ebenso eine gute Motivation. Überall — das wurde heute schon anerkennend bemerkt — sind auch die Produktivitätsziffern gestiegen. Und trotzdem jubeln wir nicht. Ich möchte das ausdrücklich sagen. Ich folge dem Abgeordneten Bauer, auch anderen Abgeordneten, die mich heute hier eindringlich ermahnt haben, nicht zu jubeln, sondern anzuerkennen, daß noch viel zu tun ist. Das weiß ich natürlich auch, das weiß auch die Holding, das wissen auch die entsprechenden Branchenmanager, und das weiß auch die Belegschaft. Wir haben natürlich in vielen Bereichen noch sehr viel zu tun, insbesondere im Finalbereich und im Elektro- und Elektronikbereich.

Nun möchte ich zu einigen Debattenrednern Stellung nehmen. Herr Abgeordneter Holger Bauer bringt eine direkte Korrelation hier zum Ausdruck, und zwar zwischen der letzten Rate der Zuführung nach dem ÖIAG-Finanzierungsgesetz und dem positiven Ergebnis. Ich muß ihn mißverstanden haben, denn er ist ein viel zu hoch ausgebildeter Ökonom, als daß er diese beiden Positionen mehr oder weniger in einen direkten Zusammenhang bringt. Also entweder war es eine bewußte Irreführung, oder ich habe das falsch verstanden.

Jedenfalls, Herr Abgeordneter Bauer, ist es ja — das habe ich auch vor wenigen Tagen gesagt — genau das Konzept gewesen, und zwar sowohl was die Privatisierung als auch die Veränderung der Eigentümerstruktur betrifft, das noch in der Koalitionsregierung von SPÖ und FPÖ beschlossen wurde. Ich möchte damit zum Ausdruck bringen, daß das Programm Privatisierung keine Partei hier als ihr eigenes Patent in der Öffentlichkeit verkaufen kann.

Ich möchte jetzt zu den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Pilz einiges sagen. (*Abg. Staudinger: Der ist nicht da!*) Das macht nichts; er wird es im Protokoll nachlesen können.

Herr Abgeordneter Pilz muß zur Kenntnis nehmen, daß die ÖIAG — und das wollte dieses Haus — eine Aktiengesellschaft ist wie jede andere, eine Aktiengesellschaft, in der Organdisziplin herrscht, in der genau dem Eigentümer eine bestimmte Rolle zugewiesen ist, in der dem Aufsichtsrat der ÖIAG eine bestimmte Rolle zugewiesen ist, dem Vorstand der ÖIAG eine bestimmte Rolle und bestimmte Aufgaben zugewiesen sind. Das setzt sich nach unten so fort.

Es kann doch nicht so sein, daß man immer dann, wenn irgendein Detail in irgendeinem Bereich nicht stimmt, sagt: Der Minister trägt die

politische Verantwortung. Man bekommt hin und wieder sogar den Eindruck, der Minister müsse sich in Kalkulationsbüros begeben und selbst einen Großauftrag nachkalkulieren, denn wenn dieser schiefgeht, trägt er die Verantwortung.

So kann man nicht Industriepolitik machen! Und so kann auch ein ordentliches großes Unternehmen, das nach den Regeln einer Aktiengesellschaft geführt wird, nicht behandelt werden! Denn daß die ÖIAG wie eine normale Aktiengesellschaft geführt wird — ich wiederhole mich —, das wollte eben dieses Haus. Und wenn dieses Haus das durch ein Gesetz zum Ausdruck bringt, dann soll man nicht den zuständigen Eigentümervertreter dauernd angreifen, wenn er sich nicht in operative Bereiche einmischt.

Das gilt genauso für die Personalbesetzung, das gilt genauso für die Ausrichtung der Strategie.

Wenn mich Herr Abgeordneter Pilz heute einmal mehr gefragt hat, warum Leute, die in bestimmte Ereignisse verwickelt sind, noch immer in ihren Positionen sind, so muß ich ihm einmal mehr die Antwort geben — ich habe das zwei- oder dreimal schriftlich getan, er hat mich ja auch schriftlich gefragt —: Das ist Sache der jeweiligen Aufsichtsräte. Diese haben zu entscheiden, was mit diesen Managern geschieht. Und die haben sich auf den Standpunkt gestellt, daß für jeden, auch für einen Manager, die Unschuldsvermutung bis zu jenem Zeitpunkt gilt, wo eben ein ordentliches österreichisches Gericht ein Urteil gefällt hat und nicht irgendwelche Einzelpersonen. Ich muß das einmal zum Ausdruck bringen. (*Beifall bei der SPÖ. — Abg. Staudinger: Genügt es nicht, wenn der Pilz schon das Urteil gefällt hat?*) Es steht mir nicht zu, dazu eine Bemerkung zu machen. Es ist völlig unmöglich, daß jemand Richter, Staatsanwalt, Justizminister, alles in einer Person sein will. Das ist einfach gar nicht möglich. (*Abg. Haigermoser: Gefängnisauferer auch noch!*)

Aber einige sachliche Argumente, die Abgeordneter Dr. Pilz hier gebracht hat, möchte ich richtigstellen. Er hat den Vorwurf geäußert, daß die verstaatlichte Industrie, der ÖIAG-Konzern, im Bereich des Umweltschutzes zuwenig getan habe.

Meine Damen und Herren! Von 1987 bis 1989 wurden im Bereich des ÖIAG-Konzerns 4,5 Milliarden Schilling für Umwelteinrichtungen investiert; die laufenden Kosten sind etwa gleich hoch.

Für Forschung und Entwicklung für Umwelttechnik wurden 200 Millionen Schilling ausgegeben; das ist ein Fünftel des gesamten Budgets, das der ÖIAG-Konzern für Forschung und Entwicklung ausgegeben hat. Kollege Ruhaltinger hat ja heute schon dargestellt, daß die ÖIAG sehr wohl ein großes Verständnis, eine große Bereitschaft

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher

und große Ambitionen hat, in diesem Geschäftsfeld — wenn wir es so nennen — tätig zu sein. Passiv auf der einen Seite — und aktiv auf der anderen Seite. Es gibt einige Beispiele hierfür. Die ÖIAG hat praktisch die erste Technologie entwickelt, die bei Müllverbrennung die NO_x -Konzentrationen entscheidend senkt.

Wir waren die ersten in Europa, die eine Neuentwicklung für die Hochtemperaturverbrennung zustande gebracht haben. Wir waren die ersten in Europa, die ein Batterie-Recycling in größerem Umfang entwickelt haben. Also es kann doch wirklich nicht behauptet werden, daß in diesem Bereich nichts geschieht.

Und was die Lehrwerkstätten betrifft: Meine Damen und Herren! Ich selbst stamme aus einem Gewerbebetrieb. Mein Vater hat Lehrlinge ausgebildet. Ich selbst bin in einer großen Lehrwerkstätte ausgebildet worden. Ich verstehe wirklich etwas von der Lehrlingsausbildung. Und ich bekenne mich auch zur größtmöglichen Qualität dieser Ausbildung. Das habe ich auch in meinen früheren Tätigkeiten immer wieder aktiv zum Ausdruck gebracht.

Und wir haben immer im verstaatlichten Bereich erheblich mehr Lehrlinge ausgebildet, als wir selbst benötigt haben. In Ranshofen war es beispielsweise der Faktor 2, 5, in der VOEST in Linz war es der Faktor 3. Das heißt, die VOEST hat dreimal so viele Lehrlinge ausgebildet, als es dem Eigenbedarf entsprochen hat.

Als die verstaatlichte Industrie in große Schwierigkeiten gekommen ist, in die Ergebnisschwierigkeiten, mußten natürlich, weil die Lehrlingsausbildung pro Jahr etwa zwischen 550 und 680 Millionen Schilling, je nach Lehrwerkstätte, kostet, die Manager entsprechende Modelle entwickeln, die auf der einen Seite die Ausbildung des Eigenbedarfes abdecken und auf der anderen Seite natürlich auch den Auftrag und die Möglichkeiten, die wir durch die Investition dieser Lehrwerkstätten gehabt haben, zum Ausdruck bringen. Die Lehrwerkstätte in Donawitz wurde einer anderen Struktur unterworfen, die sicherstellt, daß der Eigenbedarf ausgebildet wird, aber auch andere Unternehmungen davon profitieren. Und für jede einzelne dieser Lehrwerkstätten gibt es maßgeschneiderte Modelle.

Was Judenburg betrifft, so ist natürlich auch dort der zukünftige Lehrlingsbedarf geringer. Es gibt auch Überlegungen in Judenburg hinsichtlich einer derartigen überregionalen Lösung, wie wir sie beispielsweise in Donawitz haben.

Daß wir uns insgesamt, wenn ich mir die Bemerkung erlauben darf, der Lehrlingsausbildung anzunehmen haben, ist ganz selbstverständlich. Aber wenn wir in allen Bereichen von der Ko-

stenwahrheit reden, dann müssen wir auch, wenn wir Lehrlinge ausbilden, die über den Eigenbedarf der verstaatlichten Unternehmungen hinausgehen, über die Kostenzuordnung reden.

Wenn es einen derartigen Auftrag von irgend jemandem gibt, dann wird man selbstverständlich diese Lehrlinge ausbilden. Aber ich warne davor, daß hier wieder Kostenstrukturen vermantscht werden. Das ist keine asoziale Haltung. Es ist überhaupt keine Frage, wir wollen, daß die Ausbildungskapazitäten beibehalten werden. Die Sozialistische Partei weiß, daß der Lehrlingsausbildung große Bedeutung zukommt. Aber man kann nicht Unternehmen eine Ausbildungsfunktion zuordnen, die weit über den Eigenbedarf dieser Unternehmensgruppe hinausgeht. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP.)* 11.43

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als nächste zu Wort gemeldet hat sich Frau Abgeordnete Erlinger.

11.43

Abgeordnete Helga Erlinger (Grüne): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Herr Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Abgeordneter Burgstaller hat vorhin den Begriff „Ökoterrorist“ verwendet. Nun, ich bin mir vollkommen darüber im klaren, daß wir im Gegensatz zu Ihnen einen anderen Begriff dafür verwenden würden. Was er nämlich meint, ist nicht Umweltschutz. Oder: Wir schützen die Umwelt als Terroristen. Oder: Umweltschutz ist nicht gleich Umweltschutz. All diese Dinge vermantscht Herr Burgstaller. Ich würde ihm raten, diesen Begriff nicht in dieser Form zu verwenden, denn ein Ökoterrorist zerstört meiner Meinung nach die Umwelt, und das tun die Naturschützer in Fischen sicher nicht.

Und wenn Sie, meine sehr geehrten Damen und Herren von den anderen Parteien, eine Natur aus zweiter Hand wollen mit Gießgängen und — ich habe es gestern schon erwähnt — Goldfischli, die ausgesetzt werden, dann können wir ganz einfach nur im Widerstand zu Ihnen leben. Das ist für mich überhaupt keine Frage. Und wenn Sie uns dabei als „Ökoterroristen“ ... *(Zwischenruf des Abg. Heinzinger.)* Was sagen Sie, Herr Kollege? *(Abg. Heinzinger: Wie weit geht der Widerstand?)* Wir sind immer im Widerstand gewesen gegen die Zerstörung der Natur, und es war immer ein gewaltfreier, ein gewaltloser Widerstand. Immer, sehr verehrt Herr Kollege! *(Abg. Heinzinger: Opernballkrawalle!)* Denn dabei geht es um die Zerstörung des unmittelbaren Lebensraumes. Herr Kollege Heinzinger! Ich kenne Ihr Engagement in Sachen Tropenwald. Ich kenne Ihr Engagement in Sachen Waldzerstörung. *(Abg. Heinzinger: Ich glaube Ihnen, nicht dem Kollegen Pitz!)* Das freut mich außerordentlich, daß Sie mir glauben. Ich habe nämlich

Helga Erlinger

vielleicht ein ähnlich großes Engagement wie Sie, wenn nicht ein noch größeres, weil ich nicht die Wirtschaft im Rücken habe.

Aber ich denke, daß Sie keine Unterschiede machen sollten zwischen einem Stückchen oberer Mur, einer großen Fläche Tropenwald und unseren zerstörten Wäldern. Sie sollten sich einmal die Frage stellen, was Sie mit Umweltschutz eigentlich meinen. Ich bin jetzt leider nicht imstande, mit Herrn Burgstaller darüber zu diskutieren, weil er nicht da ist.

Ich glaube, daß es notwendig ist, bei der verstaatlichten Industrie nicht nur davon zu sprechen, wie es Herr Bundesminister Streicher gerade getan hat, daß in den Jahren 1987 oder 1989 4,5 Milliarden in Umweltschutzeinrichtungen investiert worden sind. Das ist sehr schön, das freut uns außerordentlich, aber ich muß halt auch dazu anmerken: Das ist erst ab dem Jahr 1987 geschehen. Und all die Dinge, die vorher passiert sind, werden nicht erwähnt. Ich denke da speziell an die Mitterndorfer Senke, wo die Firma Schoeller-Bleckmann massiv an der Umweltzerstörung mitgewirkt hat, indem sie chlorierte Kohlenwasserstoffe zur Entfettung ihrer Rohre verwendet hat. Es ist ganz einfach so, Herr Bundesminister, daß noch immer viel zuwenig im Bereich Umweltschutzeinrichtungen in der verstaatlichten Industrie passiert.

Wir haben in der Umweltpolitik den Megaskandal Mitterndorfer Senke. Dort wurde das Grundwasser jahrzehntelang verseucht. Jahrzehntelang! Wir stehen dort vor der ungeheuren Gefahr, daß man dieses Grundwasser überhaupt nicht mehr revitalisieren kann. Die Maßnahmen, die jetzt getroffen worden sind, sind minimal, kann man sagen. Im Bereich Schoeller-Bleckmann hat man Sperrbrunnen gesetzt. Man pumpt momentan die chlorierten Kohlenwasserstoffe aus der Erde. Aber es werden natürlich weiterhin chlorierte Kohlenwasserstoffe bei Schoeller-Bleckmann verwendet. Und das ist dann halt so, als ob ich Gift entziehe und Gift nachschütte. Das kann ganz einfach keine Umweltschutzeinrichtung sein, wie wir sie uns vorstellen.

Wenn man von der verstaatlichten Industrie spricht, dann muß man auch davon sprechen, daß die verstaatlichte Industrie in falsche Projekte investiert hat. Herr Kollege Tychtl, glaube ich, hat vorhin von Nagymaros gesprochen. Wir alle wissen, daß dieses zerstörerische Projekt in Ungarn sehr massiv bekämpft worden ist. Wir alle haben gewußt, daß es vielleicht eingestellt werden kann. Aber die verstaatlichte Industrie hat weiter in dieses Projekt investiert, sie hat nicht begriffen, daß sie eigentlich auf dem falschen Dampfer sitzt. Und durch den Demokratisierungsprozeß in der Tschechoslowakei, über den wir selbstverständlich alle in diesem Haus — ich schließe da keine

Partei aus — sehr, sehr froh sind, durch das Aufrechtgehenlernen der tschechoslowakischen Bevölkerung wird es jetzt vielleicht auch zu einem Stopp von Gabčíkovo kommen.

Gabčíkovo, Nagymaros — die umweltzerstörerischsten Projekte, die man sich nur vorstellen kann. Und in dieser Richtung muß man die verstaatlichte Industrie sehen. Sie haben in falsche Projekte, in falsche Technologien investiert.

Und wenn Sie, Herr Bundesminister Streicher, von Industriepolitik reden, dann würde ich Sie schon sehr gerne fragen, wie Sie, wären Sie Manager einer privaten Industrie, die Industriepolitik der Verstaatlichten sehen. Denn ich kann mir nicht vorstellen, daß ein privates Unternehmen noch leben würde mit solch einer falschen Industriepolitik. Es ist selbstverständlich, daß ich nicht mehr Privat als Staat haben will, aber wir müssen uns schon die Frage stellen: Inwieweit gibt es in dieser verstaatlichten Industrie überhaupt Manager, die innovativ denken, die umweltorientierte Industriepolitik überhaupt verstehen? Und da, so bin ich der Meinung, habe ich halt noch nicht sehr viel von sehr guten Managern gehört.

Es gibt zwar Umweltberater in der verstaatlichten Industrie... (*Bundesminister Dr. Streicher: Haben Sie schon mit einem geredet?*) Ich habe schon mit mehreren geredet, aber diese Gespräche sind halt nicht immer offiziell, Herr Bundesminister, so wie sehr viele Gespräche mit Ministerien oft nicht offiziell sein können. Ich bin der Meinung, daß wir nicht nur Anträge in diesem Haus hier stellen oder uns nicht nur an Plenardebatten beteiligen, sondern auch mit den vernünftigen Menschen reden sollen, die es in den Ministerien gibt, die es auch auf Ministerebene gibt. All diese Dinge sind für uns Teil der parlamentarischen Arbeit. (*Abg. Neuwirth: Sie kümmern sich zuwenig um die Wirtschaft!*)

Zurückkommend auf die Umweltberater: Sie sollten Sitz und Stimme in den Geschäftssitzungen haben, momentan erfüllen sie größtenteils eine Alibifunktion.

Herr Bundesminister, Sie tragen die ministerielle Verantwortung dafür, und Sie können sich um diese Verantwortung nicht drücken, wenn Sie vorhin erwähnt haben: Ja wir wissen noch nicht, ob einzelne Manager überhaupt verurteilt werden. — Hier müssen Sie zu einer Lösung kommen, und wenn es eine vorläufige Karenzierung, eine vorläufige Suspendierung vom Dienst ist, bis diese Manager entweder abgeurteilt oder freigesprochen sind. Das ist überhaupt keine Frage. (*Zwischenruf des Abg. Neuwirth.*) Ich weiß schon, daß Ihnen das weh tut, aber ich kann nichts dafür. Ich bin keine Managerin dort und auch keine Ministerin.

Helga Erlinger

Sie sagen, Herr Bundesminister, Sie können sich da nicht einmischen, das sei Sache der Aufsichtsräte. Ich würde das an Ihrer Stelle nicht so formulieren, denn wir alle wissen, wie die Aufsichtsräte zusammengesetzt sind. Es geht hier nach Parteiinteressen. Die Manager werden von den Parteien bestellt. *(Abg. Ruhaltinger: Leider nicht mehr!)* Ich weiß, daß Ihnen die Bevölkerung draußen diese Art von Politik nicht mehr abnimmt. *(Beifall bei den Grünen.)*

Ich habe vorhin von den falschen Technologien gesprochen. Ich muß ein bißchen in die Geschichte zurückgehen. Wir haben am 5. November 1978 in einer Volksabstimmung entschieden, daß Kernenergieanlagen in Österreich nicht in Betrieb gehen dürfen. Seitdem haben wir ein Modell im Maßstab 1 : 1 stehen, das niemals in Betrieb gegangen ist und niemals in Betrieb gehen wird — Zwentendorf. Eine „Energi ruine“ kann man es auch nennen. Ich habe schon einmal in einer Museumsdebatte vorgeschlagen, dieses Modell Zwentendorf im Maßstab 1 : 1 der Bevölkerung zu präsentieren und damit zu zeigen, daß nicht alles technisch Machbare ökologisch und sozial verträglich ist. *(Beifall bei den Grünen.)*

Wenn ich hier in die Geschichte zurückgegangen bin, dann deswegen, weil es in der verstaatlichten Industrie Betriebe gibt, die Einrichtungen, die Anlagen, die Teile von Anlagen bauen, die in Kernkraftwerken Verwendung finden. Sehr geehrter Herr Bundesminister! Ich denke, wir sind der gleichen Auffassung, daß die Volksabstimmung aus dem Jahre 1978 auch für diese Firmen zu gelten hat. Ich glaube nicht, daß österreichische verstaatlichte Firmen da eine Ausnahme machen dürfen, denn wenn ich heute einen Teil einer Kernanlage liefere beziehungsweise baue, mache ich mich mit schuldig. Das ist für mich überhaupt keine Frage. Wenn hier in diesem Haus in letzter Zeit so oft von politischer Moral und politischer Verantwortung gesprochen wird, dann müssen Sie als Verstaatlichtenminister und Sie, meine sehr geehrten Damen und Herren in diesem Haus, sich an der Nase nehmen und die politische Verantwortung auch wahrnehmen.

Es ist so, daß es im Bereich des Nukleargeschäftes Hauptbeteiligte gibt, und zwar die VOEST, die Simmering-Graz-Pauker und die Elin, um nur diese drei größeren Betriebe zu nennen.

„Andritz beschäftigt sich mit der Lieferung von Hauptkühlmittelpumpen sowie Anlagen für das Brennelementehandling. Viel massiver ist die Involvierung der VOEST über die Siemens-Tochter KWU und MAN im internationalen Atomgeschäft: Aufbau des brasilianischen sowie argentinischen Atomprogramms samt acht Kernkraftwerken und Schwerkomponentenproduktions-

stätten. Weitere Kernpunkte: Zulieferung für Ohu 2 sowie der Innenbehälter des französischen Brutreaktors „Superphenix“ sowie von Schlüsselkomponenten für den Schnellen Brüter von Kalkar.“ Reaktortank und Reaktordeckel sind dazu geliefert worden.

Das heißt: „Alleine in den letzten fünf Jahren betrugen die Umsatz- und Gewinnkennzahlen der kerntechnischen Sparte der ÖIAG 2,5 Milliarden Umsatz und 220 Millionen Gewinn bei einer durchschnittlichen Personalbindung von 250 bis 300 Menschen.“

Ich muß mich da etwas fragen. Wenn wir jetzt diese Demokratisierungsbewegung in der Tschechoslowakei miterleben, wenn wir vor gar nicht allzulanger Zeit alle registriert haben, wie viele Österreicherinnen und Österreicher schon gegen Temelin unterschrieben haben, daß Temelin niemals fertiggebaut werden darf, daß Temelin nicht in Betrieb gehen darf *(Beifall bei den Grünen)*, und wenn wir sehen, was sich heute in der Tschechoslowakei tut, wie groß der Widerstand der Anti-Atombewegung dort geworden ist, weil sie nicht mehr geknebelt wird, weil sie nicht mehr geprügelt wird, weil sie nicht mehr eingesperrt wird, weil diese Leute heute offiziell Widerstand leisten dürfen gegen umweltvernichtende Technologien, dann müssen wir trotzdem feststellen: Wir sind noch immer mit der VOEST an dem Kraftwerk Temelin beteiligt.

Mir wurde in einer Besprechung mit VOEST-Managern gesagt: Ja, sehr verehrte Frau Abgeordnete, daß ist ja ein Teil der Sicherheitsanlage. — Na gut. Ein Teil der Sicherheitsanlage: Was bedeutet denn das? — Es ist ein wichtiger Teil an dem Atomkraftwerk Temelin und nichts anderes. Daß es sich um die Sicherheitsanlage handelt, so daß man dann vielleicht sagen kann: Wir wurden durch österreichische Sicherheitsanlagen vor einem Reaktorunglück bewahrt, weil die österreichischen Sicherheitsanlagen so gescheit sind, daß uns überhaupt nichts passieren kann!, ist für mich keine Begründung, sehr verehrter Herr Bundesminister! *(Beifall bei den Grünen.)*

Ich mache Sie noch einmal darauf aufmerksam: Es gibt zahlreiche Unterschriften gegen eine Beteiligung Österreichs an dem Atomkraftwerk Temelin. Und Österreich ist beteiligt — egal mit welcher Anlage. Herr Bundesminister! Sie verstehen noch immer nicht. *(Bundesminister Dr. Streicher: Ich verstehe es schon!)* Aber Sie werden es verstehen, denn Temelin wird nicht in Betrieb gehen, und die VOEST wird mit ihren Sicherheitsanlagen baden gehen. *(Beifall bei den Grünen.)* Dann wird das nämlich der nächste Verlust. Das kann ich Ihnen heute schon sagen.

Ich habe Ihnen vorhin gesagt: Sie haben in der verstaatlichten Industrie auf falsche Projekte, auf

Helga Erlinger

falsche Ziele gesetzt. Nehmen Sie das endlich zur Kenntnis, und versuchen Sie, eine innovative, umweltorientierte Industriepolitik in der Verstaatlichten durchzuführen! Sie können doch nicht annehmen, daß es so weitergeht wie bisher und daß Sie von einem Jahr zum anderen herumhopsen können, in welche Richtung sich jetzt die Verstaatlichte schlagen will. Das geht nicht mehr, Herr Minister!

Sie müssen sich die Frage stellen: Was wird in Zukunft notwendig sein, um die verstaatlichte Industrie aus den Verlustzonen herauszubringen? Wenn hier immer wieder Gewinnzahlen in Milliardenhöhe genannt werden, dann muß man dazu sagen, daß auch in zig-Milliarden-Höhe vom österreichischen Staat, von den österreichischen Steuerzahlern mitgeholfen wird, daß diese verstaatlichte Industrie überhaupt noch existiert. Nehmen Sie das auch einmal zur Kenntnis! (*Beifall bei den Grünen.*)

Ich denke, es ist wichtig, daß wir über diese Dinge sehr offen reden. Es ist wichtig, daß wir Temelin im Auge haben und daß Sie, Herr Bundesminister, sich darauf einstellen können, daß Temelin nicht fertiggebaut wird. Darauf möchte ich wetten. Und deshalb möchte ich Sie noch einmal ersuchen, die verstaatlichte Industrie in den Bereich der Umwelttechnologien hineinzuführen. Machen Sie eine umweltorientierte Industriepolitik, dann werden Sie auch keine Arbeiter mehr entlassen müssen, keine Arbeiter mehr frühpensionieren müssen, denn für mich ist das nichts anderes als versteckte Arbeitslosigkeit. Diese Pensionisten müssen wir früher auszahlen, müssen wir früher erhalten in diesem Land. All diese Dinge sollte man sich in einem vernünftigen Konzept überlegen.

Wenn ich hier Temelin und die VOEST erwähnt habe, dann möchte ich auch noch erwähnen, daß in diesem Zusammenhang Frau Bundesminister Flemming einen Brief an uns geschrieben hat, in dem sie unsere Anfrage beantwortet, ob sie auch dafür ist, daß die verstaatlichte Industrie, daß die VOEST aus dem Temelin-Projekt aussteigt.

Ich zitiere wörtlich: „Ich bin daher natürlich mit Ihnen einer Meinung, daß eine Beteiligung österreichischer Firmen an der Errichtung derartiger Kernanlagen in welcher Form auch immer keinesfalls den Intentionen der österreichischen Bürger entsprechen kann, und habe daher in diesem Sinne auch an Bundesminister Dr. Rudolf Streicher geschrieben.“ — Zitatende. (*Abg. Smolle: Gibt es den Antwortbrief, Herr Minister?*)

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich erlaube mir, in diesem Sinne einen Entschließungsantrag einzubringen:

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Helga Erlinger und Genossen

Der Nationalrat wolle beschließen:

I.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, im Wege der Wahrnehmung der Eigentümerrechte des Bundes an den österreichischen Industrieunternehmen den unverzüglichen Ausstieg dieser Unternehmen aus allen Bereichen der Mitwirkung an der Planung, Errichtung, am Bau — insbesondere auch der Zulieferung von Sicherheitskomponenten — sowie am Betrieb von Kernenergieanlagen anzuordnen und die Durchführung ihrer Anordnung zu kontrollieren.

II.

Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wird aufgefordert, über die Durchführung dieser Entschließung dem Nationalrat bis zum 30. 6. 1990 Bericht zu erstatten. (Beifall bei den Grünen.)

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Abschließend möchte ich diese Gelegenheit nicht ungenützt lassen, Sie an 1986 zu erinnern: an Tschernobyl. Ich glaube, daß uns Tschernobyl noch allen in den Knochen sitzt, und ich meine, daß wir uns dieses Tschernobyl immer wieder vor Augen halten sollten, wenn die verstaatlichte Industrie nicht aus dem Anlagenbau, aus dem Teilanlagenbau von Kernenergiekraftwerken herauskommt.

Wir alle sollten dazu beitragen, der verstaatlichten Industrie den Wink zu geben, sich auf eine andere Industriepolitik zu besinnen. (*Beifall bei den Grünen.*) 12.02

Präsident Dr. Marga Hubinek: Der Antrag der Frau Abgeordneten Erlinger ist genügend unterstützt und steht mit in Verhandlung.

Zu Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesminister.

12.02

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher: Frau Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Frau Abgeordnete Erlinger hat ganz bewußt bei ihrer statistischen Überlegung einen fünfjährigen Horizont gewählt, weil sie ganz genau weiß, daß im letzten Jahr die VOEST aus dem Kernkraftprojekten-Komponentengeschäft bereits ausgestiegen ist. (*Abg. Helga Erlinger: Nein, Herr Bundesminister! Sicherheitsanlagen bauen sie noch immer!*) Man mußte daher einige Jahre zurückgreifen, um hier noch eine relativ attraktive Zahl dar-

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher

zustellen. Das hat mir die VOEST mitgeteilt. *(Abg. Helga Erlinger: Das stimmt nicht!)*

Frau Abgeordnete Erlinger! Ich wollte Sie ja nur berichtigen. Sie haben gesagt, daß auch dieses Temelin für die VOEST-ALPINE ein Verlustgeschäft werden wird. Bitte, abgesehen davon, daß wir darüber diskutieren können, ob diese Komponenten dorthin hätten geliefert werden sollen oder nicht, so stimmt doch die Behauptung, daß es ein Verlust wird, nicht. Dieser Auftrag ist abgewickelt und bereits bezahlt.

Ich möchte wirklich in diesem Zusammenhang bitten, daß man sich, wenn man hier im Hohen Haus derartige Behauptungen aufstellt, auf einen seriösen Befund stützt.

Im übrigen haben wir alle diese Fragen, die Sie heute wieder aufgeworfen haben, vor drei Monaten dem Abgeordneten Klubobmann Wabl beantwortet.

Was Ihre Forderung, Ihre nochmalige Forderung oder Aufforderung betrifft, in umweltrelevante Produktionen einzusteigen, beziehe ich mich auf meine vorige Wortmeldung, die nicht vollständig war. Ich könnte Ihnen eine ganze Liste aufzählen, die zeigt, wo Unternehmungen des ÖIAG-Konzerns in diese Geschäftsfelder investiert haben und auch in diesen Geschäftsfeldern Forschungs- und Entwicklungsarbeit leisten. *(Beifall bei der SPÖ. — Abg. Helga Erlinger: Herr Bundesminister! Was soll ich darauf sagen? Aber ich komme noch auf Sie zurück! Ich rede eh gleich wieder!)* 12.04

Präsident Dr. Marga Hubinek: Zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Pischl. *(Abg. Dr. Punz: Karl, mach's gut!)*

12.04

Abgeordneter Pischl (ÖVP): Frau Präsident! Herr Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Verstaatlichtendebatte ist eigentlich überraschend schnell zum Ende gekommen.

Ich spreche zum Bereich Verkehr und möchte eingangs feststellen: Ich hatte gestern mit einigen Kollegen Gelegenheit, bei einer Diskussionsveranstaltung zu sein, veranstaltet von der Gesellschaft für Verkehrspolitik, mit dem Thema: Gewinner und Verlierer der Transpolitik beziehungsweise des Transitverkehrs.

Es hat diese Diskussion eigentlich sehr deutlich gezeigt — ich weiß nicht, wie es den anderen Kollegen gegangen ist —, daß dieses Thema von der Argumentationsseite her erschöpft ist, daß dieses Thema mehr oder weniger ausgereizt ist. Denn man kann hier stundenlang, glaube ich, diskutieren und findet keine neuen Argumente, aber man findet immer mehr eine Pattstellung.

Ich glaube, das ist schlecht. Es ist schlimm in einem demokratischen System, daß man nicht mehr bereit ist, auf Argumente anderer einzugehen.

Die eine Seite bemüht sich um Lösungen — sei es jetzt kurz- oder mittel- oder langfristig, wobei man immer wieder sagen muß, daß in der Verkehrspolitik Veränderungen nicht von heute auf morgen geschehen können —, auf der anderen Seite steht eine Gruppe von Menschen, die einfach nicht bereit sind, auf solche Lösungsvorschläge einzugehen, und einfach auf dem Standpunkt stehen, man müsse alles verbieten, was hier an Belastungen vorhanden ist oder auf den Bürger zukommt.

Es wird hier einfach ein Feindbild innerhalb des Verkehrs geschaffen, und momentan ist es der LKW. Man spricht nur vom LKW und nicht vom PKW, obwohl die Belastungen auf der Personenseite extremer sind. Und wir neigen jetzt schon langsam dazu, daß wir uns selbst auch ein Feindbild Schiene beziehungsweise Bahn womöglich aufbauen. Dem sollten wir gemeinsam durch verstärkte Gespräche, durch Lösungen wehren.

Die Diskussion gestern gipfelte in einer Aussage, die für mich einfach unverständlich ist und die auch bei der heutigen Verkehrsdebatte nicht unwidersprochen bleiben darf. Es hat die Vertreterin einer Bürgerinitiative aus dem Ennstal dort die Behauptung aufgestellt, in Tirol habe es einen Verkehrsinfarkt gegeben; sie hat von der Katastrophensituation in Tirol gesprochen.

Ja wir wissen alle — ich möchte überhaupt nichts wegnehmen —, wie belastet dieses Bundesland, mein Heimatland Tirol, durch den Transitverkehr ist, aber, daß man nur mehr von „Infarkten“, von „Katastrophen“ und so weiter spricht, das ist, glaube ich, nicht der richtige Weg, das Problem zu lösen, wenn wir uns auf der anderen Seite bemühen — und zwar gemeinsam bemühen — um die Lösungsvorschläge, die auch bereits greifen und, sagen wir, eine gewisse Entlastung Zug um Zug bringen.

Ich bin überzeugt: Wenn wir diesen Weg gemeinsam konsequent weitergehen, dann wird auch die Verkehrsproblematik in Tirol zu regeln sein beziehungsweise in den Griff zu bekommen sein. Dieses Aufbauen von Feindbildern, was den Verkehr anlangt, wird uns keine Lösung bringen.

Meine Damen und Herren! Wenn man von einer Katastrophensituation spricht, sollte man auch bedenken, daß Tirol nach wie vor das Fremdenverkehrsland Nummer eins ist und da Millionenbeträge in die Fremdenverkehrswerbung hineinfließen, damit die Gäste auch in dieses wunderschöne Land kommen. Ich glaube, wir sollten auch in diesem Zusammenhang einmal diese Dis-

Pischl

kussion und diese Argumentation neu überdenken. *(Beifall bei der ÖVP.)* Wir können doch nicht in unserer Verantwortung hergehen und hier einfach alles schlechtmachen.

Meine Damen und Herren, zum Nachtfahrverbot. Momentan ist die Situation mit Italien nicht ganz durchschaubar und auch die Haltung der Italiener nicht ganz verständlich. Es gibt jetzt auf nationaler Ebene bei uns in den verschiedenen Bundesländern, vor allem in Tirol, Schuldzuweisungen, wo es darum geht, wer daran schuld ist, daß diese Situation eingetreten ist. Ich weiß nicht, ob es hier überhaupt einen Schuldigen gibt. *(Abg. Roppert: Die Sondernehmungen! Dann wundert man sich, daß die Italiener reagieren, und dann gibt's keinen Schuldigen!)*

Herr Kollege Roppert! Alles in Ordnung, ich verstehe das voll und ganz. Nur muß ich mich jetzt bei meiner Information verlassen auf eine Aussage des Herrn Landesparteiobmannes der SPÖ, des Landeshauptmann-Stellvertreters Tanzer, der gleichzeitig der Verkehrsreferent in Tirol ist und der die Vorwürfe des Verkehrsministers Streicher, wonach Tirol zu viele Ausnahmegenehmigungen erteilt hat, schärfstens zurückweist. *(Abg. Dr. Dillersberger: Die Vorwürfe des Ministers sind richtig!)*

Ja, Kollege Dillersberger, jetzt aber folgendes: Die Argumentation der Italiener lautete, es habe hier eine Wettbewerbsverzerrung gegeben. Es habe diese Ausnahmeregelungen nur für Tiroler Frächter beziehungsweise in anderen Bundesländern nur für Landesfrächter gegeben. *(Abg. Dr. Dillersberger: Das ist falsch!)*

Diese Aussage ist einfach falsch, denn nach dieser Aussage in der „Tiroler Tageszeitung“ hat der Herr Landeshauptmann-Stellvertreter Tanzer erklärt, es wurden 60 italienischen Frächtern Ausnahmegenehmigungen erteilt, 80 Frächtern der Bundesrepublik und so weiter. *(Bundesminister Dr. Streicher: Aber 600 in Österreich!)* 660 insgesamt, steht zumindest hier. Ich kann es jetzt nicht überprüfen. Im selben Artikel steht aber, daß in der Nacht von Montag auf Dienstag insgesamt nur 187 LKW die Grenze überschritten haben. Heute steht in der Zeitung, daß es in der Nacht von Mittwoch auf Donnerstag anscheinend nur 200 waren.

Ich weiß nicht, wie diese Ausnahmegenehmigungen vom einzelnen Fuhrunternehmer genützt werden. Tatsache ist, daß es keine einseitige Situation hier ist, sondern daß auch die Ausländer, wenn sie den Nachweis erbringen konnten, daß sie einen lärmarmen LKW bestellt haben, eine Ausnahmegenehmigung erhalten haben. Befristet sind diese Ausnahmegenehmigungen bis 28. 2. 1990.

Natürlich kann man jetzt hier darüber streiten, ob es sinnvoll ist oder weniger sinnvoll war, daß man diese Ausnahmen gegeben hat. Es war sicherlich ein Entgegenkommen gegenüber der Transportwirtschaft, internationaler Art, vor allem auch nördlich und südlich unseres Landes, zu sagen: Wenn jemand einen solchen lärmarmen LKW bestellt hat, fällt er auch in diese Ausnahmeregelungen hinein. Man wollte damit bestimmte Härten vermeiden, einen wirtschaftlich positiven Weg gehen, aber trotzdem aufzeigen, daß es nicht bis zum Nimmerleinstag geht, sondern nur für die nächsten drei Monate.

Meine Damen und Herren! Diskussionen in der Verkehrspolitik werden sich in den nächsten Jahren meines Erachtens noch verschärfen. Die Auseinandersetzungen werden wahrscheinlich national wie international einen entsprechenden Schwerpunkt bilden. Unser Ziel sollte es oder muß es sein, zu einer Neuorientierung dieser Verkehrspolitik zu kommen, denn auch diese Kontroverse, diese internationale Diskussion jetzt um das Nachtfahrverbot für nicht lärmarme LKWs, zeigt eigentlich nur die Spitze eines Eisberges, was in der Verkehrspolitik los ist, wie die Situation hier aussieht. Und wir haben die Aufgabe, das in nächster Zeit, in nächster Zukunft entsprechend breit zu diskutieren.

Dabei dürfen wir nicht in den Fehler verfallen — ich habe es schon gesagt —, wenn wir vom Straßenverkehr sprechen, nur einseitig den Güterverkehr zu verteufeln, sondern wir müssen über das hohe Gesamtverkehrsaufkommen diskutieren, und hier ist einfach auch der Personenverkehr als ein Schwerpunkt zu sehen.

Auch die Zunahme im Personenverkehr bringt natürlich entsprechende Umweltbelastungen, auch was den Lärm und die Abgassituation betrifft. Auch wenn wir in Österreich die Katalysatorregelung verpflichtend eingeführt haben, müssen wir versuchen, daß das auch international übernommen wird.

Meine Damen und Herren! Diese Situation gilt in besonderer Weise für den Alpenraum. Diese — ich möchte fast sagen — einmalige Naturlandschaft gehört zu den ökologisch sensibelsten Regionen in Europa, und deshalb bedarf sie des Schutzes von uns allen.

Ich erinnere noch an die Diskussion, die es vor Jahren im europäischen Raum gab, wo man die Alpen als den „Dachgarten Europas“ bezeichnet hat, und das sollte auch zu entsprechenden Konsequenzen führen, um eben ökologisch in Richtung Verbesserung von der verkehrstechnischen Seite her einiges zu tun.

Letzten Endes wird es nicht nur reichen, wenn wir beschwörend immer wieder sagen: Verlage-

Pischl

rung von der Straße auf die Schiene, sondern wir werden auch auf dem Sektor Straße einiges verpflichtend tun müssen. Denn — geben wir uns keinen Illusionen hin — wir werden die Straße auch in Zukunft dringend für unseren Verkehrsablauf brauchen.

Die heutige Situation ist ja auch so zu sehen, daß die EG vielleicht durch die Entscheidung betreffend Nachtfahrverbot österreichischerseits viel gesprächsbereiter ist. Ihr ist die Situation jetzt bewußt, und die Verkehrsministerkonferenz vom 4./5. Dezember hat einiges in dieser Richtung an Durchbruch gebracht. Das merkt man, wenn man hört, daß diese Verkehrsminister eine Umweltdiskussion sozusagen einleiten wollen, über die Förderung des Kombinierten Verkehrs verhandeln wollen. Es sind Arbeitskreise einzurichten, und zwar schnellstens, mit den betroffenen Transitländern, vor allem mit der Schweiz und mit Österreich. Wie wir hören, sollten diese Arbeitskreise bereits zu Beginn des kommenden Jahres ihre Arbeit aufnehmen.

Meine Damen und Herren! Die positive Entwicklung auch in der EG, sollte uns, glaube ich, aber nicht dazu verführen, uns im eigenen Land über einige Dinge, vor allem, was den Schienenbereich anlangt, nicht klar zu sein. Denn der Wunsch dieser Verlagerung von der Straße auf die Schiene klingt sehr schön, man muß aber die Problemstellungen im Schienenbereich hier klar erkennen. Sie reichen von Kapazitätsengpässen zu fehlenden Investitionsmitteln, auch wenn wir die Voraussetzungen jetzt geschaffen haben für die HL-AG und so weiter, für einen Investitionsschub, aber das ist ja erst die erste Phase. Wir müssen auch über die Lärmbelastung von der Schiene her sprechen und Maßnahmen setzen. Auch über die bislang mangelnde Wettbewerbsfähigkeit der Bahn, glaube ich, müssen wir uns klar sein.

Dazu kommt noch bei allen baulichen Investitionen der Zeitfaktor. Und ich habe schon darauf hingewiesen: Gerade im Bahnbereich sind nicht Sachen von heute auf morgen zu erledigen.

Ausgehend von diesen grundsätzlichen Überlegungen, meine Damen und Herren, zu zwei Schwerpunkten noch einige Sätze, zu beiden großen Verkehrsträgern, zuerst zum Verkehrsträger Straßenverkehr.

Die Österreichische Volkspartei bekennt sich voll zur Fertigstellung unseres Autobahnnetzes — wir haben ja gestern auch die Diskussion darüber gehört —, da wir einfach davon überzeugt sind, daß es, wenn die Baulücken geschlossen sind, dadurch zu einer Flüssigkeit des Verkehrs kommt, wodurch man auch einen positiven Beitrag in Richtung Umweltschutz, also für Mensch und Lebensraum schafft. Verkehrsflüssigkeit ist

für mich immer noch umweltschonender als Staus, lange Kolonnen und so weiter, und gleichzeitig bringt eine solche Verkehrsflüssigkeit auch einen hohen Beitrag an Verkehrssicherheit für die einzelnen Verkehrsteilnehmer.

Ich glaube, wir haben die Verpflichtung, schon heute entsprechend nachzudenken, zu diskutieren und zu überlegen, wie die technische Seite auf diesem Sektor ausschaut. Wir müssen die entsprechenden Forderungen und Normen der Wissenschaft und der Forschung vorgeben in Richtung Reduzierung des Schadstoffes und des Lärms. Wir wollen einfach auf der Straße immer den letzten Stand der Technik haben.

Beim Schienenverkehr, glaube ich, hat diese Regierung den richtigen Weg beschritten: Die Rahmenbedingungen stimmen, der Bundeszuschuß wurde gedrückt, das Personal um zirka 3 000 Planposten reduziert, das Angebot wurde gesteigert. Wir müssen natürlich konsequent und vielleicht noch etwas beschleunigter in diese Richtung gemeinsam arbeiten. Die Zukunftsaspekte können nur so aussehen, daß die Bahn schneller, flexibler, moderner und dadurch einfach von sich aus konkurrenzfähiger wird.

Einige Schwerpunkte noch dazu: Organisationsreform. Wir müssen schauen, daß es gezielt zu konkreten Auswirkungen der Gemeinkostenwertanalyse kommt, vor allem daß es dadurch Konsequenzen im Bereich der Gesamtorganisation gibt. Eine Organisationsänderung muß der ÖBB ein modernes Management bringen, die ÖBB muß zu einem modernen Dienstleistungsbetrieb werden.

Was den Bereich Absatz und Infrastruktur anlangt, haben wir die Trennungsrechnung. Hier höre ich, was kaufmännische Seite und gemeinwirtschaftlichen Bereich anlangt, daß man in Zukunft neue Zuordnungen treffen wird. Sicher sollte man auch darüber diskutieren, nur wäre es gefährlich, wenn man einfach zu Ad-hoc-Entscheidungen kommt, ohne die Sinnhaftigkeit zu überlegen. Als Beispiel: Wie ich höre, sollte der zentrale Einkauf jetzt aufgelassen werden. Ich weiß nicht, ob dies sinnvoll wäre, natürlich muß man überlegen, was alles zentraler Einkauf ist, aber für das rollende Material — sicher auch für andere Sachen — wird auch in Zukunft der zentrale Einkauf vernünftig sein.

Was den Transit- und Umweltbereich anlangt — das habe ich schon gesagt —, wird es eine Herausforderung für die Bahn sein. Meine Damen und Herren! Ziel muß es sein, daß wir schon in kürzerer Zeit zum Containerverkehr kommen, daß wir neue Strukturen dadurch im Verkehrsreich legen können.

Pischl

Hohes Haus! Wir haben vor zwei Tagen das Objektivierungsgesetz beschlossen, auch ein wichtiges Gesetz für die ÖBB, gerade was die Personalpolitik anlangt. Ich hoffe, daß dieses Gesetz die Transparenz der Neuaufnahmen zeigt, daß es bei diesen Neuaufnahmen nach fachlichen Qualifikationen und Leistungen geht. Ich wünsche uns allen, aber vor allem der sozialistischen Fraktion der Eisenbahner, daß damit jetzt einfach das Gerede, das, wie man immer wieder hört, ja nie gestimmt haben soll, daß man nur durch Parteibuchwirtschaft zur Bahn gekommen ist, ein für allemal zu Ende ist. Ich hoffe, daß wir mit diesem Objektivierungsgesetz für die Zukunft wirklich eine durchschaubare Personalpolitik bei der Bahn haben. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Meine Damen und Herren! Abschließend noch einen Punkt: Zentralbahnhof. Herr Bundesminister! Wir hören oder lesen jetzt, es gebe wieder Gespräche zwischen der Gemeinde Wien, den ÖBB und dem Ministerium, man habe sich schon weitestgehend geeinigt. Herr Bundesminister! Ich weiß nicht, wieweit man sich wirklich geeinigt hat, wieweit man in den Gesprächen ist, auf alle Fälle wird man, bevor hier eine Entscheidung zu fallen hat, für Wien einfach ein Gesamtkonzept vorlegen müssen, denn die momentane Situation *(Abg. Dr. Steiner und Abg. Dipl.-Vw. Killysch-Horn: Der hört nicht zu!)*, Herr Bundesminister, ist doch so, daß man den Hauptzubringer ausgelegt hat von Wien her, sei es jetzt bei den Neuinvestitionen der U-Bahn, alles in Richtung Westbahnhof, und jetzt hören wir, daß das nicht sein sollte, es sollte zu einem neuen Zentralbahnhof kommen.

Meine Damen und Herren! Bevor wir hier zu Entscheidungen kommen, ersuche ich wirklich um eine Grundsatzdiskussion im Interesse nicht nur der Wiener, sondern auch aller, die von und nach Wien pendeln.

Wir haben in den letzten Tagen miterlebt, was sich im Osten getan hat. Gott sei Dank! Man könnte jetzt wahrscheinlich länger darüber streiten, ob man das erwarten konnte oder nicht. Tatsache ist, daß wir hier ein neues Verkehrsaufkommen erhalten werden. Wir lesen täglich in den Zeitungen, wie viele Besucher aus Ostregionen, aus der Tschechoslowakei, aus Ungarn und so weiter, in unser Land kommen.

Wir müssen eine neue Verkehrsentwicklung für diese Donauachse schaffen. Herr Bundesminister! Wir brauchen, um in die Gespräche mit diesen Nachbarstaaten wahrscheinlich sehr schnell eintreten zu können, ein verbindliches Verkehrsgesamtkonzept, damit auch die dort Verantwortlichen wissen, wie unsere Vorstellungen sind.

Darüber hinaus muß unser Schwerpunkt sofort in Richtung Schiene gehen. Natürlich müssen wir

auch alle Möglichkeiten ausschöpfen, was die Wasserstraße Donau anlangt, aber den Schwerpunkt in bezug auf den Güterverkehr müssen wir von vornherein in Richtung Schiene legen. Ich kann mir vorstellen, daß das auch eine Herausforderung für die Österreichischen Bundesbahnen sein wird.

Über eine weitere Transversale Ost — West über Wien, Burgenland, Steiermark wird mein Kollge Kirchknopf noch sprechen.

Hohes Haus! Ziel der Verkehrspolitik muß es sein, ein neues integriertes Konzept für die zukünftigen Aufgaben zu finden, eine internationale Abstimmung schnellstens herbeizuführen. In diesem Sinne hoffe ich, daß das Budget 1990 Voraussetzungen bietet. — Danke. *(Beifall bei der ÖVP.)* 12.27

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Moser.

12.27

Abgeordneter Moser (FPÖ): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Herr Bundesminister! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Zur Diskussion steht heute das Budget 1990, und zwar die Bereiche der Post- und Telegraphenverwaltung und der Österreichischen Bundesbahnen.

Ich darf mit der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung beginnen. Im Bundesvoranschlag sind als Betriebsausgaben ausgewiesen 41,7 Milliarden Schilling, die Einnahmen belaufen sich auf 48 Milliarden Schilling.

Es ist erfreulich, daß wir hier einen Betriebsüberschuß in der Höhe von rund 6,3 Milliarden Schilling erwirtschaften, aber dies, meine Damen und Herren, ist nur die halbe Wahrheit. Nicht im Budget ausgewiesen sind die außerbudgetären Finanzierungen, und diese belaufen sich auf immerhin 7,2 Milliarden Schilling. Daher bleibt vom Betriebsüberschuß eigentlich nicht mehr viel übrig. Ich meine, daß sich gerade aufgrund dieser sich hier darstellenden Budgetpolitik dieser Bundesregierung der Schuldenstand der Post- und Telegraphenverwaltung besonders dramatisch entwickelt.

1989 beläuft sich dieser Schuldenstand auf 47,4 Milliarden Schilling, und er wird bis zum Jahr 1995 auf 92 Milliarden Schilling ansteigen, er wird sich nahezu verdoppeln.

Ähnlich entwickelt sich das Verhältnis zwischen Eigenkapital und Fremdkapital. Dieses Verhältnis beträgt 1989 56 Prozent Eigenkapital und 44 Prozent Fremdkapital.

1995 dreht sich dieses Verhältnis um, wir haben dann 36 Prozent Eigenkapital und 64 Prozent Fremdkapital. Das ist — da sind wir im Gegensatz

Moser

zu Ihnen, Herr Bundesminister — aus unserer Sicht sehr wohl eine besorgniserregende Entwicklung. (*Bundesminister Dr. Streicher: Ganz normal!*) Das ist ganz normal aufgrund dieser Budgetpolitik, das ist mir schon klar. (*Beifall bei der FPÖ.*) Wir meinen, daß das äußerst bedenklich und auch unverantwortlich ist.

Aber auch bei den Österreichischen Bundesbahnen entwickelt sich eine ähnliche Situation. Dort ist die Lage aus unserer Sicht noch katastrophaler. Wir haben im Kapitel 79 35,2 Milliarden Schilling Betriebsausgaben, und diesen 35,2 Milliarden Betriebsausgaben stehen Einnahmen von 29,2 Milliarden Schilling gegenüber. Wir haben hier daher von vornherein ein Defizit von 6 Milliarden Schilling.

Aber es kommen noch dazu 5,2 Milliarden Schilling in Form der außerbudgetären Finanzierungen, 6,4 Milliarden Schilling Abgeltung an die ÖBB, ausgewiesen im Kapitel 65, und 860 Millionen Schilling als Kostenersatz für das Hochleistungsstreckennetz. (*Abg. Kuba: Milchmädchenrechnung!*)

Nicht zu vergessen sind dann noch die 11,5 Milliarden Schilling Pensionszuschüsse an die ÖBB, sodaß wir, wenn wir das zusammenzählen, einen eigentlichen Betriebsabgang im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen von 30 Milliarden Schilling haben, meine Damen und Herren! (*Abg. Parnigoni: Wieviel Betriebsaufwand hat das Bundesheer?*) Das ist fünfmal so hoch, als es im Budget ausgewiesen ist, nämlich da sind es 6 Milliarden. (*Beifall bei der FPÖ. — Abg. Kuba: Das ist eine kühne Konstruktion, Herr Kollege! Äußerst kühn! „Fahrlässig“ müßte man schon sagen!*)

Aber sie stimmt, wenn Sie alles zusammenzählen, Herr Kollege! Deshalb ist, meine Damen und Herren, eine ÖBB-Reform vordringlicher denn je, wichtiger denn je, es ist höchste Zeit, und die Steuerzahler warten darauf! (*Beifall bei der FPÖ.*)

Meine Damen und Herren! Es ist bedauerlich, daß selbst dieser hohe Anteil am Budget für den Verkehr, der hier zur Verfügung gestellt wird, nicht optimal eingesetzt wird. Aus unserer Sicht werden die Mittel nicht konsequent genug verwendet, obwohl ich auch zugestehen muß, daß sehr viele positive Akzente gesetzt worden sind, gerade im Zusammenhang mit der Lösung des Transitproblems im Raum Tirol.

Aber, Herr Bundesminister — und hier setzt unsere Kritik ein —, es wird aus unserer Sicht nicht konsequent genug der Nord-Süd-Transit auf die Schiene verlegt, nämlich der Nord-Süd-Transit über die Alpen. Herr Bundesminister! Aus unserer Sicht brauchen wir keinen Semmering-Ba-

sistunnel. Er ist wirtschaftlich nicht vertretbar, und er ist ökologisch nicht vertretbar. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Verwenden Sie diese Mittel für andere Zwecke, nämlich dort, wo sie sinnvoller sind. Verkünden Sie endlich — und ich habe das im November hier im Hohen Haus bereits einmal gesagt — das Aus dieses Projekts, denn die 20 Minuten Zeitgewinn gehen ohnehin verloren beim Ver- oder Entladen auf die Eisenbahn, bei den Verkehrsstaus an den Grenzen oder bei der Zollabfertigung, wo immer Sie wollen. Und diese 5,2 Milliarden Schilling können doch wirklich besser genutzt werden. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Aus unserer Sicht hat auch die neue Westbahn, angesichts der geänderten Situation in unseren Nachbarstaaten nicht mehr jene Priorität, die sie vielleicht früher gehabt hat.

Herr Bundesminister! Bauen Sie daher die Tauernbahn aus, bauen Sie die Pyhrn und die Schöberpaßlinie aus! (*Beifall bei der FPÖ.*)

Führen Sie zusätzliche Rollende Landstraßen ein, und zwar in die Bundesländer Kärnten und Steiermark, damit diese beiden Bundesländer auch entlastet werden, damit den Menschen dort in diesem Raum geholfen wird! Denn das wären dann auch die notwendigen begleitenden Maßnahmen, wenn der Verkehr dann von der Straße auf die Schiene gelegt werden kann, damit wir in Zukunft nicht jene Situation vorfinden, wie wir sie derzeit in Tirol haben und die in einer Horuck-Partie gelöst werden mußte.

So wird es notwendig sein, die Rollende Landstraßen auch über unsere Landesgrenzen hinaus zu führen, denn erst dann wird dieser Schienen- transit, sei es der Güter- oder auch der Personen- transit, die notwendige Attraktivität erhalten. Es wird dann ein echter Beitrag zur Lösung anstehender Probleme sein.

Diese Rollenden Landstraßen werden dann Zeit sparen, sie werden kostengünstiger sein, und sie werden besonders die Menschen und das Material weniger belasten.

Etwas, was besonders wichtig ist, meine Damen und Herren: Diese Rollenden Landstraßen werden dann auch von der Wirtschaft angenommen. Das ist unser derzeitiges Problem.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir erleben — es ist sehr viel in diesem Hohen Hause bereits darüber gesprochen worden — die dramatische Entwicklung in unseren östlichen Nachbarstaaten. Wir sehen, wie der Eiserne Vorhang fällt, zunächst gegenüber Ungarn, jetzt bei der Tschechoslowakei.

Moser

Es eröffnet sich daher für uns der Ost- und der Südostrum in ganz besonderer Weise. Das gleiche gilt auch für die Menschen dort, nämlich daß sich unser Raum für diese Menschen öffnet. Wir sollen auch froh sein, daß die Leute auch herkommen. Aber wir werden nun durch dieses Kommen der Menschen von einem neuerlichen Transit überrollt. Wir haben schon den Transit, nämlich den Nord-Süd-Transit über die Alpen. Jetzt kommt noch dazu der Transit von Westen nach Osten beziehungsweise in den Südostrum. (*Abg. Kerschbaum: Es haben ja viele Verwandte dort!*) Spielt ja keine Rolle, eben deswegen sollen sie kommen.

Daher, Herr Bundesminister, haben Sie Handlungsbedarf. Sie haben Handlungsbedarf, daß Sie die zu erwartende Belastung der Umwelt und unserer Menschen in den Griff bekommen.

Umso bedauerlicher ist es, daß in diesem Budget 1990 keine ausreichenden Mittel dafür vorgesehen sind, rasch darauf zu reagieren oder notwendige Maßnahmen einzuleiten. Es ist bedauerlich — und es wäre eigentlich genügend Zeit vorhanden gewesen —, daß im Unterausschuß darüber nicht beraten und verhandelt worden ist.

Es kommt aus unserer Sicht nämlich darauf an, daß die bisherigen Schwerpunkte der Bundesregierung verändert werden müssen. Wir Freiheitlichen fordern in diesem Zusammenhang den Ausbau des Schienenverkehrs in die Tschechoslowakei und nach Ungarn, wobei ganz besonders die Grenzregionen in diesen Eisenbahnverkehr mitzubinden sein werden. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Wir verlangen zusätzliche Rollende Landstraßen, die einzurichten sind, damit der Gütertransit aus Westeuropa bis weit nach Südosteuropa hinein und umgekehrt geführt werden kann. Was besonders zu beachten sein wird und worauf wir besonderen Wert legen wollen, ist, daß die Wasserstraße, die Donau, ausgebaut wird.

Meine Damen und Herren! Gerade für den Transit bietet die Binnenschifffahrt optimale Voraussetzungen aus ökologischen Gründen, aus Gründen des Umweltschutzes, aus wirtschaftlichen Gründen und aus der Tatsache heraus, daß nämlich dadurch die Binnenschifffahrt die zweckmäßigste und günstigste Form des Transportes ist. Dafür werden Investitionen notwendig sein, und für diese Investitionen ist im Budget nichts vorgesehen.

Ein besonderes Anliegen in diesem Zusammenhang muß es aber sein: Wir dürfen den Fluß nicht an das Schiff anpassen, sondern wir müssen es umgekehrt machen, wir müssen das Schiff an das Gewässer anpassen. (*Zwischenruf des Abg. Kerschbaum.*)

Hohes Haus! Österreich allein wird nicht in der Lage sein, den Transit über unser Land in den Griff zu bekommen. Es ist auch zuwenig, wenn die Europäischen Gemeinschaften nur mit uns, mit der Schweiz und mit Jugoslawien verhandeln. Wir meinen und wir schlagen daher vor, daß eine Konferenz für Umwelt und Verkehr stattfinden soll und daß diese Konferenz ein gesamteuropäisches Verkehrskonzept auszuarbeiten hat.

So wie seinerzeit die Konferenz für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa richtungsweisend war in der Entwicklung der Sicherheit auf unserem Kontinent, so wird es jetzt darauf ankommen, daß diese Konferenz auch richtungsweisend für die weitere Entwicklung der Verkehrspolitik in Europa ist. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Ich möchte daher heute folgenden Entschließungsantrag einbringen:

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Moser, Probst, Dr. Dillersberger, Eigruber und Genossen betreffend gesamteuropäisches Verkehrskonzept

Die gegenwärtigen Ereignisse rund um die Einführung des LKW-Nachtfahrverbotes auf Transitrouten haben nicht nur der österreichischen, sondern der gesamteuropäischen Bevölkerung in dramatischer Weise vor Augen geführt, daß die derzeitige europäische Verkehrssituation eine schwerwiegende Beeinträchtigung der Lebensqualität für die Bevölkerung aller Bundesländer, insbesondere die der Alpenländer, darstellt und zusätzlich existenzgefährdende Umweltschäden produziert. Diese gesamteuropäische Existenzfrage kann nur im Zusammenwirken aller europäischer Staaten unter besonderer Berücksichtigung der politisch-wirtschaftlichen Entwicklung in Osteuropa gelöst werden.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher den

Entschließungsantrag:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die österreichische Bundesregierung wird ersucht, im Rahmen der in Frage kommenden internationalen Organisationen dafür einzutreten, daß innerhalb Jahresfrist eine „Konferenz für Umwelt und Verkehr in Europa“ einberufen wird, deren Aufgabe es ist, ein umfassendes gesamteuropäisches Verkehrs- und Transitzkonzept zu erarbeiten. Dieses hat auch optimale Strategien hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Umweltfreundlichkeit und Menschenfreundlichkeit zu beinhalten.

Moser

Bis zur Erstellung hat der weitere Ausbau der österreichischen Verkehrs-Infrastruktur unter folgenden Prämissen stattzufinden:

1. Der alpenüberquerende Transitverkehr ist konsequent von der Straße auf die Schiene zu bringen, insbesondere durch den forcierten Ausbau der Brenner-Linie und die Errichtung einer Tunnelverbindung durch die nördlichen Kalkalpen zwischen Innsbruck und dem Raum München sowie durch das Vorziehen des Ausbaues der Tauern- und Pyhrnmarginalen.

2. Der Transitverkehr in den ost- und südosteuropäischen Raum ist durch bessere Nutzung der Ost- und Nordbahn auf die Schiene sowie durch Nutzung der Donau auf die Binnenschifffahrt zu verlagern.

Dadurch werden die Schwergewichte beim Projekt „Neue Bahn“ den Erfordernissen der Gegenwart angepaßt und neu gesetzt. (Beifall bei der FPÖ.)

Hohes Haus! Ich komme nun zum Schluß. Das vorliegende Budget 1990, insbesondere die Kapitel 78 und 79, entspricht nicht unseren Vorstellungen. Dieses Budget trägt dazu bei, daß das Budgetdefizit und die Staatsschulden noch weiter wachsen werden, es erlaubt nicht, die unmittelbar und sofort zu ergreifenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung des Transitverkehrs über unser Land zu treffen. Die Freiheitliche Partei wird daher diesen beiden Kapiteln keine Zustimmung erteilen. — Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit. (Beifall bei der FPÖ.) 12.42

Präsident Dr. Marga Hubinek: Der soeben vorgelegte Entschließungsantrag der Abgeordneten Moser und Genossen ist genügend unterstützt, steht mit in Verhandlung.

Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Strobl.

12.42

Abgeordneter Strobl (SPÖ): Frau Präsidentin! Herr Bundesminister! Hohes Haus! Wenn wir heute in der Beratungsgruppe X unter anderem das Budgetkapitel 79 beschließen, Österreichische Bundesbahnen, dann ist es schon sehr wichtig, zu wissen, daß 35,2 Milliarden Ausgaben und 29,2 Milliarden Einnahmen vorgesehen sind. Wenn man die drei Kapitel 65, 78 und 79 betrachtet, so sind an Ausgaben 88,9 Milliarden, an Einnahmen 78,5 Milliarden zu verzeichnen, das heißt umgerechnet ein Sechstel der Einnahmen und Ausgaben des Gesamtbudgets.

Meine Damen und Herren! Wenn der Vorredner Abgeordneter Moser versucht hat, im Budget einige Dinge darzulegen, dann möchte ich sagen, man sollte nicht Äpfel und Birnen miteinander vergleichen, wenn man einen reinen Apfelsaft ha-

ben will. Um zu beurteilen, welche Bauvorhaben für die „Neue Bahn“ zweckmäßig sind, sollte man die verkehrspolitischen Überlegungen doch in erster Linie den Fachleuten überlassen. (Abg. Eigruber: Der Semmeringtunnel sicher nicht!)

Es hat den Anschein, daß wir in wesentlichen, in wichtigen Verkehrsfragen uns irgendwo nahekommen. Das war nicht immer so. Zum Vorschlag, eine europäische Verkehrskonferenz abzuhalten, möchte ich vorerst sagen — es hat ja fünf Minuten vor dieser Diskussion ein Gespräch gegeben, nach dem dieser Entschließungsantrag ... (Abg. Dr. Dillersberger: 16 Minuten!) So waren es 16 Minuten. Kollege Dillersberger, wenn dir damit geholfen ist, mir soll es recht sein.

Aber man sollte eine so wichtige Sache nicht fünf Minuten vor Beschluß des Budgets aus reinem Populismus hier einbringen. Ich habe gesagt, nach Rücksprache mit meinen Freunden von der ÖVP, daß wir so wichtige Sachen im Verkehrsausschuß besprechen und beraten und dann, wie gesagt, dieses Thema einer Behandlung zuführen. (Abg. Dr. Dillersberger: Darauf komme ich zurück, Herr Kollege!)

Meine Damen und Herren! Lassen Sie mich das Jahr 1989 in Blickrichtung auf die Österreichischen Bundesbahnen folgendermaßen charakterisieren.

Auf der einen Seite besteht großes Bedürfnis der Österreicher nach Förderung der Bahn als umweltfreundlich und volkswirtschaftlich günstiges Verkehrsmittel zur Lösung der bestehenden, aber auch der zu erwartenden Verkehrsprobleme. Auf der anderen Seite stehen die ÖBB und deren Mitarbeiter unter größtem Rationalisierungsdruck. Das Management der Bahn versucht, beiden Aspekten in ihrem Unternehmensfahrplan gleichermaßen Berücksichtigung zu schenken.

Allerdings sind die Voraussetzungen für eine Modernisierung der Bahn schwierig, und zwar deswegen, weil die Bahn einen ungeheuren Aufholprozeß zu bewältigen hat. Bedenken Sie doch nur, daß das Schienennetz der ÖBB in seinen wesentlichen Teilen noch aus der Bahnbauzeit des vorigen Jahrhunderts stammt und seither praktisch unverändert geblieben ist. Die Österreichischen Bundesbahnen haben ihre Verkehrsleistungen mit dieser Infrastruktur zu erbringen.

Die Chance, unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg ein modernes Schienennetz zu errichten, konnte nicht genützt werden. Warum konnte sie nicht genützt werden? — Weil die vorhandenen Investitionsmittel praktisch in erster Linie in die Straße geflossen sind. Erst Anfang der siebziger Jahre haben die Österreichischen Bundesbahnen höhere Budgetmittel erhalten.

Strobl

Es ist also undenkbar, daß die Bahn innerhalb kurzer Zeit den notwendigen Aufholprozeß durchführen kann.

Wenn wir auch im März dieses Jahres im Nationalrat das Projekt „Neue Bahn“ beschlossen haben mit dem hiezu notwendigen Hochleistungstreckengesetz und der für die Finanzierung so wichtigen ASFINAG-Novelle, so ist das praktisch als Dringlichkeitsprojekt zu bezeichnen, denn ohne dieses Bauvorhaben wäre die Existenz der Bahn gefährdet.

Daß dieses Projekt aber eineinhalb Jahre lang zum Gegenstand der Tagespolitik gemacht wurde — ich darf nur erinnern: einige Junktimierungen wie EG-Brief oder im Bereich der Landesverteidigung, im landwirtschaftlichen Bereich —, allein das läßt erkennen, wie wenig die problematische verkehrspolitische Lage Österreichs von einigen politischen Gruppierungen beachtet wird, wodurch die Lösung verzögert wird.

Wie schon erwähnt, deckt die „Neue Bahn“ die wichtigsten Bedürfnisse der ÖBB für die Modernisierung ab. Vor allem aber die politische Entwicklung bei unseren östlichen Nachbarländern macht es erforderlich, zusätzlich zum Projekt „Neue Bahn“ Überlegungen anzustellen, wie der zu erwartende Ost-West-, West-Ost-Verkehr von vornherein auf die Schiene gebracht werden kann. Zu jener Zeit, als das Projekt „Neue Bahn“ konzipiert wurde, konnte diese rasante Entwicklung im Osten noch keineswegs abgesehen werden.

Meine Damen und Herren! Daher mein Ersuchen und meine Forderung an die Unternehmensleitung, an den Herrn Bundesminister, aber auch an alle verantwortlichen Politiker: Es bedarf der dringlichen Erstellung eines Verkehrskonzeptes für die Ostregion mit der Einbindung der Franz-Josef-, der Ost- und Nordbahn mit dem Ziel, rasche und zeitgemäße Tagesrandverbindungen nach Berlin, nach Prag, nach Brunn, nach Bratislava, Krakau und Warschau zu schaffen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Wir brauchen so rasch als möglich ein Ost-West-Schienenverkehrskonzept in Abstimmung mit dem Projekt „Neue Bahn“. Es liegt im nationalen, im internationalen Interesse, aber auch im Interesse der österreichischen Wirtschaft, hier rasch eine Realisierung zu finden.

Hohes Haus! Es ist für alle verständlich, daß nicht aus dem bereits beschlossenen Projekt „Neue Bahn“ Mittel umgeschichtet werden können, denn eine Kette braucht alle Glieder. Setzen wir gemeinsam eine Initiative für eine weitere ASFINAG-Novelle zum raschen Ausbau und zur Finanzierung des Schienennetzes für den Ostverkehr! Hier könnten wir nicht nur eine verkehrs-

politische, sondern auch eine umweltpolitische Leistung setzen. Es wird vordringlich sein, dieses Thema ebenfalls sehr ausführlich im Verkehrsausschuß zu beraten und Aktivitäten zu setzen.

Nun aber, meine Damen und Herren, zum zweiten Teil meiner Replik, dem Rationalisierungsdruck, unter dem sich die ÖBB und ihre Mitarbeiter befinden.

Ich darf eine Studie des WIFO zitieren: Nach dem nunmehr vorliegenden Jahresabschluß verbesserte sich die Produktivität und Wirtschaftlichkeit der ÖBB spürbar. Die Bahn profitierte von der allgemeinen Konjunkturbelebung, es wurde gleichzeitig mehr Personal eingespart als in den Jahren zuvor. Seit 1988 werden täglich um rund 600 Reisezüge mehr geführt. Neue Serviceangebote wie der Haus-Haus-Gepäckverkehr wurden eingeführt. Der Stückguttransport wurde aktiviert. Die Personenverkehrsleistungen sind seit Jänner 1989 gegenüber 1988 um 15 Prozent gestiegen, die Güterverkehrsleistungen um 6 Prozent.

Meine Damen und Herren! Der Personalstand hingegen wurde aufgrund technischer und organisatorischer Rationalisierungsmaßnahmen verringert. Es verringerte sich der Stand der Planstellen von 1987 bis 1989 um 3 700, und hier ist die Personalreduzierung für das Jahr 1990 — Sie können es selbst im Budget nachlesen — noch nicht berücksichtigt.

Angesichts dieser Zahlen darf den Eisenbahnern wohl bestmögliche Mitarbeit bei sinnvollen Rationalisierungen bescheinigt werden. Allerdings möchte ich hinzufügen, daß nach den Einsparungen von über 2 Millionen Überstunden in den Jahren 1987 und 1988 heuer wieder ein Ansteigen zu verzeichnen ist.

Meine Damen und Herren! Es sei mir auch gestattet, mit einigen Kennzahlen darauf hinzuweisen, daß der Bundeszuschuß für die ÖBB von 1986 mit 27,8 Milliarden bis 1990 mit 24,1 Milliarden Schilling abgesenkt wird. Das sind 3,7 Milliarden. Die Frage: Gibt es ein anderes Ministerium mit so hohen Einsparungen?, kann ich hier freiweg mit Nein beantworten.

Ein anderer Vergleich. Der Bundeszuschuß für die ÖBB im Verhältnis zu den Nettosteuern des Bundes in Prozenten: 1986 12,7 Prozent, 1990 ein Absinken auf 8,8 Prozent. Im Verhältnis zum Bruttoinlandsprodukt: 1986 2 Prozent, 1990 nur mehr 1,4 Prozent. Der kassenmäßige Betriebsabgang konnte ebenfalls abgesenkt werden, und zwar 1986 noch 10,7 Milliarden, 1990 wird er nur mehr 6,1 Milliarden betragen. Im kaufmännischen Leistungsbereich wurde rechnerisch ein Reingewinn erzielt: 1986 0,6 Milliarden, 1990 werden es 1,4 Milliarden sein.

Strobl

Meine Damen und Herren von der ÖVP! Das sind Fakten und Tatsachen, die einige von Ihnen nicht gerne wahrhaben wollen, weil die Parteibrille halt für manchen den Blick trübt.

Die Schlußfolgerungen aus diesen Bemerkungen: Die Bahn erbringt heute aufgrund veränderter Rahmenbedingungen höhere Leistungen. Der Reformwille der ÖBB führte zu einer Reduktion des Personalstandes bis an die Grenzen des Möglichen. All diese Maßnahmen wurden bis jetzt durch Gewerkschaft und Personalvertretung mitgetragen.

Ab jetzt, meine Damen und Herren, wird es zu überlegen sein, ob die Personaleinsparungspolitik noch sinnvoll ist. Ich verweise auf das Beispiel Deutsche Bundesbahn. Diese konnte nach einem Gesundschumpungsprozeß und großen Personaleinsparungen die von der Wirtschaft und von den Reisenden verlangten Leistungen nicht mehr erbringen. Nun mußte wieder Personal eingestellt werden, mußte entsprechend ausgebildet werden.

Und allen notorischen Kritikern an der ÖBB, die es sich zum Sport gemacht haben, stereotyp und nichtssagend eine Reform der ÖBB zu verlangen, möchte ich vorerst einmal entgegenhalten: Eine Sanierung der Bahn ist nur über eine Erhöhung des Angebotes und der Nachfrage zu erhalten, verbunden mit einer entscheidenden Verbesserung der Rahmenbedingungen. — Ein Weg, den Bundesminister Dr. Streicher konsequent verfolgt. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Wir können es uns einfach nicht mehr leisten, mit der Verkehrspolitik, insbesondere mit der Bahn, Tagespolitik zu betreiben. Die ÖBB und die Eisenbahner haben alles, was möglich war, getan, um die mit 1. 12. durch das LKW-Nachtfahrverbot für die Eisenbahn entstehenden Probleme zu entschärfen.

Durch betriebsorganisatorische Maßnahmen wurde mit 1. 12. zusätzlich zu den 48 verkehrenden Güterzügen über den Brenner 29 neue Verbindungen vorwiegend für den Kombinierten Verkehr angeboten. Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr wurden von den beteiligten Bahnverwaltungen der Bundesrepublik Deutschland und Italiens acht Regel- und acht Bedarfszüge vereinbart. Im begleiteten Kombinierten Verkehr wurden zu den zwischen München und Verona verkehrenden vier Zügen zusätzlich zwei installiert. Und in der Relation Ingolstadt — Brenner: zehn neue Zugverbindungen.

Das notwendige LKW-Terminal am Brenner, die sogenannte Betriebsstelle, konnte zeitgerecht zum 1. 12. binnen zwei Monaten fertiggestellt werden. Und hier haben die ÖBB und der Bau dienst bewiesen, daß sie imstande sind, großartige

Leistungen in kurzer Zeit zu erfüllen, wenn man ihnen das nötige Geld zur Verfügung stellt.

Um aber bei den Frächtern und Spediteuren die nötige Akzeptanz für die Angebote der Bahn sicherzustellen, hat Bundesminister Streicher eine auf sechs Monate befristete 50prozentige Tarifiermäßigung im Kombinierten Verkehr auf der Transitstrecke Kufstein — Brenner — Kufstein angeordnet.

Ich meine daher, daß seitens der ÖBB alles getan wurde, um innerhalb kürzester Zeit rasch Maßnahmen zu ergreifen, um den Bedürfnissen der Wirtschaft nach einem reibungslosen Verkehrsablauf, aber auch den Bedürfnissen der Tiroler Bevölkerung nach einer besseren Lebensqualität gerecht zu werden.

Neben der Lösung des Nord-Süd-, Süd-Nord-Transitproblems ist für Österreich schon heute ein neues Transitverkehrsproblem abzusehen, und zwar im Ost-West-, West-Ost-Transit. Die Entwicklung in unseren östlichen Nachbarländern ist durchaus erfreulich. Sie wird positive Wirtschaftsimpulse für beide Seiten möglich machen.

Meine Damen und Herren! Die Autobusse aus dem Osten sind ja schon da, die LKW-Flotten stehen bereit. Wir müssen auch hier versuchen, die Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Wie Sie wissen, ist diese Aufgabe sehr mühsam. Wir hätten die Chance, durch entsprechende verkehrspolitische infrastrukturelle Maßnahmen den Verkehr von vornherein auf der Schiene abzuwickeln.

Um dem drohenden Verkehrsansturm aus dem Osten mit all seinen negativen Begleiterscheinungen zu begegnen, sollte man beim Eisenbahnverkehr zusätzliche Züge einsetzen und gleichzeitig eine Tarifiermäßigung gewähren. Dies wäre ein Beitrag zur Lösung des Verkehrs- und Umweltproblems.

Unsere Wirtschaftshilfe an die Oststaaten sollte auch den notwendigen Ausbau der Schieneninfrastruktur und die Förderung des Kombinierten Verkehrs miteinschließen. Es besteht heute kein Zweifel mehr, daß die Schiene eine volkswirtschaftlich wichtige Verkehrsart ist. Der Kostendeckungsgrad der Schiene liegt beispielsweise um 11 Prozent über jenem der Straße.

Würde die Bahn ausschließlich nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen geführt werden, so gäbe es auf der ganzen Welt keine einzige Bahn, die positiv bilanziert.

Der große volkswirtschaftliche Nutzen öffentlicher Verkehrsträger wird erst dann sichtbar, wenn Verkehrs- und Umweltpolitik gemeinsam betrachtet werden. Und hier hinken wir eben

Strobl

nach, vor allem was die Kostenwahrheit betrifft. Der Straßenverkehr ist bei Berücksichtigung der externen Folgekosten in hohem Maße defizitär.

Die Österreicher haben ein Recht darauf, zu erfahren, was der Straßenverkehr tatsächlich kostet. Derzeit haben wir ein Abgabensystem, das dem Verursacherprinzip nicht gerecht wird. Wir brauchen eine Verkehrsbilanz, die alle Kosten und Erträge des Straßenverkehrs einander gegenüberstellt. Anhand der Ergebnisse dieser Verkehrsbilanz sollten wir ein neues Abgabensystem entwickeln, das für eine gerechte Kostenverteilung sorgt.

Verkehrspolitisches Handeln bedeutet flexibel sein, um auf wirtschaftspolitische Veränderungen rasch zu reagieren.

Treten wir, meine Damen und Herren, in eine gemeinsame Diskussion, die unter den öffentlichen Verkehrsträgern, dem gewerblichen Straßengüterverkehr und dem Individualverkehr geführt werden soll! Nur so wird es gelingen, ein effizientes, möglichst sicheres und volkswirtschaftlich günstiges Verkehrssystem in Österreich zu schaffen.

Meine Damen und Herren! Zum Abschluß möchte ich vor der Beschlußfassung des Budgets 1990 dem Herrn Bundesminister Dr. Streicher, dem Management der ÖBB für das Engagement in diesen Verkehrsfragen, aber auch allen Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen für die Leistungen, die sie im laufenden Jahr im Interesse der Wirtschaft, im Interesse der Bevölkerung erbracht haben, sehr herzlich danken. *(Beifall bei SPÖ und FPÖ.)* 12.59

Präsident Dr. Marga **Hubinek**: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Dr. Dillersberger.

12.59

Abgeordneter Dr. **Dillersberger** (FPÖ): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Herr Bundesminister! Meine sehr geschätzten Damen und Herren! Da mein Kollege Moser ja bereits das ausgeführt hat, was die Opposition und die Regierung bei diesem Budgetkapitel trennt, möchte ich jenen Teil der Problematik, die heute zur Diskussion steht, beleuchten, in dem ich sehr viel Gemeinsamkeit sehe: die Nord-Süd-Transitverkehrsproblematik. *(Der Präsident übernimmt den Vorsitz.)*

Lassen Sie mich zunächst auf einige Argumente meiner Vorredner eingehen und dem Kollegen Strobl sagen, daß er an sich ein guter Rechner sein mag — ich weiß nicht, ob die Zahlen, die er hier vorgerechnet hat, im Detail stimmen —, daß er sich in der politischen Argumentation aber ganz sicher im Ton vergriffen hat, wenn er sagt, wir hätten den Antrag, den wir heute eingebracht haben, aus populistischen Gründen gestellt.

Herr Kollege Strobl! Wir haben in diesem Antrag all das zusammengefaßt, was sich bisher an Gemeinsamkeiten in diesem Haus gefunden hat, und waren der Auffassung, daß wir Herrn Bundesminister Streicher, bevor er sich in seine schwierigen Weihnachtsverhandlungen begibt, die er aus ganz gewissen Gründen führen muß, einen gemeinsamen Nationalratsbeschluß mitgeben sollten. Wir nehmen aber zur Kenntnis, daß Sie diesen Antrag in einem Unterausschuß schuldisieren wollen, und dort wird es ihm wahrscheinlich so gehen wie unserem Antrag 9/A. Herr Kollege Strobl, der seit 28. 1. 1987 zur Transitverkehrsproblematik in einem Unterausschuß des Verkehrsausschusses liegt. Ich werde auf diesen Antrag noch zu sprechen kommen. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Herr Kollege Pischl hat mit Recht ausgeführt, daß man in der öffentlichen Diskussion manchmal das Gefühl hat, daß sich diejenigen, die versuchen, politischen Konsens in der Transitverkehrsproblematik zu erzielen — und ich zähle mich zu diesen —, mit der Argumentation, die ihnen entgegenschlägt, nicht mehr recht auskennen und daß es zu einer gewissen Pattstellung gekommen ist — durchaus, Kollege Pischl.

Ich stimme dem Kollegen Pischl auch dahin gehend zu, daß wir alle die Verpflichtung haben, auf die Schwierigkeiten in unserem Heimatland Tirol gerade hier im Parlament hinzuweisen, daß es aber nicht angemessen ist, hier die Worte Infarkt und Katastrophe ernsthaft in den Mund zu nehmen, denn gerade an meine Tiroler Kolleginnen und Kollegen gerichtet möchte ich doch sagen: Wenn wir nach fünf Tagen hier im Parlament jetzt an unser Heimatland denken, denken wir eigentlich an gute Luft, an schöne Berge und an ein wunderschönes Land, in das wir gerne zurückkehren. *(Beifall bei der FPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.)*

Meine Damen und Herren! Es gibt in dieser Bundesregierung — ich habe ja Gelegenheit, das hier fallweise auszuführen — erfolgreiche Minister, weniger erfolgreiche Ministerinnen und Minister und ganz erfolglose, die zum Teil aus ihren Ämtern entfernt und zum Teil aus ihren Ämtern von der eigenen Partei gegangen wurden. Herr Bundesminister Dr. Streicher gehört für mich — ich sage das auch als oppositioneller Abgeordneter — durchaus zu den erfolgreichen Ministern in dieser Legislaturperiode. Ich möchte mich nicht einmischen in den Streit hinsichtlich der verstaatlichten Industrie. Ich glaube aber, daß er mit Recht darauf hingewiesen hat, daß gerade in der Zeit der sozial-liberalen Koalition eine sich jetzt sehr positiv auswirkende Weichenstellung erfolgt ist. *(Beifall bei der FPÖ und Beifall des Abg. Dr. Johann Bauer.)*

Dr. Dillersberger

Meine Damen und Herren! Wenn ich Herrn Bundesminister Dr. Streicher als erfolgreichen Minister bezeichne, dann bezieht sich das auch auf die Verkehrs- und insbesondere auf die Transitverkehrsproblematik. Hier ist er — er darf mir nicht böse sein, wenn ich das sage — hauptsächlich deshalb so erfolgreich, weil er rechtzeitig auf die von der Freiheitlichen Partei vorgegebene Linie eingeschwenkt ist. *(Beifall bei der FPÖ. — Zwischenrufe bei der SPÖ.)* Ich werde Ihnen das auch begründen, meine Damen und Herren.

Es ist der freiheitlichen Opposition gelungen, in relativ kurzer Zeit den Kernsatz des Arbeitsübereinkommens zwischen den beiden Regierungsparteien vom 16. 1. 1987 zu konterkarieren. Meine Damen und Herren! Sie können nicht bestreiten, daß in diesem Papier steht:

„Seitens Österreichs besteht der feste politische Wille, für eine reibungslose Abwicklung des europäischen Verkehrs zu sorgen.“

Wir haben eben dieser These die Antithese unseres Antrages 9/A entgegengesetzt. Wir glauben, daß wir alle heute doch dahin weitgehend übereinstimmen, daß dieses Ziel der Regierungspolitik zumindest in der gegenwärtigen Situation kaum mehr zu erreichen sein wird. Wir sind froh darüber! *(Beifall bei der FPÖ.)*

Meine Damen und Herren! Ausgangspunkt und Kern der derzeitigen Diskussion in der Öffentlichkeit ist das Nachtfahrverbot. Wir sollten uns um die Diskussion über das Nachtfahrverbot auch heute hier nicht drücken. Die Entwicklung des Herrn Bundesministers Streicher in dieser Frage — ich habe durchaus eine ähnliche Entwicklung genommen, ich gestehe das zu — war die vom Nachtfahrverbot-Saulus zum Nachtfahrverbot-Paulus.

Herr Bundesminister! Sie erinnern sich, daß wir am 24. Februar 1988 hier in der Fragestunde ein Gespräch geführt haben, bei dem Sie gesagt haben:

„Auf Basis des jetzigen gesamteuropäischen Verkehrsklimas, auf Basis der Konsequenzen, die ich im Zusammenhang mit einem derartigen Verbot erkennen kann, würde ich aus heutiger Sicht einem derartigen Nachtfahrverbot, selbst wenn es im Tiroler Landtag beschlossen werden würde, nicht meine Zustimmung geben.“ *(Beifall bei der FPÖ.)*

Meine Damen und Herren! Wahrscheinlich würde der Herr Bundesminister heute froh sein, wenn er bei dem geblieben wäre, was die Sozialistische Partei, die Österreichische Volkspartei und die Freiheitliche Partei anlässlich der Budgetberatungen am 15. Dezember 1988 hier im hohen Haus gemeinsam beschlossen haben, als wir

die Umstellung auf lärmarme LKWs zum 1. 1. 1991 und abgasarme LKWs zum 1. 1. 1993 in Aussicht genommen haben.

Sie würden heute wahrscheinlich auch froh sein darüber, wenn Sie wenigstens den gut gemeinten freiheitlichen Vorschlag, den wir in dieser Sitzung gemacht haben, realisiert hätten, wo wir beantragt haben:

Die Bundesregierung wird ersucht, dem Nationalrat unverzüglich einen Bericht über die Möglichkeiten der Verhängung eines Nachtfahrverbotes für LKWs nach dem Muster der Schweiz im gesamten Bundesgebiet, insbesondere hinsichtlich der Transitrouten vorzulegen und in diesem Bericht die rechtlichen Möglichkeiten und die von der Bundesregierung beabsichtigten Maßnahmen aufzuzeigen.

Meine Damen und Herren! Wer jetzt erwartet, daß ich mich jetzt auch nur einen Millimeter vom Nachtfahrverbot absetze, der täuscht sich. *(Abg. Hilde Seiler: Aber es hat sich so angehört!)* Denn nachdem die Regierungsmehrheit noch am 28. Februar 1989 diesen Vorschlag, diesen gut gemeinten Vorschlag der Freiheitlichen Partei, der uns viel Schwierigkeiten erspart hätte, abgelehnt hat, hat es am 12. März 1989 Landtagswahlen gegeben, die mit einer katastrophalen Niederlage der Regierungsparteien geendet und zu einem Umdenken geführt haben. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Herr Bundesminister! Die Freiheitliche Partei hat Ihnen Glauben geschenkt, als Sie der Wirtschaft zum 1. Dezember 1989 Flüster-LKWs und Umbausätze versprochen haben, als Sie der LKW-Branche genügend Kapazität für den Nachtschuttleverkehr versprochen haben. Und ich muß heute hier feststellen, daß diese Erwartungen, die auch wir gehabt haben, zu optimistisch waren, um es im Sinne des konsensualen Klimas, das wir heute hier aufbauen wollen, zu formulieren. Es gibt weder Flüster-LKWs noch Umbausätze in ausreichender Zahl. Der Shuttle Ingolstadt — Brenner löst das Problem nicht.

Sie werden vielleicht einwenden: Der Dillersberger hat den Shuttle Langkampfen — Brenner mit verhindert. Und ich darf Ihnen replizieren, daß Sie natürlich keine Stadt — noch dazu die zweitgrößte Stadt im Bundesland Tirol — mit dem Nachtverkehr belasten und die anderen Gemeinden entlasten können. Ich habe Ihnen aber die Alternative beim Grenzübergang Kiefersfelden aufgezeigt.

Trotz allem, meine sehr geehrten Damen und Herren: Die Freiheitliche Partei bleibt dabei: Das Nachtfahrverbot und seine Einführung haben sich positiv auf die Bevölkerung ausgewirkt, haben zu einem Umdenken in Europa geführt, haben zu einer Verbesserung der Umweltsituation

Dr. Dillersberger

geführt, und daher macht es die Freiheitliche Partei nicht so, wie es andere politische Kräfte in diesem Land machen, und versucht nun nicht, das LKW-Nachtfahrverbot durch diffuse Erklärungen oder durch Ausnahmegenehmigungen zu unterlaufen.

Ich höre schon — das heißt, ich höre es nicht, aber ich sage es trotzdem —, daß auch der Landeshauptmann von Kärnten Ausnahmen erteilt. Aber: Mit heutigem Tag sind das 62 Ausnahmen, und im Bundesland Tirol hat es weit über 600 Ausnahmen gegeben, also das Zehnfache, und diese Ausnahmen im Bundesland Tirol haben das provoziert, was sich heute an unseren Grenzen abspielt, und haben jene Reaktionen ausgelöst, die Italien und die Bundesrepublik Deutschland an den Tag gelegt haben. *(Beifall bei der FPÖ und bei Abgeordneten der SPÖ.)*

Ich darf Ihnen sagen, daß sich unser Klub heute darum bemüht hat, aus Tirol die ganz aktuellen Zahlen zu bekommen, und daß man uns im Büro des Herrn Landeshauptmann-Stellvertreters Tanzer von der Sozialistischen Partei keine Auskunft erteilt hat. Ich bin dankbar dafür, daß der Herr Bundesminister hier die Zahl 660 in etwa *(Bundesminister Dr. Streicher: Insgesamt!)* insgesamt bestätigt hat.

Wenn wir uns vorstellen, meine Damen und Herren, daß bisher auf der Inntal Autobahn und auf der Brenner Autobahn rund 800 LKWs in der Nacht gefahren sind, müssen wir sagen, es nützt nichts, wenn man uns heute die Statistiken darlegt und sagt, in dieser Nacht waren es nur 200 und in jener Nacht waren es nur 230, es ist zu einer Durchbrechung gekommen!

Herr Bundesminister! Ich möchte Ihnen im Namen der Freiheitlichen Partei hier im Interesse der österreichischen Wirtschaft viel Erfolg für Ihre Verhandlungen mit der Bundesrepublik Deutschland und mit Italien zur Herstellung jenes Zustandes, den Sie den Österreicherinnen und Österreichern vor Einführung des Nachtfahrverbotes versprochen haben, wünschen. Wir tragen weiter die Verantwortung mit Ihnen für die getroffenen Entscheidungen. Aber wir werden natürlich mit Ihnen auch, wenn all das ausgestanden ist, sehr wohl die Diskussion über Ihre Versprechungen an die Wirtschaft zu führen haben.

Sie haben Sorge zu tragen dafür, daß die Versprechungen hinsichtlich der Ausstattung der LKWs und hinsichtlich des Shuttleverkehrs erfüllt werden. Und ich bitte Sie, Sorge zu tragen dafür, daß Österreich nicht zum Spielball in Europa wird. Und notfalls — auch da sind wir bereit mitzuziehen — haben wir ja auch noch eine Möglichkeit der Gegenmaßnahmen, die wir ins Auge fassen sollten.

Meine Damen und Herren! Abgesehen von der Einführung der lärmarmen LKWs zum 1. 12. dieses Jahres und der Ankündigung des Herrn Bundesministers, zum 1. 1. 1993 abgasarme LKWs in Österreich zu erzwingen *(Bundesminister Dr. Streicher: 1991!)*, 1991 zu erzwingen, fehlt mir nach wie vor die Vision der Bundesregierung, wie wir das Transitverkehrsproblem insgesamt lösen können.

Ich glaube, daß wir auch Schwierigkeiten haben werden, und da müssen wir uns etwas einfallen lassen, wenn wir jetzt die Wirtschaft dazu veranlassen, sich auf den lärmarmen LKW umzustellen, und in ganz kurzer Zeit, innerhalb derer eine Abschreibung dieser Fahrzeuge natürlich noch nicht erfolgen hat können, noch einmal einen Investitionsschub in Richtung des abgasarmen LKWs verlangen.

Sie alle wissen ganz genau, daß es gerade im Bundesland Tirol Unternehmungen gibt — wir haben Sie nicht mit verursacht in dieser Größe —, wo Investitionen in Milliardenhöhe hier zur Diskussion stehen. Ich glaube, daß man hier ein sehr sorgfältiges Gespräch führen wird müssen.

Herr Bundesminister! Vonseiten der freiheitlichen Opposition muß ich Ihnen natürlich heute schon vorwerfen, daß Sie den Auftrag, den Ihnen das Parlament am 7. Juni 1989 erteilt hat, nicht erfüllt haben.

Sie haben damals den Auftrag bekommen: Die Bundesregierung wird ersucht, den Mitgliedern des Nationalrates über die Gesamtheit der in dem Zusammenhang mit der Transitverkehrsproblematik eingeleiteten und getroffenen Maßnahmen unter Bedachtnahme auf die zukünftige Entwicklung des europäischen Transitverkehrs bis zum 31. Oktober 1989 einen Bericht zu übermitteln.

Ich habe bis zum heutigen Tag gewartet, diesen Bericht anzumahnen, weil ich der Meinung war, daß Sie ihn den Abgeordneten heute vielleicht auf den Schreibtisch legen. Herr Bundesminister! Mit einem mündlichen Bericht wird es nicht getan sein. Wir wollten damals, wir haben uns darauf geeinigt, einen schriftlichen Bericht bekommen. Und dies ist ja ein mit den Stimmen der Sozialistischen Partei, der Österreichischen Volkspartei und der Freiheitlichen Partei gefaßter Antrag.

Ich glaube, daß wir, wenn wir von den Visionen in der Transitverkehrsproblematik sprechen, wirklich ernsthaft, meine sehr geehrten Damen und Herren, über die von der Freiheitlichen Partei eingebrachten Anträge 9/A vom 28. Jänner 1987 und 194/A (E) vom 28. September 1988, die im Unterausschuß des Verkehrsausschusses dahindämmern, sprechen müssen und daß es nicht genügt, daß wir den Menschen sagen: Seid froh, daß wir jetzt durch die Einführung des Nacht-

Dr. Dillersberger

fahrverbotes eine gewisse Verbesserung erbracht haben, sondern daß wir hier mehr tun müssen.

Wenn ich heute ein wenig Bilanz ziehe über die Regierungstätigkeit des Herrn Bundesministers Streicher im Bereich der Transitverkehrsproblematik, dann muß ich sagen: Die positivste aller Entwicklungen liegt darin, daß Sie sich vom Kernsatz des Koalitionsübereinkommens, der Garantie für den Transitverkehr verabschiedet haben, dann gibt es das Positive im Bereich des Nachtfahrverbotes, und dann gibt es das Positive, daß von den von der Freiheitlichen Partei in die Diskussion eingebrachten Dingen einiges verwirklicht wurde: Tempolimits finden statt, eine höhere Transitmaut ist eingeführt worden, lärm-dämmende Maßnahmen werden gesetzt, Nutzung der neuen Technologien zur Verminderung des Lärms und der Schadstoffemissionen, Verkehrsbeschränkungen auf derartige Fahrzeuge, Modernisierung des bestehenden ÖBB-Netzes beginnt, Nachtfahrverbot auf den Transitstrecken. All das haben wir verlangt und gefordert. Das ist bisher erfüllt worden.

Aber, meine Damen und Herren, wir dürfen uns darüber nicht hinwegtäuschen, daß es noch sehr, sehr viel zu tun gibt.

Ich habe bereits bei der Diskussion des Budgetkapitels Inneres hier strengere Kontrollen und Kontrollen überhaupt im Bereich der Transitstrecken angemahnt. Ich sehe immer noch, daß es viel zu viele Ausnahmen gibt. Ich sehe immer noch, daß man — Kollege Pischl hat das angetönt — viel zu wenig in die Diskussion mit der Bevölkerung auf allen Ebenen eintreten kann. Wir haben dazu die Transitverkehrsausschüsse, an die Sie sich sicherlich erinnern können, vorgeschlagen, in denen Bundes-, Landes-, Gemeindepolitiker mit gewählten Vertretern der Bevölkerung diskutieren sollten.

Ich glaube, daß wir im Bereich des Nachtfahrverbotes die bereits angeklungenen Maßnahmen setzen sollten und daß wir uns vor allen Dingen darauf einigen sollten, daß die große Herausforderung des Transitverkehrs durch unser Land, die ja letztlich nicht nur eine Herausforderung im Nord-Süd-Bereich, sondern unter Umständen die noch größere Herausforderung im Ost-West-Bereich werden wird, nur dadurch gelöst werden kann, daß wir wirklich auf der Basis von neuen Unterlagen — ich denke dabei an einen internationalen Ideenwettbewerb — an die Lösung der Situation herangehen. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Ich glaube, daß die Freiheitliche Partei einen sehr, sehr sinnvollen Vorschlag macht, indem sie die Auffassung vertritt, daß wir gemeinsam eine Studiengesellschaft gründen sollten, deren Aufgabe es ist, all das, was im Bereich der Transitverkehrsproblematik als gute Ideen auf uns zu-

kommt — ich denke zum Beispiel an die Idee des Herrn Zentralsekretärs Marizzi, die ja nicht ganz neu ist, an die Frage Untertunnelung der Nördlichen Kalkalpen, an die Frage Magnetschwebbahn und so weiter —, untersuchen zu lassen, und daß man darüber hinaus von dieser Studiengesellschaft auch einen internationalen Ideenwettbewerb zur Lösung der Frage ausschreiben sollte. Denn eines muß uns klar sein: Verlagerung von der Straße auf die Schiene ist gut, Verlagerung von der Straße auf die Schiene führt aber natürlich zu neuen Problemen im Bereich der Lärm-entwicklung an den betroffenen Strecken.

Meine Damen und Herren! Lassen Sie mich mit folgendem schließen: Wir machen viel zu oft den Fehler, daß wir uns, wenn wir über Transitverkehrsproblematik diskutieren, nur und ausschließlich mit dem LKW beschäftigen.

Wir brauchen den LKW für die Nahversorgung. Es wird notwendig sein, all diese gemeinsam besprochenen Maßnahmen auch im Fernverkehr zu setzen. Aber zum Transitverkehr gehört in viel größerem Maße noch der PKW-Verkehr, der ja ein Zehnfaches von der Frequenz her ausmacht, gehört der Omnibusverkehr und gehört, wenn wir Verlagerung von der Straße auf die Schiene betreiben wollen, auch der Eisenbahnverkehr, der von der Lärmseite her so belastungsfrei wie möglich für die Anrainerschaft gestaltet werden muß.

Ich darf also abschließend sagen, daß Sie die Gegenstimmen der Freiheitlichen Partei zu diesem Budgetkapitel nicht in dem Sinne verstanden haben sollen, daß wir uns nur in irgendeiner Weise von den bisher getroffenen Maßnahmen im Bereich des Nachtfahrverbotes absentieren wollen. Wir stehen weiterhin zu diesen Maßnahmen. Wir sind weiterhin bereit, hier Verantwortung mitzutragen — in welcher Weise und unter welchen Voraussetzungen, habe ich Ihnen, glaube ich, deutlich genug dargelegt. *(Beifall bei der FPÖ.) 13.19*

Präsident: Als nächster Redner ist der Herr Bundesminister gemeldet. Ich erteile ihm das Wort.

13.19

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. **Streicher:** Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Zunächst bedanke ich mich natürlich für das Lob des Kollegen Dillersberger, muß aber seine Darstellungen doch in dem einen oder in dem anderen Punkt relativieren, insbesondere, wenn er behauptet, ich bin vom Nachtfahr-Saulus zum Nachtfahr-Paulus geworden.

Richtig ist, daß ich mir das Nachtfahrverbot à la Schweiz nicht vorstellen konnte. Richtig ist, daß

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher

ich mir nie vorstellen konnte, daß das in das gesamteuropäische Verkehrsklima hineinpaßt und daß es ohne wesentliche Retorsionsmaßnahmen abgehen kann. Aber ich habe schon mehrmals gesagt, Herr Kollege Dillersberger, die Möglichkeit hat mir der Flüster-LKW gegeben. Ich habe den seinerzeitigen Tiroler Landtagsbeschluß, der da gelaute hat, ein absolutes Nachtfahrverbot à la Schweiz gewissermaßen insofern wirtschaftsfreundlich entschärft, indem ich die Möglichkeit des weiteren Nachtfahrens mit LKW-Typen ganz bestimmter Art erlaubt habe, und dazu hat mir die Technologie des Flüster-LKWs die Möglichkeit gegeben.

Herr Kollege Dillersberger! Ich darf einmal mehr hier festhalten, daß wir, ausgehend vom Regierungsprogramm, in dem erstmals die freie Wahl des Verkehrsmittels in Frage gestellt worden ist — für besonders belastete Gebiete, für besonders gefährliche Transporte; mit dieser Festlegung das erste europäische Papier dieser Art —, Abschied genommen haben von den erwähnten falsch verstandenen Dogmen in der Verkehrspolitik, in der Verkehrsplanung der letzten 30 Jahre.

Und in diesem Regierungsprogramm steht weiters, was den Verkehrslärm betrifft, daß in besonders belasteten Gebieten der Verkehr schrittweise auf besonders lärm- und schadstoffarme Fahrzeuge beschränkt werden soll.

Was den Transitverkehr betrifft, steht neben anderem dezidiert, daß gezielte Geschwindigkeitsbegrenzungen, 60 km/h, Tageszeitbeschränkung — also das Nachtfahrverbot — und technische Vorschriften bei Kraftfahrzeugen eingeführt werden sollen.

Und, Kollege Dillersberger, damit hier keine Legendenbildung entsteht: Ich habe niemals versprochen, daß ab 1. Dezember dieses Jahres genügend Nachrüstpakete oder genügend LKWs dieser Art vorhanden sein können. Bitte, ich komme aus dieser Branche und weiß, daß das nicht möglich sein kann bei 50 000, 60 000 LKWs, die vom Nachtfahrverbot in irgendeiner Weise betroffen sind; das sind ja nicht nur die, die ausgenommen sind. *(Abg. Dr. Dillersberger: Da gibt es aber Aussagen von Ihnen, Herr Minister!)* Nein, ich habe lediglich eines festgehalten: daß die Industrie das können wird. Denn als wir das Nachtfahrverbot in dieser Art hier diskutiert haben, hat ja die internationale LKW-Industrie gemeint, das wäre eine „Lex Steyr“, nur weil Steyr dieses Modell habe, mache der Streicher das. Bitte, ich habe vorher auch bei der ÖAF nachgefragt.

Und ich habe damals gesagt, ich weiß, daß die Industrie — ich komme ja aus der Industrie — immer mehr kann, als sie zugibt, und ich weiß, daß zum Zeitpunkt des Nachtfahrverbots derarti-

ge Modelle zur Verfügung stehen werden. Und ich hatte recht behalten. Mercedes beispielsweise hat gesagt, das gehe nicht einmal theoretisch, um nur ein Beispiel zu nennen, und bei der Automobilausstellung in Frankfurt hat sich jeder Automobilhersteller — LKW-Hersteller — Europas beeilt, seinen Flüster-LKW vorzustellen. Das heißt, ich konnte wirklich beweisen, daß ich recht gehabt habe mit der Behauptung, daß es derartige LKWs gibt und daß jeder in der Lage sein wird, sie auch zu erzeugen.

Und es ist ein altes Problem — wir wissen das aus der Katalysator-Diskussion —: Wenn man nicht vorschreibt, wird nicht gekauft, und wenn nicht gekauft wird, wird nicht erzeugt. Und daher sind knappe Termine immer notwendig, wenn man Veränderungen herbeiführen will.

Herr Abgeordneter Dillersberger! Visionen: Sie sagen, es fehle dem Ganzen die Vision. Dieses Nachtfahrverbot paßt in das Programm, und ich möchte dieses kurz beschreiben. Ich glaube, das sind Visionen. Denn das erste und allerwichtigste — Sie haben es ja angedeutet, da sind wir uns einig — heißt ja, unnötigen Verkehr von Haus aus zu vermeiden. Das ist doch das allerwichtigste, wenn wir das Transitverkehrsproblem oder das Verkehrsproblem überhaupt in den Griff bekommen wollen. Das heißt: Wegfall von Leerfahrten; hier gibt es entsprechende Modelle. Wegfall von Umwegtransit — das ist alles unnötiger Verkehr. Die Transportwürdigkeit mancher Produkte überhaupt in Frage stellen. Manche Produkte verdienen es gar nicht, transportiert zu werden. *(Abg. Smolle, applaudierend: Mutig, mutig! Handeln, Herr Minister!)*

Wir müssen insgesamt den Verkehr reduzieren, denn wir sind doch alle miteinander zu der Erkenntnis gekommen, daß wir den Verkehrszuwachs, die Zuwachsraten technisch nicht mehr bewältigen können. Ich bleibe bei meinem Bild — Sie haben es ja auch öfter bestätigt —: Unsere Vision kann es nicht sein, 15-, 16-, 20bahnige Autobahnen durch schmale Täler zu legen.

Und der zweite Punkt dieses Programms ist: Von der Straße auf die Schiene. Und da hat gerade dieses Nachtfahrverbot eindrucksvoll bewiesen, daß die Bahn mehr kann, als man ihr zugeutraut hat. Das ist nicht nur unsere Bahn, das ist die deutsche Bahn, die österreichische und die italienische Bahn. Wir haben 29 Zugtrassen auf die Bahn, auf die Schiene bringen können in unserem kurzfristigen Programm. *(Abg. Dr. Dillersberger: Auslastung, Herr Minister?)* Auslastung 80 Prozent in den ersten Tagen. Das ist eine wunderbare Auslastung. Wir haben ganz beachtliche ... *(Abg. Dr. Dillersberger: Da muß ich die falschen Züge gesehen haben!)* Ja, ich kann mich natürlich nur auf die Zahlen verlassen, die die Leute, die das abrechnen und die das Geld dafür

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher

kassieren, genannt haben. Wir haben das ja auch entsprechend subventioniert. Zu 80 Prozent sind die 29 Zugtrassen ausgelastet.

Und der dritte wesentliche Punkt ist: Modernste Technik zum frühestmöglichen Zeitpunkt.

Also wenn das keine Visionen sind in diesem Zusammenhang, dann weiß ich nicht, was dann wirklich Visionen sind.

Und noch einmal, Herr Abgeordneter: Allein die Technologie des Flüster-LKWs hat uns die Möglichkeit, eine derartige Maßnahme einigermaßen — einigermaßen! — über die Bühne zu bringen, erlaubt. Das möchte ich in diesem Zusammenhang sagen.

Wir haben hier ein Gesetz einstimmig beschlossen — nicht einstimmig; Herr Präsident Maderthaler hat dagegen gestimmt —, und die Landeshauptleute legen dieses Gesetz einfach ganz anders aus, als es gemeint war. Es werden hier nämlich unter dem Titel „erhebliches öffentliches Interesse“ auch wirtschaftliche Faktoren einbezogen, die wir ausdrücklich aus dem Gesetz herausgenommen haben, nämlich eine Ausnahme nach Vorweis eines Bestellscheins zu erteilen, und das hat zu einer von den Italienern vermuteten Ungleichbehandlung geführt.

Die Italiener haben die Grenzübertrittereignisse der ersten zehn Tage analysiert. Hier sind nur Österreicher über die Grenze gefahren und kein einziges italienisches Fahrzeug. Das hat den italienischen Verkehrsminister veranlaßt, obwohl er in diesem Zusammenhang versprochen hat, Wort zu halten, obwohl er praktisch keine Retorsionsmaßnahmen ins Auge gefaßt hat, eben auch ein kleines Nachtfahrverbot für Fahrzeuge mit solchen Ausnahmegewilligungen zu verfügen. Davon waren in den letzten Tagen 20 bis 40 LKWs, die man am Grenzübertritt gehindert hat, betroffen.

Und es sind nicht nur die Tiroler, das muß ich in diesem Zusammenhang fairerweise auch sagen. Es sind leider in den Ländern Verordnungen erlassen worden, die den Anrainerverkehr bevorzugen, die Zufahrten für österreichische Frächter erlauben, die deshalb eben nicht GATT-konform sind und die unser ganzes Argumentationsgebäude zusammenbrechen lassen.

Aber sowohl Landeshauptmann Haider als auch Landeshauptmann Ratzenböck haben noch gestern versichert, daß diese Verordnungen korrigiert werden. Es ist richtig, daß weniger Direktbescheide von Kärnten ausgegeben wurden, sodaß wir mit unseren italienischen Kollegen, glaube ich, in diesem Zusammenhang zurecht kommen werden.

Ich habe ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, daß jedes Element einer Diskriminierung in irgendeinem Bescheid, in irgendeiner Verordnung uns in größte Schwierigkeiten bringen wird. Fast alle betroffenen Landesregierungen haben diesen Gesichtspunkt nicht ernst genommen, und eigentlich sind wir nur deshalb mit Italien in Schwierigkeiten gekommen. Ich hoffe, daß wir das noch in den nächsten Tagen korrigieren können.

Aber insgesamt — und jetzt bin ich beim Punkt — hat in den ersten zwölf Tagen das Nachtfahrverbot wirklich einen positiven Effekt gezeigt: Wir haben Lärmreduktionen in der Größenordnung von 5,5 bis 6,5 Dezibel, und wenn Sie auf der Brenner ... (Abg. Dr. Dillersberger: *Da haben wir keinen Gegensatz! Das ist alles richtig, was Sie sagen!*) Ja, ja, ich repliziere nicht nur auf Sie, sondern ich wollte hier berichten, daß in den ersten Tagen genau das eingetreten ist, was dieses Parlament beschlossen hat, nämlich eine ganz gewaltige Lärmreduktion. Das ist ein Kategoriensprung, die 6,5 Dezibel, und wenn man jetzt noch den Flüsterasphalt aufbringt — und Kollege Schüssel hat zugesagt, daß das in der nächsten Zeit passieren wird —, dann wird genau der Wert erreicht, den wir wollten, nämlich zwischen 10 und 11 Dezibel Lärmreduktion. Das ist die Halbierung des Lärms für eine stark betroffene Bevölkerung.

Die angekündigte deutsche Retorsion ist nicht GATT-konform, die EG steht auf unserer Seite. Wir werden sehen, daß wir das noch einigermaßen korrigieren können. Daß es für das Transportgewerbe schwierig ist, muß ich anerkennen, muß ich einsehen. Aber wir haben gewußt, daß eine derartige Maßnahme in der europäischen Verkehrslandschaft nicht konfliktfrei über die Bühne gehen wird. (Allgemeiner Beifall.) 13.31

Präsident: Als nächste Rednerin zum Wort gemeldet ist Frau Abgeordnete Helga Erlinger. Ich erteile es ihr.

13.31

Abgeordnete Helga Erlinger (Grüne): Sehr geehrter Herr Präsident! Herr Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich glaube, es ist wichtig, daß wir heute hier etwas erwähnen: So, wie der Verkehr in der Vergangenheit organisiert worden ist, kann es eigentlich nicht weitergehen, denn das ist die größte flächenhafte Umweltvergiftung, die wir uns vorstellen können. Bei allen wesentlichen Schadstoffgruppen sind nun einmal, so gerne wir sie auch haben, die Autos, die PKWs und die LKWs, die Emittenten Nummer eins in unserem Land. Schon eine Vollmotorisierung bei nur einem Bruchteil der Menschen führt zu katastrophalen Auswirkungen an Energievergeudung, sprich: Kraftstoffverbrauch, an Luftvergiftung, sprich:

Helga Erlinger

Emissionen, und Bodenversiegelung, spricht: Straßenbau.

Nun stehen wir zum Beispiel vor der Frage, was in Osteuropa passieren soll, ob dort der gleiche Weg der einseitigen Verkehrsorganisation über das Automobil gegangen werden soll. Wir wissen ja, daß sich heimische Baufirmen und heimische Banken gemeinsam mit dem Wirtschaftsminister sehr intensiv bemühen, in diesen osteuropäischen Staaten Autobahnen vorzufinanzieren. Wir exportieren also unser Umweltproblem Nummer eins in osteuropäische Länder.

Es ist wichtig, in diesem Zusammenhang zu erwähnen, daß sich das Problem seit 1986 verschärft hat. Seit Benzin wieder billiger geworden ist, steigen die jährlichen Fahrleistungen auf Autobahnen und Schnellstraßen im Ausmaß zwischen 5 und 10 Prozent an, weiters steigen auch die Fahrleistungen je PKW deutlich an. Wir alle wissen, daß, als wir höhere Benzinpreise gehabt haben, als wir zum Beispiel einen autofreien Tag gehabt haben, uns das gar nicht so sehr geschadet hat, und wir haben gar nicht so sehr unter dieser Maßnahme gelitten. Wir sehen also, daß es durchaus möglich ist, daß mit Verordnung oder mit Gesetz der Autoverkehr beziehungsweise der LKW-Verkehr ein bißchen gestoppt, gebremst werden kann.

Ich denke, daß es in diesem Zusammenhang wichtig ist, auf das Versagen der Politik hinzuweisen, denn es zeigt sich derzeit am Osttransit, daß es da in keiner Weise eine flexible, eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik in unserem Land gibt. Da öffnen sich die Grenzen nach Ungarn und zur ČSSR, und es gibt teilweise noch aus der Vergangenheit recht gut ausgebaute Bahnverbindungen, wo man als ersten Schritt bloß einen radikalen Taktfahrplan einführen müßte, wie zum Beispiel von Wien über Marchegg nach Bratislava. Die Situation ist derzeit so, daß pro Tag dort bloß zwei Züge fahren, zwei Züge pro Tag nach Bratislava über Marchegg nach Wien. Der nächste Witz ist, daß diese zwei Züge drei Stunden von Bratislava nach Wien brauchen.

Das nächste. Ich wohne ja in Hainburg, und wir ersticken derzeit an der Verkehrsbelastung aus der Tschechoslowakei, aus Bratislava. Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es geht mir nicht darum, zu sagen, daß diese Autos die Grenze nicht mehr passieren dürfen. Denn wenn man sich die Situation in der Tschechoslowakei anschaut, wenn man historisch 40 Jahre zurückgeht, dann muß man verstehen, daß Menschen, die sich 40 Jahre nicht frei bewegen konnten, natürlich von dieser Freiheit intensiven Gebrauch machen wollen und natürlich diese Freiheit umsetzen wollen, um in ein freies Land zu kommen, den Nachbarstaat Österreich zu begrüßen, zu besuchen, Freunde kennenzulernen, Freunde wieder-

zusehen, die sie vielleicht sehr viele Jahre nicht gesehen haben.

Auf der anderen Seite sehe ich eben die ungeheure Problematik dieser Verkehrslawine, die derzeit von Preßburg über Hainburg nach Wien rollt. Zum Teil fahren die Autos in zwei Spuren, wir haben einen ungeheuren Stau, wir haben eine ungeheure Emissionsbelastung.

Nun gibt es die Preßburger Bahn, die von Wien nach Hainburg und Wolfsthal fährt. Es wäre meiner Meinung nach doch durchaus denkbar, daß man in Bratislava eine sehr intensive Werbung macht mit Plakaten, mit Information über die derzeit zuständigen Stellen in Bratislava, daß man zum Beispiel in Bratislava Busse bereitstellt, um die Menschen von Bratislava nach Wolfsthal zu führen, damit sie in Wolfsthal in die Bahn einsteigen können und mit der Bahn nach Wien fahren können. Die Preßburger Bahn verkehrt stündlich und ist zeitweise halb leer. Das ist meiner Meinung nach unökonomisch. Wir müssen hier flexibler vorgehen.

Wir befinden uns — ich sage das ganz bewußt — derzeit in einer ungeheuren Notsituation. Wir sollten diese Notsituation erkennen, und wir sollten aus dieser Notsituation das Beste herausholen. Wir sollten uns überlegen, wieviel Geld Verkehrsminister Streicher braucht, um zum Beispiel im 10-Minuten-Takt von Bratislava an die Grenze nach Wolfsthal zu fahren, um dort die Menschen in die Bahn steigen lassen zu können. Wieviel Geld würde das kosten? Kostet das vielleicht 200 Millionen Schilling, dann muß uns das dieses Geld wert sein, denn die Folgekosten wären viel höher. Die Umweltbelastung, die Gefährdung der Menschen, die Verkehrsproblematik, die Verkehrsunfälle, all diese Dinge kosten uns viel, viel mehr als eine außerbudgetäre Finanzierung von vielleicht 200 Millionen Schilling.

Ich würde Sie bitten, Herr Bundesminister, sich vielleicht diese Summe ausrechnen zu lassen und dann dem Parlament Ihre nächsten Schritte mitzuteilen. Ich glaube nicht, daß eine der hier anwesenden Parteien nein zu einem solchen Vorschlag aus Ihrem Ministererium sagt. *(Beifall bei den Grünen.)*

Es wird wirklich darauf ankommen, in Zukunft der Bahn die Chance zu geben, die ihr gebührt. Ich komme immer wieder, sooft ich mich zur Verkehrsproblematik in diesem Haus gemeldet habe, auf den Bau der A 9 und auf den Bau der A 4. Die A 9, meine sehr geehrten Damen und Herren, ist die dritte Nord-Süd-Route in Österreich. Wir alle wissen, was es bedeutet, wenn das letzte Stück fertiggebaut ist. Wir haben die gleiche Problematik, die wir heute im Inntal und im Wipptal haben. Sie müssen das endlich einmal begreifen. Wenn wir dieses Stück fertigbauen, dann

Helga Erlinger

müssen wir Nachtfahrverbote machen, dann müssen wir Geschwindigkeitsbeschränkungen machen, denn der LKW-Transit wird nicht aufhören. Wenn die Tschechoslowakei frei ist, wenn Bulgarien frei ist, wenn Ungarn frei ist, dann hört dieser Transit nicht auf. Wir müssen daher die Bahn so attraktiv machen, daß man sie gerne benützt.

Wenn ich an die A 4 denke: Es ist ganz einfach so — und dazu brauche ich keine Verkehrsexpertin mehr zu sein —, daß Autobahnen den Verkehr anziehen. Wenn ich mir die derzeitige Situation an der B 9 und an meiner B 10 anschau — ich sage jetzt bewußt „meine B 10“, weil das eben meine Straße ist, die ich nach Hainburg verwende —, dann muß ich feststellen: Das ist, man kann es eigentlich nur mehr so sagen, Horror zur Potenz! Ich weiß, wie sehr die Leute an der B 10 unter dieser Situation leiden, und ich weiß auch, wie sehr die Leute an der B 9 unter der derzeitigen Situation leiden. (*Abg. Probst: Womit fahren Sie nach Hainburg?*) Herr Probst! Wenn Sie mir nur einmal einen ordentlichen Zwischenruf machen könnten, dann könnte ich Ihnen ordentlich antworten; aber das passiert leider nicht.

Sie wissen es, Sie sagen es, daß Autobahnen Verkehr anziehen, Sie nicken mir zu, und trotzdem bauen Sie die A 9 und trotzdem bauen Sie die A 4!

Was soll man denn von Ihrer Politik noch halten? Man kann an den Fingern abzählen, welche Politik Sie im Auge haben.

Ich möchte jetzt vor allem darauf hinweisen, daß Ihnen das Ausmaß des Problems bewußt ist, meine sehr geehrten Damen und Herren, es ist jedem einzelnen Abgeordneten und jeder einzelnen Abgeordneten in diesem Haus bewußt. Sie haben die Mandatstärke in diesem Haus, diese Situation zu ändern, gemeinsam mit dem Verkehrsminister.

Wir brauchen für Österreich Verkehrskonzepte — Österreich liegt ja jetzt im Herzen Europas wie noch nie —, die die umliegenden Nachbarstaaten voll involvieren. Die Bahnverbindungen, die Taktfahrpläne gehören mit diesen Staaten abgesprochen, partnerschaftliche Verträge gehören abgeschlossen. Das ist das allerwichtigste.

Es bedarf wirklich nur des politischen Mutes des Ministers, diese Konzepte umzusetzen. Ich zähle diese auf: Es geht darum — und da wird es einen Aufschrei geben, das ist schon klar, aber wir müssen uns der jetzigen Problematik auch bewußt sein —, dem Verbrennungsmotor, dieser Ölvernichtungs- und Luftvergiftungsmaschine, eine klare Absage zu erteilen.

Wir müssen uns heute dazu aufraffen, zu erklären, daß im Jahr 2000 Kraftfahrzeuge nur mehr

höchstens 5 Prozent der heutigen Emissionen haben dürfen. Das ist technisch längst möglich, und wer sich die Prototypen der Automobilindustrie anschaut, der sieht, daß heute Elektromotoren, Wasserstoffmotoren und so weiter so weit entwickelt sind, daß das geht.

Letztlich geht es um die kostenmäßige Waffengleichheit, anders gesagt, um den Privilegienabbau im Autoverkehr. Alle Nichtautobesitzer, alle Steuerzahler und meist jene, die eben über geringere Einkommen verfügen, subventionieren die Straße. Nicht die ÖBB sind der teuerste Verkehrsträger, sondern die Straße.

Zählen wir die Kosten auf: Neben den Straßenbaukosten die Überwachungskosten, die Unfallfolgekosten, die Gerichtskosten, die Planungskosten, die Umweltkosten, die Kosten durch geringere Erträge in der Holzwirtschaft. Wir wissen heute, wie sehr Waldbesitzer vom Waldsterben betroffen sind und welche Ausmaße das Waldsterben angenommen hat.

All das wissen wir. Wir sollten heute den Mut haben, den Leuten klar und deutlich zu sagen: Wir kommen um eine drastische Erhöhung der Kosten des Autoverkehrs nicht mehr herum, und es gibt eine Reihe von Möglichkeiten — ich bin überzeugt davon, daß auch das Verkehrsministerium diese Möglichkeiten kennt —, die ich ebenfalls nennen möchte.

Wir haben als erstes einmal eine Reform der Kfz-Steuer vorgeschlagen. Der Hubraum ist ein unzureichender Parameter. Ein Umweltindex, der vor allem die Schadstoffemissionen und den Benzinverbrauch berücksichtigt, soll zukünftige Grundlage der Kfz-Steuerbemessung sein.

Zweitens: Die Mineralölsteuer soll erhöht und zweckgebunden für den längst fälligen Ausbau des öffentlichen Verkehrs verwendet werden. Das wäre eine Möglichkeit, die Bundesbahnen, die ÖBB, im nötigen Ausmaß mit Geld zu versorgen, das wir aus umweltpolitischen, aus ökologischen und aus ökonomischen Gründen für dieses Land brauchen.

Drittens der Bereich der Städte. Alle, die sich dieser Tage in Wien aufhalten und vielleicht das Pech haben, nicht mit der Straßenbahn zum Ziel kommen zu können und ein Stückertl zu Fuß gehen müssen, wissen, was es bedeutet, in Wien zu Fuß unterwegs zu sein.

Es wird einem übel vom Schadstoffausstoß, von den Auspuffgasen der Autos, und zwar nicht nur der heimischen Autos, sondern auch der LKWs, der Busse und der tschechoslowakischen PKWs.

All diese Dinge haben wir ja in Wien in schrecklichster Weise vor Augen. Es ist ganz ein-

Helga Erlinger

fach so: Das Auto fährt nicht mehr in Wien, es zerstört bereits beim Stehen, im Stau unsere Umwelt und unseren unmittelbaren Lebensbereich.

Wir müssen uns die Frage stellen, was eine lebenswerte Stadt ist und wie wir eine lebenswerte Stadt bekommen, und ich bin sicher, daß Sie mir nicht heute, aber vielleicht morgen recht geben werden, wenn ich meine, daß wir den Autoverkehr soweit wie möglich aus der Stadt hinausbekommen müssen.

Weiters sollten wir nicht die Illusionen wecken, daß durch den Ausbau weiterer Straßen das Problem gelöst werden kann; ganz im Gegenteil.

Daher schrittweises Zurückdrängen des Autos aus der Stadt, die Rückeroberung des öffentlichen Raumes für Anwohner, kulturelle Zwecke und ökologisch verträglichen Individualverkehr. Ich denke insbesondere an das Radfahren und an den öffentlichen Verkehr mit eigenen Bus- und Tramspuren, für die Autos möchte ich mehr Park-and-ride-System, daß man das Auto vor der Stadt lassen kann und die Möglichkeit hat, mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Stadt zu fahren.

Die Parkplätze. Man müßte für die Parkplätze eine Gebühr verlangen, denn für jede Wohnung bezahlt man Miete, also sollte man auch für den Raum, den man in der Stadt benützt, eine Art Miete bezahlen. (*Abg. Kerschbaum: Kurzparkzonen gibt es schon in Wien!*)

Wir glauben auch, daß es sehr wichtig ist, daß der Verkehrsminister heuer eine sehr mutige Handlung gesetzt hat, indem er auf Aufforderung der Grünen und dann auf Aufforderung der Wählerinnen und Wähler ein Nachfahrverbot durchgesetzt hat.

Es ist meiner Meinung nach idiotisch, daß einerseits ein Verkehrsressort die allgemeine Verkehrspolitik zu machen glaubt, andererseits es aber einen Straßenbauminister gibt, der durch seine Entscheidungen für oder gegen Straßen — meistens für weitere Straßen — andere verkehrspolitische Voraussetzungen schafft als der Verkehrsminister.

Unsere klare Forderung lautet: Schaffung eines Verkehrsministeriums in einer Hand und Ausgliederung des Straßenbaus aus dem Wirtschaftsressort! (*Beifall bei den Grünen.*)

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich glaube, daß es notwendig ist, über die Transitproblematik, über die Verkehrsproblematik vernetzt nachzudenken. Wir brauchen die Bahn, überlegen Sie sich aber gut, ob das Konzept „Neue Bahn 2000“ wirklich das ist, was in unserem Land Priorität haben sollte.

Meiner Meinung nach steht das an zweiter Stelle. Ich bin der Ansicht, daß wir die bestehenden Strecken ausbauen sollten, daß wir den Nahverkehr ausbauen sollten, daß wir mit der Bundesbahn dorthin kommen können, wohin wir wollen, daß wir nicht mit dem Auto fahren müssen. Das hat meiner Meinung nach bei dieser Problemstellung Vorrang, und erst sekundär kommt für mich das Konzept „Neue Bahn“.

Ich möchte abschließend noch sagen, daß das derzeitige Budget all diesen Problemen, all diesen Forderungen, die wir Grünen schon seit vielen Jahren aufstellen, in keiner Weise Rechnung trägt.

Es sind keine ausreichenden Mittel für die Unterstützung des Bahnnetzes in der Tschechoslowakei und in Ungarn vorgesehen, denn wir haben uns sehr wohl vorgestellt, daß der österreichische Staat intensiv mithilft, das Bahnnetz in Ungarn und in der Tschechoslowakei zu revitalisieren und auszubauen. Es sind keine Mittel dafür im Budget vorgesehen.

Es werden auch keine Maßnahmen gesetzt, die bestehenden Verbindungen in diese Länder kurzfristig auf den höchsten technischen und organisatorischen Standard zu bringen.

Wenn ich, meine sehr geehrten Damen und Herren — damit komme ich schon zum Schluß —, an die Weltausstellung im Jahr 1995 denke, dann empfehle ich Ihnen, sehr rasch mit einem umfassenden Verkehrskonzept zu beginnen, denn sonst läuft Ihnen die Weltausstellung durch die Straße davon. (*Beifall bei den Grünen.*) 13.50

Präsident: Als nächster Redner ist Herr Abgeordneter Felix Bergsmann zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

13.50

Abgeordneter Bergsmann (ÖVP): Sehr geehrter Herr Präsident! Herr Minister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Zunächst ein Satz zu Dr. Dillersberger, der das Wollen der Koalitionsregierung kritisierte, im Nord-Süd-Verkehr bezüglich des Transits für eine reibungslose Abwicklung zu sorgen, und das schon zu Zeiten der Regierungserklärung beziehungsweise des Koalitionsabkommens im Jänner 1987.

Ich möchte Dr. Dillerberger, auch wenn er nicht da ist, sagen: Das bedeutet noch lange nicht, daß SPÖ und ÖVP gemeint hätten, daß die reibungslose Abwicklung dieses Verkehrs ausschließlich auf der Straße erfolgen soll; ganz im Gegenteil.

In diesem Wollen der Koalitionspartner ist seit Jänner 1987 all das längst enthalten, was Kollege Moser heute im freiheitlichen Entschließungsantrag in sehr allgemeiner Form und erst zu Beginn dieser heutigen Sitzung eingebracht hat.

Bergsmann

Diese Anliegen sind alle bekannt, nur in dieser Form sind sie nicht geeignet, bearbeitet zu werden. Aus diesem Grunde wird die ÖVP diesem Entschließungsantrag auch heute nicht zustimmen, obwohl sie prinzipiell nicht gegen die Lösung dieses Problems ist.

Wenn Dillersberger im Zusammenhang mit dem Nachtfahrverbot gemeint hat, daß er es nicht so verstanden haben will, daß er prinzipiell dagegen wäre, so nehmen wir für uns in Anspruch, daß wir es nicht so verstanden haben wollen, daß wir prinzipiell gegen diese Anliegen wären. *(Abg. Schönhart: Warum sind Sie dagegen, wenn Sie dafür sind?)*

Meine sehr geehrten Damen und Herren! In der gebotenen Kürze zum Budgetkapitel Verkehr in sieben Punkten einige kurze Bemerkungen:

Erster Punkt: „Neue Bahn“. Ich habe an dieser Stelle am 1. März dieses Jahres erklärt, daß die technischen Möglichkeiten der Verkehrstechnologie, Stahlschiene/Stahlrad, ohne weiteres die Voraussetzungen bringen, mit 500 Stundenkilometern Geschwindigkeit zu fahren.

Vor eineinhalb Wochen haben die Franzosen den Beweis erbracht: Sie haben einen Zugfahrtgeschwindigkeitsrekord von 480 Kilometern pro Stunde aufgestellt.

Warum sage ich das? Weil gerade an diesem Beispiel zu ersehen ist, wie sehr eigentlich die Österreichischen Bundesbahnen in den vergangenen Jahrzehnten ins Hintertreffen gekommen sind.

Es nützen alle Erklärungen nichts, es ist halt doch so, daß in dieser Zeit 16 Jahre einer sozialistischen Regierung enthalten sind, 16 Jahre mit sozialistischen Verkehrsministern, und erst — das möchte ich dem Kollegen Strobl sagen — mit Eintritt der Österreichischen Volkspartei in die Regierung ist hier, auf einen Nenner gebracht, etwas weitergegangen! Es ist nicht so, wie Strobl meinte, daß die Österreichische Volkspartei diejenige gewesen wäre, die die Finanzierung der „Neuen Bahn“ um etliche Monate verzögert hätte, nein, denn er weiß ganz genau, warum eine etliche Wochen dauernde Verzögerung herausgekommen ist, weil nämlich die Volkspartei darauf bestanden hat, die einzelnen „Neue-Bahn“-Projekte auch bis zum Ende ausfinanziert und festgelegt zu haben, und daran hat es sich gespießt und nicht an irgendwelchen anderen Dingen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Unverständlich ist mir neben diesen Bemerkungen des Kollegen Strobl auch eine Feststellung im Zentralorgan der Gewerkschaft der Eisenbahner, überbetitelt „Der Eisenbahner“, vom Dezember 1989, in der Franz Hums, der Vorsit-

zende der Gewerkschaft der Eisenbahner, schreibt:

„Mit 1. März wurde nach Überwindung der bekannten parteipolitischen Widerstände“ — also wieder diese Widerstände — „das Hochleistungsstreckengesetz als Grundlage für den Ausbau der ‚Neuen Bahn‘ durchgedrückt.“

Durchgedrückt wurde von wem bitte was? Bei den gesamten Verhandlungen über die „Neue Bahn“ war der damalige Vorsitzende des Verkehrsausschusses, der Vorsitzende der Gewerkschaft der Eisenbahner, der Sozialist Hans Schmölz, nicht ein einziges Mal anwesend. Die gesamten Verhandlungen über die „Neue Bahn“ hat der hier anwesende Vorsitzende-Stellvertreter Karl Pischl, Verkehrssprecher der Österreichischen Volkspartei, geführt. *(Beifall bei der ÖVP. — Abg. Roppert: Das ist unerhört! Warum sagst du nicht dazu, daß er krank ist!)* Auch am 1. März war Kollege Schmölz nicht anwesend. *(Abg. Roppert: Warum sagst du nicht, daß er erkrankt ist?)* Moment, Kollege Roppert, keine künstliche Aufregung! *(Abg. Roppert: Das ist deine soziale Einstellung!)* Das ist kein Vorwurf gegen einen Abwesenden. *(Abg. Roppert: Du hast es so formuliert, sonst hättest du das sagen müssen, daß er krank ist!)*, sondern das ist ein Vorwurf gegen eine Partei, die sagt *(Abg. Roppert: Unerhört!)*, sie hat etwas durchgedrückt, und der, der durchdrücken sollte — er war verständlicherweise entschuldigt —, war gar nicht dabei. Dann bitte nicht vom Durchdrücken zu reden! Darum geht es und nicht gegen den Kollegen Schmölz. *(Beifall bei der ÖVP. — Abg. Roppert: Unerhört!)* Unerhört ist es nur, weil es peinlich ist für euch! *(Abg. Roppert: Die Krankheit als Vorwand zu nehmen! Herr Kollege Pischl! Das ist ein Vorfall, der Schande verursacht!)*

Kollege Roppert, zu diesem Zwischenruf: Das ist nicht Schande, ich habe dem Kollegen Schmölz nicht vorgehalten, daß er krank ist, oder sonst etwas, Tatsache ist, er war nicht hier. *(Abg. Roppert: Du hast ihm vorgehalten, daß er nicht da ist, und hast nicht dazu gesagt, warum er nicht da ist!)*

Tatsache ist, daß die Sozialisten behaupten, sie hätten es durchgedrückt, und das stimmt nicht, auch wenn andere berechtigterweise entschuldigt waren. Durchgedrückt und durchverhandelt hat es Herr Kollege Pischl! So ist es. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Jetzt zum zweiten Punkt. Sehr geehrter Herr Minister! Sehr viel Geld wird in die Werbung hineingesteckt, das ist oft sehr positiv. Ich muß mich sehr kurz halten, daher nur ein einziges bezeichnendes Beispiel:

Bergsmann

Auch wenn Plakatwerbung, Fernsehwerbung für die Bahn sehr, sehr positiv sind, offenbar fehlt bei verschiedenen Fremdenverkehrswerbungsträgern einiges.

Kollege Roppert, jetzt komme ich noch einmal in deinen Bereich, nämlich nach Kärnten.

Mich erreichte vor einiger Zeit ein Brief aus Nürnberg von einem im österreichischen Fremdenverkehr Beschäftigten, der mir mit seinem Brief diesen schönen Prospekt aus Kärnten mitschickte. Dieser Prospekt enthält eine wunderbare Panoramakarte, die ganz Kärnten darstellt. Es sind wohl die Straßen, die Autobahnen, die Seilbahnen eingezeichnet, aber in dieser ganzen Karte gibt es keine Eisenbahn! Aus Nürnberg muß mir berichtet werden, daß die Verkehrswerbung in Kärnten keine Eisenbahn kennt!

Ich weiß schon, Herr Minister, das stammt noch aus der Zeit, in der Kärnten ein sozialistisches Land war, aber auch in der blauen Zeit in Kärnten wurde es noch nicht geändert. Ich stelle Ihnen diesen Prospekt, Herr Minister, anschließend gerne zur Verfügung. (*Abg. Schönhart: Ist er noch einmal nachbestellt worden, seit der Dr. Haider Landeshauptmann ist?*) Das kann ich nicht sagen. Es gibt ihn jedenfalls noch, er wurde nicht eingezogen.

Die Pensionszuschüsse möchte ich als dritten Punkt ganz kurz erwähnen, überhaupt die Pensionsproblematik.

Die Pensionsproblematik der Bundesbahnen ist ein sehr sensibler Bereich, der sogar dazu geführt hat und immer wieder dazu führt, daß es große parteipolitische Auseinandersetzungen auch innerhalb der Koalitionspartner darüber gibt.

Die sozialistischen Eisenbahner haben diesen Punkt als Hauptwerbepunkt bei den vergangenen Personalvertretungswahlen mit Erfolg verwendet. Sie haben mit 88 Prozent die Personalvertretungswahlen gewonnen.

In der Zwischenzeit hat sich aber herausgestellt, daß nicht oder doch zumindest nicht nur Vertreter der ÖVP oder von Teilen der ÖVP es sind, die behaupten, die Privilegien der Eisenbahner gehören ausgemerzt, sie gehören abgebaut, sondern es ist folgendes geschehen — ich möchte Ihnen das nicht vorenthalten —:

Im Oktober dieses Jahres hat die Sozialistische Partei Österreichs einen Bundesparteitag in Graz durchgeführt. Bei diesem Bundesparteitag stand ein Antragsheft mit vielen Anträgen zur Beschlußfassung und zur Debatte. Auf Seite 157 dieses Antragsheftes des sozialistischen Bundesparteitages steht unter dem Kapitel „Soziale Sicherung im Alter“ folgendes geschrieben:

„Vorteile und Lasten einer zukünftigen umfassenden Pensionsreform sollen auf alle gesellschaftlichen Gruppen gleichmäßig verteilt werden. Ziel einer derartigen Reform muß ein gerechtes, durchschaubares System der Altersversorgung sein, das die Beibehaltung des erreichten Lebensstandards im Alter ermöglicht.“ — So weit, so gut.

„Das setzt ein einheitliches Recht für alle Berufsgruppen — einschließlich der öffentlich Bediensteten, der Eisenbahner, der Politiker und anderer in der Öffentlichkeit als privilegiert bezeichneter Gruppen — voraus.“

Das heißt also, die Sozialistische Partei hat am Parteitag diesen Antrag beschlossen, mit den Stimmen der dort delegierten Eisenbahner. Das weiß ich vom Landtagsabgeordneten Edelmayr aus Oberösterreich, der ebenfalls dabei war und das zugegeben hat. Sie hat dort erstens einmal festgestellt, daß die Eisenbahner Privilegien haben oder ein privilegiertes Pensionsrecht haben, und zweitens, daß das weggehört. — Dann noch zu sagen, die andere Partei wäre es, die da etwas von Privilegien redet, ist, glaube ich, ein starkes Stück.

Der vierte Punkt meiner Bemerkungen, ebenfalls eine sensible Sache: die Privatisierungen, Gesamtprivatisierung der Österreichischen Bundesbahnen und auch der Post. Ich möchte grundsätzlich festhalten, daß das noch immer gültige Wirtschaftsprogramm der Österreichischen Volkspartei auf Seite 21 festlegt, daß die Österreichische Volkspartei eine Privatisierung der Post und der Bahn für nicht zweckmäßig erachtet und daß sie darüber hinaus meint, daß innerhalb des Bundesrahmens kaufmännische Führung der richtige Weg wäre.

Und auch bei dem Sturm, der gegen die Teilprivatisierungen von Seiten der Sozialisten immer wieder geführt wird, ist ein grundsätzlicher Fehler drinnen, denn wer glaubt, heute noch gegen Teilprivatisierungen der Bahn auftreten zu müssen, der ist um 20 Jahre hinten. Denn seit dieser Zeit gibt es laufende Teilprivatisierungen, die etwa so weit führen — Kollege Roppert, das weißt du ganz genau —, daß heute beispielweise zum Unterschied von den Gegebenheiten vor Jahrzehnten die Bundesbahn keinen einzigen Meter Gleisneubau mehr selbst macht und daß über die Sicherungsblöcke in den Stellwerken bis hin zum Reinigungsdienst der Toilettenanlagen am Linzer Hauptbahnhof laufend privatisiert wird.

Ich glaube, das Prinzip für die Zukunft mußte einfach ein vernünftiges sein: Was wir Eisenbahner besser tun können, das sollten wir tun, Dinge, die andere vielleicht besser tun könnten, sollten wir — das müssen wir jeweils überlegen — diesen überlassen.

Bergsmann

Fünfter Punkt meiner Gedanken: Gemeinkostenwertanalyse. Herr Minister! Ich habe Sie im Budgetausschuß gefragt über die Auswirkungen der Gemeinkostenwertanalyse, die bei den Österreichischen Bundesbahnen auch durchgeführt wurde.

Im Verkehrsministerium, hat es geheißen, war das Ergebnis, 34 Prozent müßten eingespart werden können, bei der Post waren es 23 Prozent, in der Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen wurde als Ergebnis angegeben, 20 Prozent der dort beschäftigten 4 600 Mitarbeiter müßten eingespart werden können, das sind 920 Köpfe.

Auf meine diesbezügliche Frage, Herr Minister, haben Sie mir geantwortet, daß bis zum Ablauf des heurigen Jahres 79 Planstellen eingespart werden sollen. Das steht in keinem Verhältnis erstens zu den geforderten Einsparungen und zweitens zu den tatsächlich eingesparten Planposten im Bereich des Außendienstes.

Ich meine es nicht, aber es sieht so aus, Herr Minister, daß Sie ein Minister sind, der in der Verwaltung nicht spart, im Außendienst aber sehr wohl, sozusagen nach dem geflügelten Wort: „G'spart wird halt bei den Kleinen!“

Sechster Punkt meiner Ausführungen: U-Bahn Linz als Stichwort. Die Problematik der Landeshauptstadt Linz ist eine dringende: Anschluß der Straßenbahnlinie 1 an den Bahnhof, nur Unterflurtrasse möglich. Anschluß der Mühlkreisbahn an den Linzer Hauptbahnhof. Hineinführen der Bahnen in die Industriezentren des Stadtgebietes.

Ich möchte das ganz kurz deswegen sagen, weil eine Lösung nur darin zu finden ist, daß für die Aufteilung der sogenannten Nahverkehrsmilliarden zwischen Wien und den anderen Bundesländern à la longue ein anderer Schlüssel gefunden werden muß.

Schließlich siebenter und letzter Punkt meiner Ausführungen: Nachtfahrverbot, heute schon mehrmals erwähnt. Dazu der Kürze wegen lediglich nur ein Wort als Gewerkschafter.

Sie selbst haben vor einigen Minuten gesagt, Herr Minister, 29 Züge — seien es jetzt Huckepack-Züge oder Container- und Wechselaufbauten-Transporte — werden seit dem Einführen des Nachtfahrverbotes von den Eisenbahnern in diesem Bereich gefahren.

Ich möchte feststellen: Ungefragt und selbstverständlich nehmen die Eisenbahner diese Mehrarbeit auf sich, obwohl es sich um eine Tätigkeit handelt, die sich fast ausschließlich im Nachtdienst auswirkt und der Nachtdienst der Eisenbahner schon eine grenzwertige Belastung erreicht hat.

Und daß all das selbstverständlich und ohne irgendwelches Murren getan wird und mit einem von 1985 bis 1989 um 4 072 Köpfe verringerten Personal mehr Leistung mit weniger Leuten erbracht wird, dafür möchte ich am Schluß meiner Ausführungen auch meinen Eisenbahnerkolleginnen und -kollegen sehr, sehr herzlich danken. — Danke sehr. (*Beifall bei der ÖVP.*) 14.05

Präsident: Als nächster Redner ist Herr Abgeordneter Probst zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

14.05

Abgeordneter **Probst** (FPÖ): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Herr Kollege Bergsmann hat einige Male das Wort „sensibel“ erwähnt, hat aber in seinen Lobeshymnen für die Initiativen der ÖVP nicht davor zurückgeschreckt, den Kollegen Schmölz wegen seiner Abwesenheit bei Verhandlungen hier zu attackieren und die Verzögerungen und dergleichen darauf zurückzuführen. (*Abg. Dr. L a n n e r: Keine Rede davon! Seriös bleiben, Freund!*)

Meine Damen und Herren! Ihr alle erinnert euch, daß Schmölz und ich hier manche beinhardt Klinge gekreuzt haben, aber ich muß sagen, Herr Kollege Bergsmann: Einen Mann, der so schwer krank ist, daß er sein Mandat deswegen zurücklegen mußte, in dieser Art durch den Kakao zu ziehen, das ist etwas derart Unsensibles, ja Geschmackloses, daß ich nur mit den Ohren geschlackert habe. Ich hätte Ihnen das nicht zugeutraut. Das fürs erste. (*Beifall bei FPÖ und SPÖ. — Ruf bei der SPÖ: Er hat gestern im Haus ein hohes Ehrenzeichen verliehen bekommen!*) Er kann sich ja nicht wehren, das ist sehr leicht.

Zum zweiten. Herr Kollege Strobl hat auch etwas Empfindsames von sich gegeben. Da möchte ich ihn schon fragen, wozu das gut sein soll. Kollege Moser hat einige Vorschläge gemacht bezüglich A 2, Semmering-Basistunnel et cetera, und die einzige nonchalante Antwort meines lieben Freundes und Kollegen Strobl war: Das muß er schon den Fachleuten überlassen, ob dieses oder jenes gebaut wird.

Meine Damen und Herren! Wozu sitzen wir dann hier, wozu haben wir einen Verkehrsausschuß, wozu fassen dann ausgerechnet wir die Beschlüsse über Hochleistungsstreckengesetze, über Ausbau dieser oder jener Projekte? Auch das ist eine ins Leere gesprochene Bemerkung, genau wie ich mich immer wieder wundere, warum Strobl, Bergsmann und andere ununterbrochen Feindbilder Straße gegen Schiene aufbauen und Feindbilder Eisenbahner gegen übrige Österreicher oder, um den Kollegen Roppert ein wenig auf Trab zu bringen, Eisenbahner gegen normalprivilegierte Menschen. Das ist bitte Unsinn!

Probst

Kollege Strobl muß sich natürlich einen internationalen Vergleich gefallen lassen, der mir noch dazu vom Herrn Bundesminister zugekommen ist. Und das sind die Vergleiche . . . (Abg. Roppert: Kollege Probst! Das wird eine Jubiläumsrede! Das höre ich zum 20. Mal von Ihnen!) Ja, ja, es hat sich leider in den letzten zehn Jahren nichts geändert, Herr Kollege Roppert, obwohl ihr ununterbrochen versprochen habt, ihr werdet das ändern. (Abg. Roppert: Auch Ihr Standpunkt hat sich nicht geändert!) Deswegen bringe ich es ja, und wahrscheinlich, so mir Gott gnädig ist, werde ich es auch in den nächsten Jahren bringen, aber ich habe mit Gott noch nicht darüber gesprochen. (Abg. Dr. Lanner: Und der Wähler gnädig ist!) Also wegen der Wähler fürchte ich mich, solange ihr so weiterwirtschaftet, wirklich nicht, meine lieben Freunde! (Abg. Roppert: Das ergibt natürlich ein ganz einfaches Arbeitsprogramm!)

Ja, das Arbeitsprogramm, die Rationalisierung im Parlament werden dann die Wähler besorgen, aber die Rationalisierung bei den Bundesbahnen ist natürlich ausständig, und ich betone noch einmal: Der Schaffner kann nicht schneller rennen, der Verschieber kann nicht schneller verschieben, also der einzelne kann faktisch nichts dazutun. Und ich lasse mir auch nicht in Zukunft unterstellen, ich gehe auf den kleinen Eisenbahner los. Ich gehe auf das fehlende Rationalisierungsprogramm los, das weit über die Kompetenz des Generaldirektors hinausgeht, das, wie sich jetzt zeigt, wahrscheinlich auch über die Möglichkeiten des Bundesministers hinausgeht, einer übermächtigen Gewerkschaft gegenübergestellt, noch dazu vor Wahlen. Vergessen wir nicht, daß rund 70 000 Aktive und 80 000 Pensionisten ungefähr 16 bis 20 Nationalratsmandate ausmachen. Das ist eine große Zahl, und da noch nicht einmal eine dritte Personengruppe dazugerechnet.

Wir liegen in den Parametern Beschäftigte pro Million Tonnenkilometer und Beschäftigte pro Million Personenkilometer und Beschäftigte pro Million Tonnenpersonenkilometer, also in der kombinierten Zahl, immer noch ungünstig, bei den letzten beiden sogar an schlechtester Stelle. Das hat sich seit meiner ersten Rede nicht geändert, Herr Kollege Roppert! Da haben Sie schon recht. Ich sage immer das gleiche. Vielleicht hilft es etwas, ich weiß es nicht. Der Grund, warum ich es sage, ist der, . . . (Abg. Roppert: Bei Ihnen kann nichts helfen! Wir haben x-mal die Argumente dafür gesagt!)

Ja, Herr Kollege, . . . (Abg. Roppert: Aber bei Ihnen hilft's nix!) Genau wie der Fritz Precht! Dem habe ich gesagt, genau von hier: Wir liegen an schlechtester Stelle, und Holland liegt an erster Stelle. Da hat er gesagt: „Ja!“ Dann habe ich gesagt: „So, hier steht's Messer. Ich erwarte Ihren

Zwischenruf, Herr Kollege Precht!“ Darauf schreit er fröhlich raus: „Ja in den Niederlanden ist ja alles flach!“ Da habe ich gesagt: „Und in der Schweiz ist es auch ganz besonders flach! — Die liegen ja an zweitbesten Stelle.“ (Abg. Roppert: Ja selbstverständlich! Sie haben ja nicht die vollständigen Statistiken aus der Schweiz, weil die Privatbahnen nicht berücksichtigt sind!)

Moment einmal! Daraufhin hat er mir gesagt als Argument, warum die an zweitbesten Stelle liegen: weil dort 40 Prozent privatisiert sind! Das ist der Grund! Und da war ein Aufheulen hier im Saal. (Abg. Roppert: Schauen Sie sich doch die Subventionen der Schweiz für die Privatbahnen an!) Ich weiß! Wir waren ja dort, wir haben gesehen, was sich dort rührt.

Herr Kollege Roppert! Regen Sie sich nicht künstlich mehr auf, als es notwendig ist! (Weitere Zwischenrufe des Abg. Roppert.) Ich weiß, ich weiß, der alte Fight!

Es kommt gleich noch etwas. Ich werde Sie gleich als Zeugen aufrufen, Herr Kollege Roppert! (Abg. Roppert: Es ist halt schwer, mit einem zu reden, der objektive Argumente nicht begreifen will, weil er die Lebensaufgabe hat, die Jubiläumsrede zur 50. Wiederkehr . . .!) Nein, das ist erst das 49., übertreiben Sie nicht schändlich, das tut man nicht!

Die UIC-Zahlen, die internationalen Zahlen, sind ja noch viel kritischer als die hauseigenen. Das sind ja Ihre hauseigenen Zahlen, Herr Kollege Roppert! In einem Punkt sind sogar die Niederländer die schlechtesten.

Ich erinnere Herrn Kollegen Roppert an eine gemeinsame Eisenbahnfahrt mit der ersten Klasse. Vorausschickend möchte ich den Kollegen Schemer an ein gemeinsames Erlebnis in der ersten Klasse der Schweizer Bahn erinnern. Dort steige ich ein mit einem Ticket zweiter Klasse, Schemer sieht mich vom anderen Waggon, winkt mich zu sich, ich gehe hin, und er fragt mich, ob ich ihm behilflich sein kann beim Kofferabladen, und ehe ich noch eine Antwort geben kann, hat mich schon der Schaffner am Schlafittchen und heißt mich mit barschen Worten, den Gang der ersten Klasse zu verlassen, weil ich eben nur ein Ticket der zweiten Klasse besitze. Am Rande bemerkt: Die erste Klasse in der Schweiz — es war eine kurze Strecke, es hat mir nicht weh getan, aber es war sehr bezeichnend — war voll. Das heißt, es waren fast alle Sitze in der ersten Klasse besetzt.

Das gibt es in Österreich auch, aber nur bei Erlebnissen, wie der Lois Roppert, der Luis Fuchs von der ÖVP und ich sie hatten. Wir fuhren nach Hause. Ich muß stehen, weil die erste Klasse voll ist. Nach gestoppten 14 Minuten steht eine Schü-

Probst

lerin auf und sagt: „Setzen Sie sich jetzt nieder, jetzt haben wir genau die halbe Fahrzeit hinter uns, und jetzt dürfen Sie sitzen. Sie haben ja erste Klasse, ich habe eine Monatskarte.“ Sage ich: „Wie, bitte?“ — „Ja, wir fahren immer erste Klasse!“ Der Waggon war gestopft voll, erste Klasse, aber natürlich hatten 75 Prozent aller Passagiere kein Ticket erster Klasse. Am Gang saß ein stockbetrunkenen Clochard in einer Riesenlache, von der ich hoffe, daß sie ausschließlich aus Bier bestanden hat. Die Leute mußten über ihn drübersteigen. Einige Schüler saßen ebenfalls auf dem Boden.

Es war ein Anblick wie im Jahre 1945, als wir in Viehwaggons reisen mußten, oder man könnte sagen, es war so, wie es jetzt noch in irgendwelchen Abenteuerromanen aus ganz, ganz fernen Ländern geschildert wird. Angehängt an diesen Zug war ein ausgebauter Viehwaggon als Stehbierbeisl. — Kollege Roppert hat das im Ausschuß schon geißelt.

Bitte, Herr Bundesminister und auch Herr Generaldirektor, das ist nicht der Weg, wie man Kunden anlockt! Der Erste-Klasse-Passagier kauft sich die Fahrkarte erster Klasse, damit er einen gesicherten Platz hat und damit er einen gewissen Fahrkomfort hat, und nicht, damit er dort noch ärgeren Belästigungen ausgesetzt wird als in der zweiten Klasse. Er vermißt jede Motivation, vom Auto auf die Bahn umzusteigen.

Nun noch einige Anregungen oder Gedanken, meine Damen und Herren: Es wurde hier das Wort Binnenschifffahrt geäußert, und immer wieder kommt es: „Ja die Donau muß geändert werden.“ Bitte, unterlassen Sie die Änderung der Donau, ändern Sie die Schiffstypen! Machen Sie es wie die Japaner, schaffen Sie Schiffstypen an, die flach sind und die noch dazu viel schneller fahren. Vergessen Sie den Eurokahn, er ist eine Totgeburt, nur teuer!

Mit 4 Milliarden Schilling können Sie den gesamten Süd-Ost-Transit auf die Donau verlagern und verlieren für die gesamte Reisezeit nicht einmal einen halben Tag, wie es die Donau Chemie zum Beispiel mit ihren Geschäften mit Rußland längst vorexerziert. Ändern Sie die Investitionspolitik in der DDSG, daß eben in diese Richtung investiert wird und alte eingetretene Pfade verlassen werden!

In Schlagworten weiter: Herr Bundesminister! Sie haben verfügt, daß gleichzeitig mit dem Nachtfahrverbot auch Geschwindigkeiten beschränkt werden. Ich gehe von der Vision aus, daß aufgrund der Fakten in einigen Jahren kein Nachtfahrverbot mehr besteht, das heißt, daß alle LKWs umgerüstet sind, denn ich halte es für vernünftiger, den Verkehr auf den ganzen Tag zu verteilen. Ich spreche hier nicht gegen das Nacht-

fahrverbot, sondern für die Umrüstung, und ich bin der Meinung — ich erlebe es, und jeder erlebt es, daß in der Nacht Autobahnen und Bundesstraßen vergleichsweise leer sind —, daß es besser wäre, wenn der Verkehr verteilt würde.

Aber auf der anderen Seite haben Sie Geschwindigkeitslimits für LKW und PKW mit dem Argument Lärmschutz verhängt. Ich kann dem nur hinzufügen: Richtig, aber fahren Sie einmal diese Transitrouten! Ich spreche jetzt von der A 9, der Pyhrn Autobahn, und der A 2 von Wien nach Graz, die ja in diesem Fall nicht betroffen ist, aber ein gutes Beispiel ist: sie kenne ich besonders gut.

Meine Damen und Herren! 80 Prozent — im Schnitt — dieser Autobahnen führen durch völlig unbewohntes Gebiet, da ist mindestens 5 km rechts und links von der Autobahn kein Siedlungsgebiet anzutreffen. Das heißt: Ändern Sie diese Verordnung auf sektorale Geschwindigkeitsbeschränkungen, die aber kontrollieren Sie! Denn dort, wo Menschen leben, muß der Lärm wirklich vermieden werden, und dort haben die Menschen auf sicheren Lärmschutz Anspruch.

Ich halte das auch für günstiger, weil Sektoren leichter zu kontrollieren sind als ganze Strecken, und ich wiederhole: Die Ärmelzupferei im Ausschuß — „Reg dich nicht auf, brauchst dich eh nicht daran zu halten, es hält sich auch keiner an die 130, wieso sollen wir uns an 110 halten?!“ — halte ich eben für doppelbödig und vom System her falsch. Der Österreicher wird quasi zum Gesetzesbruch genötigt und erzogen.

Daß wir Steirer die Pyhrn Autobahn dringend brauchen, werden vielleicht auch einmal die Grünen bemerken, auch wenn sie jetzt immer von „Terror“ reden. Wenn es Terror ist, daß eine Sprozentige Minorität in den Abstimmungen über so eine Frage untergeht und dann die 95prozentige Majorität das baut, was sie beschlossen hat, dann muß ich die Demokratie neu lernen.

Herr Bundesminister, ein letztes: Ich bitte Sie um mehr und besser aufbereitete Information über die Medien, vor allem über das Fernsehen. Es gibt Wege der Information, die günstiger sind als der „Helmi“. Es sollen ja auch Erwachsene angesprochen werden.

Es geht um den Effekt, den ich befürchtet habe, daß jetzt nach der Erlaubnis, bei mehrspurigen Fahrbahnen in Stadtgebieten die linke zu benützen, ganz deutlich Wiener und niederösterreichische Kraftfahrer auf den Autobahnen grundsätzlich mit 80 km/h auf der Mittelspur oder gar auf der linken Spur dahinfahren und sich durch nichts, durch kein auch noch so dezentes Lichtzeichen auf die rechte Spur bringen lassen und einen zwingen, auf Strecken, die gefährlich

Probst

sind, weil man immer mit einem Geisterfahrer rechnen muß, dann die äußerste Spur in der Innenkurve zu verwenden.

Bessere Aufklärung auch für die Gastarbeiter: Ich wiederhole: Ich glaube nicht, daß Gastarbeiter, die bequem auf einen Autozug auffahren können und in ihr Heimatland durch dieses beschwerliche Österreich durchgeführt werden, dieses Angebot nicht annehmen, wenn sie erstens davon wissen, wenn es zweitens günstig ist, denn — drittens — alle Visionen, die wir kennen bezüglich Prometheus und anderer Zukunftsvisionen, daß Autos impuls gelenkt an der Leitschiene entlangfahren, sind an sich ein Unfug, denn das gleiche habe ich ja auch mit dem Autozug, ohne wesentliche Verzögerung.

Wieder ein deutlicher Impuls in Richtung Helmpflicht und vor allem Gurtenpflicht wäre notwendig. Man trifft immer noch Menschen, die sich grundsätzlich nicht anschnallen. Ich nehme in meinem Auto einen solchen nicht mit, das ist mir seit einem sehr schrecklichen Erlebnis klar:

Die zwei Fahrer des österreichischen Teams, das an der Rallye Paris — Dakar teilgenommen hat, sind auf der Riesstraße in Graz wegen eines hin und her springenden Rehs am Eis ins Schleudern gekommen. Der eine hatte ein frisch operiertes Knie und saß mit ausgestrecktem Bein unangeschnallt auf dem Beifahrersitz, der zweite knallte in ein Marterl, hatte einen kaputten Gurt und blaue Flecken. Mein Freund Kurti Knilli, der zweite, flog durch die Windschutzscheibe und hatte einen ganz leichten Genickbruch. Aber er war tot. Ein 33jähriger, beide exzellente Autofahrer!

In diesem Fall war niemand richtig schuld. Aber dieses Beispiel möge doch jedem zeigen, wie unsinnig es ist, wenn behauptet wird, man fühle sich ohne Gurt sicher. Das, Herr Bundesminister, kann man über die Medien transportieren, das kann man den Menschen mit anschaulichen Beispielen und mit ein bißchen Physik beibringen. Ich bitte Sie dringend, für mehr Verkehrsaufklärung im ORF und in den anderen Medien zu sorgen, und zwar wirklich so aufbereitet, daß sie auch akzeptiert wird und eindrucksvoll ist. *(Beifall bei der FPÖ.)* 14.21

Präsident: Zu einer tatsächlichen Berichtigung hat sich Herr Abgeordneter Felix Bergmann gemeldet.

Ich weise darauf hin, daß Sie 3 Minuten Redezeit haben, Herr Abgeordneter.

14.21

Abgeordneter **Bergmann** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Abgeordneter Probst hat behauptet, ich hätte in meinen Ausführungen den ehemaligen Abgeordneten Schmölz durch den

Kakao gezogen. *(Abg. Probst: Als Ausrede gebraucht!)* Tatsache ist, ich habe den Kollegen Schmölz nicht durch den Kakao gezogen. *(Abg. Probst: Weil kein Kakao da war!)* Ich habe lediglich gesagt, daß bei den Verhandlungen zur „Neuen Bahn“ sowohl im Ausschuß als auch hier im Plenum Kollege Schmölz nicht anwesend war. *(Abg. Probst: Jetzt sind Sie auch mit dem zweiten Bein ins Feinäpfchen getreten!)* Mir persönlich tat es und tut es heute noch leid, daß Kollege Schmölz erkrankt ist. Das ändert aber nichts an der Tatsache, daß es falsch ist, wenn gesagt wird, jemand hätte etwas durchgedrückt, wenn er gar nicht da ist, sondern leider krank ist. — Danke. *(Abg. Probst: Die Sensibilität eines Caterpillars muß ich Ihnen bescheinigen! — Abg. Renner: Schmölz hat gestern eine hohe Auszeichnung bekommen!)* 14.23

Präsident: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Brennsteiner. Ich erteile es ihm.

14.23

Abgeordneter **Brennsteiner** (SPÖ): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Hohes Haus! Ich habe heute zum wiederholten Male die Möglichkeit, mich nicht zu den plauderhaften Ausführungen des Kollegen Probst zu Wort zu melden. *(Abg. Probst: Warum? — Wegen der geschriebenen Rede?)* Mit einer Ausnahme, lieber Fritz. Ich könnte dir nämlich ein konträres Beispiel aus der ersten Klasse erzählen, und zwar deshalb, weil ich mich auch in Richtung Westen des öfteren bewege. Aber entweder warst du auf der falschen Leich, wie man so sagt, oder im falschen Zug oder im falschen Bereich. *(Abg. Probst: Das war im Orient-Express um 0.13 Uhr!)* Ich kann das also für den Bereich vom Westen her unter keinen Umständen in der Form bestätigen. *(Abg. Probst: Fahr mit einmal!)* Bitte, ich möchte nicht unbedingt nach Graz fahren, denn ich fahre lieber nach Innsbruck. *(Beifall des Abg. Dr. Dillersberger.)*

Hohes Haus! Ich möchte zum Budget zurückkehren und mich im besonderen mit dem Kapitel 78, Post- und Telegraphenverwaltung, beschäftigen. Dazu einige grundsätzliche Ausführungen.

Die österreichische Post wurde und wird verstärkt zu einem modernen Dienstleistungsunternehmen mit marktorientierten Leistungsangeboten im Interesse der österreichischen Volkswirtschaft ausgebaut. Die Investitionspolitik der Post zielt darüber hinaus durch die Zuwendung zu neuesten Technologien auf die Auslösung von Innovationsimpulsen in der österreichischen Wirtschaft ab. Die Post ist dabei, alle durch die Annäherung Österreichs an die EG erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig zu setzen. Die Post ist bei der Erbringung ihrer Leistungen be-

Brennstener

müht, den Erfordernissen des Umweltschutzes und des sparsamen Umgangs mit Energie und Rohstoffen in optimaler Weise zu entsprechen.

Betrachtet man die ausgewiesenen Zahlen des VA 1990, dann erkennt man, daß sich bei Gesamtausgaben von rund 54,50 Milliarden und Einnahmen von 48,021 Milliarden ein Überschuß von 6,271 Milliarden ergibt. Nur ein Laie würde aus den Zahlen feststellen, daß die Post für Leistungen und Gebühren viel weniger verlangen könnte, da ja Milliardenüberschüsse erzielt werden. Ein ordentlicher Kaufmann sieht seine Erlöse nicht einzeln, sondern im Rahmen der gesamtwirtschaftlichen Situation. Er wird zu unterstützende Bereiche mit Stützung aus Rücklagen oder positiven Geschäftsbereichen bedienen müssen. So gehört nun einmal die Post als Teil zur Firma Österreich.

Sehr geehrte Damen und Herren! In ähnlicher Weise wurden in den siebziger Jahren im Rahmen von Investitionsgesetzen Mittel zur Verfügung gestellt, die heute — siehe VA 1990! — Früchte tragen. Die Post leistet daher heute neben dem hohen Einnahmenüberschuß doch einen wesentlichen Beitrag zum Budget, indem die Post die Ausgaben für ihre Pensionen selbst trägt und die im außerbetrieblichen Interesse liegenden Gebührenbefreiungen und Ermäßigungen aus ihren Einnahmen deckt.

Sehr geehrte Damen und Herren! Zu den Gebührenbefreiungen einige Worte. Es ist leichter, Befreiungen zu geben, als diese einzugrenzen. Die letzte Gesetzesnovelle in dieser Angelegenheit hat ja stürmische Proteste eingebracht. Es wird bei berechtigten Einsprüchen zu Lösungen kommen müssen, doch die grundsätzliche Linie muß beibehalten werden.

Wenn es insgesamt beim Rundfunk per 1. 11. 1990 337 125 Gebührenbefreite, beim Fernsehen 342 887 Gebührenbefreite gibt, während es insgesamt 322 209 Grundgebührenbefreite beim Telefon gibt und beide Teile ohne Beachtung des Postomnibusdienstes einen Gebührentgang von rund 800 Millionen Schilling ausmachen, so zählt dieser Betrag sicherlich nicht zu den vernachlässigbaren Größen und soll als solcher meiner Meinung nach sicher als notwendiger Beitrag für Unterstützungswürdige gesehen werden.

Sehr geehrte Damen und Herren! Leider haben viele Eltern ihre Kinder zuwenig Kostenbewußtsein gelehrt. Denn wenn Kinder und Jugendliche uneingeschränkt zum Telefon greifen können, dann ist ihnen auch später wenig bewußt, daß diese Dienstleistung auch etwas kostet. Je mehr Gebühreneinheiten verbraucht werden, desto mehr muß an Gebühren bezahlt werden.

Im Zusammenhang mit den Fragen einer Trennung der Postdienste von den Fernmeldediensten sowie der Verhinderung von angeblichen Quersubventionierungen zwischen den einzelnen Betriebssparten wird immer wieder auf die mit 1. Juli 1989 in Kraft getretene Reform der Deutschen Bundespost als Musterbeispiel hingewiesen. Dazu ist festzustellen, daß man zwar die Deutsche Bundespost mit dem Ziel, die politischen beziehungsweise hoheitlichen von den unternehmerischen Aufgaben zu trennen, in die Unternehmen Postdienst, Postbank und TELECOM aufteilte, gleichzeitig jedoch in den Grundsätzen des Poststrukturgesetzes die Einheit der Deutschen Bundespost verankert hat. Es ist auch dezidiert festgestellt, daß zwischen den Unternehmen, soweit sie nicht in der Lage sind, finanzielle Ungleichgewichte unternehmensintern zu beheben, Finanzausgleiche oder, anders ausgedrückt, Quersubventionierungen durchgeführt werden dürfen.

Noch ein Wort zur Unternehmensstruktur der Deutschen Bundespost. Diese stellt sich so dar, daß an der Spitze jedes Unternehmens ein Vorstand mit 8 bis 9 Mitgliedern steht. Darüber hinaus gibt es in jedem Unternehmen einen Aufsichtsrat bestehend aus 15 bis 21 Mitgliedern.

Wie sieht es bei der österreichischen Post aus? Die österreichische Post kennt schon von je her eine organisierte Trennung zwischen den einzelnen Betriebssparten: Postdienst, Fernmeldedienst und Postautodienst. Diese Trennung wirkt sich zunächst im finanziellen Bereich aus, das heißt, die bei der Deutschen Bundespost auch in Zukunft möglichen Quersubventionierungen gibt es bei der österreichischen Post nicht. Dies liegt auch im Verfassungs- und Budgetrecht begründet, weil durch die Detaillierung des Bundesvoranschlages sichergestellt ist, daß die vom Gesetzgeber bewilligten Mittel nicht von einer Betriebssparte zur anderen verschoben werden können. Die organisatorische Trennung besteht auch im personellen Bereich, weil der Gesamtpersonalstand auf einzelne Betriebssparten aufgeteilt ist und über diese Aufteilung die einzelnen Fachbereiche sorgsam wachen.

Auch die Organisation der einzelnen Sparten ist strikt getrennt und läuft in den obersten Stufen der Unternehmenshierarchie, zum Beispiel bei den Präsidenten, den Stabstellen, der Generaldirektion und beim Generaldirektor zusammen. Eine organisatorische Trennung zwischen hoheitlichen und betrieblichen Belangen würde aus derzeitiger Sicht einen Personalmehraufwand bis zu 60 Mitarbeitern erfordern, ohne daß sich im Betriebsbereich ein angemessener Rationalisierungseffekt erzielen ließe.

Daraus leitet sich ab, daß unsere Post eine auf österreichische Verhältnisse maßgeschneiderte

Brennstener

Organisationsform hat, die darüber hinaus kein Mehr an Personal, von dem finanziellen Aufwand für die Aufsichtsräte, die Vorstände mit ihren Mitgliedern erst gar nicht zu reden, aufweist.

Zusammenfassend kann jedenfalls behauptet werden, daß die österreichische Post zumindest dieselbe Effektivität wie die Deutsche Bundespost aufweist.

Sehr geehrte Damen und Herren! Die Post ist aufgrund des hohen Investitionsniveaus ein wichtiger Partner der österreichischen Wirtschaft. Fast 20 Milliarden Schilling fließen von der Post in die Wirtschaft. Durch die Liefer- und Leistungsaufträge können mehr als 30 000 Arbeitsplätze gesichert werden.

Dem Kollegen Moser — leider ist er nicht anwesend, aber vielleicht hört er mich im Saal irgendwo, sonst werde ich ihm das persönlich sagen — möchte ich im Zusammenhang mit seinen Investitionsüberlegungen dringend raten, sich das Fernmeldeinvestitionsgesetz anzuschauen und sich erst dann über den Schuldenstand, über Eigenkapital und Fremdkapital zu unterhalten.

Die Investitionsausgaben betragen 1990 fast 15 Milliarden. Von dieser Summe sind 13 Milliarden dem Fernmeldebereich zuzuordnen, jenem Zukunftsbereich, der derzeit auch weiterhin vorrangig für Einnahmenentwicklung grundgelegt ist.

Die Aufhebung des Monopols, eine immer wieder angesprochene Privatisierung, ist meiner Meinung nach, wie es heute bereits auch von ÖVP-Seite gesagt wurde, unter Berücksichtigung des verhältnismäßig kleinen österreichischen Marktes nicht von Vorteil.

Ich sage immer wieder, laienhaft ausgedrückt und simplifiziert: Ein Bauer, der seine beste Kuh schlachtet, ein Kaufmann, der seine besten Kunden verjagt, ein Fabrikant, der eine neue Maschine für zwei alte eintauscht, ein Händler, der seine Waren verschenkt, handelt schlicht und einfach falsch.

Eine Privatisierung beziehungsweise Neuorganisation der Post wurde auch vor wenigen Wochen im Bereich der Industriellenvereinigung im Zusammenhang mit der Forderung nach einer energischen Budgetsanierung verlangt. Ich verweise auf einen Artikel des „Kuriere“ vom 25. November, wo in der Überschrift steht: „Industrie drängt auf weitere Budgetsanierung.“ Und im letzten Satz steht natürlich auch wiederum: Die Post sollte privatisiert werden.

Im Rahmen des BVA 1989 erwirtschaftet die Post einen maßgeblichen Betriebsüberschuß, übernahm hohe gemeinwirtschaftliche Lasten und trug die Ausgaben für ihre Pensionen selbst.

Würde man das wegtun, würde das Budget mit rund 12 Milliarden Schilling belastet. Das ist sicherlich nicht im Sinne des Erfinders.

Gestatten Sie, meine Damen und Herren, daß ich zum Schluß noch feststelle: Seien wir stolz auf unseren guten, erfolgreichen, expandierenden Dienstleistungsbetrieb! Er bedient uns auch 1990 zu unser aller Zufriedenheit, dessen bin ich sicher. Daher möchte ich mich von dieser Stelle aus bei allen Mitarbeitern der Post, vom Zusteller und Fernmeldearbeiter angefangen bis zum Generaldirektor hinauf, recht herzlich bedanken.

Die sozialistische Fraktion stimmt den Ansätzen der Gruppe VII, insbesondere dem Kapitel 78, gerne zu. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP.) 14.34*

Präsident: Der nächste Redner ist Herr Abgeordneter Kirchknopf. Ich erteile ihm das Wort.

14.34

Abgeordneter Kirchknopf (ÖVP): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Hohes Haus! Die heutige Debatte über das Budgetkapitel Öffentliche Wirtschaft und Verkehr gibt auch mir Anlaß, mich mit dem Verkehrskonzept der Österreichischen Bundesbahnen für die Zukunft zu befassen.

Ich muß trotz Suchens leider feststellen, daß es insgesamt gesehen keines gibt. Denn die ÖBB haben bisher nur da und dort einige Projekte vorgelegt und wollen diese — wie die Diskussion über den Semmeringtunnel zeigt — ohne Rücksicht darauf, ob richtig oder nicht, auch durchsetzen.

Im Arbeitsübereinkommen zwischen der SPÖ und der ÖVP vom 16. 1. 1987 wurden in der Beilage 11 die Österreichischen Bundesbahnen behandelt. Unter Punkt 4 heißt es:

„Wir dürfen nicht das Langsamfahrgebiet Europas werden.“

Beim Personenverkehr unter Punkt 5 wird die „Anhebung der Reisegeschwindigkeit auf 160 km/h mit Spitzengeschwindigkeiten bis 220 km/h verlangt. „Daraus resultiert: Fahrzeitverkürzung auf die Hälfte auf den Haupttrouten.“

Und beim Güterverkehr soll die Anhebung der Zughöchstgeschwindigkeiten von derzeit 80 km/h auf 120 km/h erfolgen.“

Das sind die Vorgaben für die Österreichischen Bundesbahnen.

Ich muß nun die Frage stellen, wie die Österreichischen Bundesbahnen auf der Südbahn diese Vorgaben erfüllen wollen.

Derzeit konzentrieren sich ja die ÖBB auf den Semmeringtunnel, da dadurch — wie berechnet wurde — eine knapp 30minütige Fahrzeitverkürzung von Wien nach Graz erreicht werden kann.

Kirchknopf

Die Gesamtkosten für diesen Neubau des Semmeringtunnels werden sich auf über 5 Milliarden Schilling belaufen. Aber die unsicheren geologischen Verhältnisse des Semmeringmassivs lassen erwarten, daß die Kosten sicherlich höher sein werden. Es ist auch errechnet, daß sich diese Kosten erst in 40 Jahren amortisieren werden, das aber nur unter der Voraussetzung, daß tatsächlich 130 000 Reisende pro Jahr mehr diese Strecke benutzen, was aber unter Umständen doch bezweifelt werden muß angesichts dieser 30minütigen Fahrzeitverkürzung, die hier erreicht wird.

Diese Investition bringt nun, wie gesagt, eine Fahrzeitverkürzung von 30 Minuten. Meine Damen und Herren! Im Arbeitsübereinkommen von SPÖ und ÖVP wird für diese Strecke aber eine Fahrzeitverkürzung auf die Hälfte verlangt. Das bedeutet nicht 30, sondern abgeleitet von der derzeitigen Fahrzeit von 155 Minuten müßten dies 77,5 Minuten sein. Daß dieses Ziel auf der derzeitigen Streckenführung der Südbahn Wien — Graz erreicht werden kann, wird von allen Fachleuten bezweifelt.

Ich möchte dazu auf die von den ÖBB in Auftrag gegebene Little-Studie hinweisen. Diese Studie, die sich ausführlich mit der Hochleistungsstrecke Wien — Steiermark — Kärnten nach Italien befaßt, sieht unter anderem die Tatsache als Problem, daß derzeit Graz abseits der Durchzugsroute liegt, wodurch die Angebotsgestaltung erschwert beziehungsweise die Angebotsdichte vermindert wird. Die Einbindung von Graz in das Hochleistungsnetz ist daher nicht nur wünschenswert, sondern auch notwendig.

Diese Studie stellt dann auf Seite 25 weiter fest, daß für ein Hochleistungsniveau von 200 bis 250 Stundenkilometern die Topographie des Mur- und des Mürztals ein Ausweichen auf Neubaurassen — über das Burgenland, Oststeiermark und Koralpe — erzwingt. Diese Little-Studie schlägt dann auch folgende kostengünstige Trasse vor: Wien — Wampersdorf — Müllendorf — Siegraben — Günser Gebirge — Oberwart — Fürstenfeld — Gleisdorf — Graz. Diese Route würde dank relativ weniger Talübergänge und nur kurzer Tunnels einen nur etwas größeren Investitionsumfang erfordern als der vorgesehene Ausbau der Semmeringachse von Wien nach Graz.

Außerdem weist die Studie nebenbei auch noch darauf hin, daß der Ausbau der derzeitigen Südbahnstrecke zum Teil ja nur eine Geschwindigkeit von 125 Kilometern erreichen läßt. Das Arbeitsprogramm der Regierung sieht aber — ich habe es bereits erwähnt — 200 bis 250 km/h vor.

Was die Kosten betrifft, stellt die Little-Studie fest, daß zwischen Mürzzuschlag, Bruck, Graz ein Ausbau mit mehreren Neuabschnitten und Tun-

nellösungen aus topographischen Gründen äußerst problematisch erscheint, weshalb die auf über 9 Milliarden geschätzten Kosten wegen der Vielzahl sensibler und möglicher Änderungswünsche mit großen Unschärfen behaftet sind. Das heißt, daß dieser Ausbau wahrscheinlich über 10 Milliarden kosten würde. Die Fahrzeit könnte durch diesen sehr kostspieligen Ausbau der derzeitigen Südbahn um eine Stunde verkürzt werden.

Die Fahrzeitverkürzung über die vorgeschlagene Burgenlandtrasse — Oststeiermarktrasse, würde — wie das Arbeitsprogramm der Regierung vorsieht — die Fahrzeit von Wien nach Graz mehr als halbieren. Graz könnte von Wien aus in einer Stunde und 6 Minuten erreicht werden. Ich habe es vorhin erwähnt: Zur Zeit sind es 2 Stunden und 35 Minuten. Die Kosten für den Neubau der Trasse über Oberwart, Fürstenfeld, Graz werden mit rund 13 Milliarden Schilling geschätzt.

Trotz dieser Fakten hält aber die Bahn an einem Prestigeprojekt — ohne Rücksicht auf die Meinung von Verkehrsexperten — fest. Es wird — wie vor kurzem auch Generaldirektor Übleis am Semmering erwähnt hat — damit argumentiert, daß durch den Bau des Semmeringtunnels täglich um 100 Züge mehr auf dieser Strecke geführt werden könnten.

Das hat mich aber deshalb sehr erstaunt, da bei einem Gespräch von Vertretern der Burgenländischen Landesregierung mit den Österreichischen Bundesbahnen am 29. Juni dieses Jahres dem Wunsch des Burgenlandes, einen Direktzug aus dem Bezirk Oberpullendorf über Wiener Neustadt, die Südbahn, nach Wien zu führen, damit ein Umsteigen der Pendler vermieden wird, entgegengehalten wurde, daß derzeit eine zusätzliche Zugsgarnitur vom Fahrplan her nicht möglich sei. Wie man aber dann in weiterer Folge 100 Züge mehr führen will, wenn man nicht einmal einen Zug problemlos einschieben kann, können wahrscheinlich nicht einmal die Österreichische Bundesbahn erklären.

Es ist schon richtig und mir persönlich sehr wohl bewußt, daß die Mur-Mürz-Furche eine Problemregion darstellt. Man tut aber so, als ob durch den Bau der Burgenland-Oststeiermark-Trasse diese Region noch mehr veröden würde und als ob durch eine neue Trassierung die derzeitige Bahn eingestellt würde. Dem ist nicht so.

Die Probleme dieser Region sind aber nicht größer als etwa jene im Burgenland und in der Südsteiermark. Im jüngsten Monatsbericht des Wirtschaftsforschungsinstitutes wird aufgezeigt, daß die Lage an den Ostgrenzen — nämlich Kärntens, des Burgenlandes, der Region Süd-Oststeiermark und der Region Südsteiermark — ungünstig ist. Der Hauptgrund dafür ist die Randlage

Kirchknopf

dieser Regionen. Es muß daher die Bundesregierung alles daransetzen, diese Nachteile zu mildern. Eine verkehrsmäßige Anbindung dieser Gebiete ist daher vordringlich, da diese Randlage im Falle einer Teilnahme Österreichs am Europäischen Binnenmarkt noch verstärkt würde, meint dazu das Wirtschaftsforschungsinstitut.

Der Osten Österreichs braucht dringend eine Einbindung an den norditalienischen und süd-deutschen Raum. Und das noch aus einem weiteren Grund: Wir alle wissen, daß die politische Situation der osteuropäischen Länder in Bewegung geraten ist. Es ist zu erwarten, daß früher oder später ein fast freier Warenverkehr von Osteuropa nach West- und Südeuropa und umgekehrt stattfinden wird. Es ist dadurch zu erwarten, daß sich die Verkehrsströme der ČSSR, der DDR, Polens sowie der Sowjetunion bis hinauf nach Finnland im Raum Preßburg konzentrieren werden. Wie man hört, sollen in Preßburg die auf der Schiene herantransportierten Güter auf LKW geladen und durch Österreich transportiert werden. Umso notwendiger wären daher ein Auffangen dieser Transitbelastung und eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene.

Das kann aber nur dadurch erreicht werden, daß zusätzliche Schienenkapazitäten bereitgestellt werden und daß die ÖBB auch daran denken müssen, Preßburg schienenmäßig voll einzubinden, voll anzuschließen.

Das Burgenland wird sicherlich nicht akzeptieren, daß durch den Transit auf der Straße Verhältnisse wie in Tirol entstehen. Der Ausbau der Schiene ist daher vordringlich, und die Einbindung von Preßburg, Ödenburg und Steinamanger ist unbedingt notwendig. *(Beifall bei ÖVP und SPÖ.)*

Herr Bundesminister, ich ersuche Sie als zuständigen Verkehrsminister, auf die ÖBB einzuwirken, daß ein zukunftsorientiertes Gesamtkonzept erstellt wird, in welchem die zu erwartenden Verkehrsströme mitberücksichtigt werden.

Das Burgenland plant eine Studie über die neue alternative Hochleistungsstrecke bis Kärnten. Die Bundesländer Burgenland, Steiermark und Kärnten haben sich grundsätzlich dazu bereit erklärt, diese Studie mitzufinanzieren. Sie soll eine betriebswirtschaftliche Nutzung überprüfen und vor allem auch die Akzeptanz in der Bevölkerung untersuchen. Ich ersuche Sie, Herr Bundesminister, Ihr Ministerium, sich an den Kosten zu beteiligen. Desgleichen ersuche ich alle Zuständigen, den Alternativvorschlag zur Südbahn, einen Vorschlag der Länder Burgenland, Steiermark und Kärnten, zu unterstützen. *(Beifall bei ÖVP und SPÖ.)* 14.46

Präsident: Als nächster zum Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Kuba. Ich erteile es ihm.

14.47

Abgeordneter **Kuba** (SPÖ): Herr Präsident! Herr Staatssekretär! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Gestatten Sie mir, zu Beginn meiner kurzen Ausführungen vorerst einmal einen Dank auszusprechen. Am 7. Dezember hat im Weinviertel, im Raum Hollabrunn, eine Verkehrsenquete unter Teilnahme des Herrn Bundesministers für Verkehr und öffentliche Wirtschaft stattgefunden, die vor allem die Bestrebungen schon auch im Hinblick auf die Liberalisierung unseres Nachbarlandes Tschechoslowakei beinhaltet hat. Der Herr Verkehrsminister hat bei dieser Enquete im Beisein des Kollegen Dr. Bauer eine Verwendungszusage in die Richtung gemacht, daß er sich bemühen wird, über den Grenzübergang Šatov/Retz nach Möglichkeit — dort gibt es heute nur Güterzugsverkehr — probeweise Personenzüge zu führen.

Ich glaube, es ist ein großartiger Erfolg, heute mitteilen zu können, daß es über besondere Intervention des Kollegen Bauer und vor allem durch die äußerst flexible Haltung der Bundesbahn unter der Führung des Herrn Generaldirektors Dr. Übleis gelungen ist, schon morgen und übermorgen, am 16. und 17. Dezember, beziehungsweise am 22. und 23. Dezember von Znaim aus Personenzüge über Retz in das Weinviertel zu führen. Ich glaube, eine rasche Erledigung dieser Verwendungszusage des Herrn Verkehrsministers verdient wirklich den entsprechenden Dank. *(Beifall bei der SPÖ.)* Wir hoffen alle, daß diese Bestrebungen, unser Nachbarland ČSSR wieder enger, auch über die Schiene, an uns zu binden, auch den entsprechenden Erfolg haben werden. *(Neuerlicher Beifall bei der SPÖ.)*

Ein paar Bemerkungen zu den Bundesbahnen. Die Bahn im allgemeinen und auch die Nebenbahnen im besonderen erleben wirklich eine Renaissance. Im Bewußtsein der Bevölkerung ist eine Änderung eingetreten, und zwar in der Form, daß man nicht mehr dem Individualverkehr alles opfern will und doch die Prioritäten mehr auf den öffentlichen Verkehr legen wird.

Als Abgeordneter des Weinviertels bemühe ich mich immer, nicht nur im Verkehrsausschuß und im Budgetausschuß, wenn das Kapitel Verkehr behandelt wird, ein bißchen Lokalkolorit miteinzubringen.

Es liegt ein Antrag der Bürgermeister des Zaya-ales vor, unterstützt von den zuständigen Abgeordneten, auf Prüfung der Möglichkeit der Wiederaufnahme des Personenverkehrs zwischen Hohenau und Mistelbach. Seitens der Bundesbahnen wurde das geprüft, ein Investitionsvolumen in der Größenordnung von 20 bis 25 Millionen Schilling

Kuba

wurde hiefür geortet. Ich würde bitten und dringend ersuchen, diese Wünsche einer objektiven Prüfung zu unterziehen und unter Anstellung betriebswirtschaftlicher Untersuchungen doch bald zu entscheiden, ob eine solche Wiederaufnahme des Personenverkehrs möglich ist, und dann eben eine entsprechende Änderung der Nebenbahnverordnung zu veranlassen. Gleichzeitig damit soll — das ist ein großer Wunsch in dieser Region — die Flächenbedienung verbessert werden.

Ich stehe mit meiner Meinung, was den Bustarif bei den Autobussen der Post betrifft, nicht allein da: Erst gestern hat in einer Aussendung der Präsident des Österreichischen Arbeiterkammertages Mag. Vogler erklärt, daß die Bustarife im öffentlichen Verkehr zu hoch sind und an die Bahntarife angeglichen werden sollten. Diese Stimmen kommen aus allen politischen Lagern. Ich stimme dem zu, und zwar unter der Voraussetzung, daß eine ähnliche Rechnung erfolgen wird, wie das bei den Bundesbahnen möglich ist, nämlich eine Trennungsrechnung.

Wenn man A sagt zum öffentlichen Verkehr, dann muß man auch B sagen, daß mehr Mittel erforderlich sind, um die gemeinwirtschaftlichen Aufgaben erfüllen zu können.

Das Land Niederösterreich und vor allem Herrn Finanzreferenten Dr. Pröll werden wir bei dieser Maßnahme nicht auslassen können. Er wird da Farbe bekennen müssen. Es genügt nicht, rein plakativ zu sagen: Wir fördern den öffentlichen Verkehr, sondern wir wollen auch Taten sehen. Es erwartet auch die Bevölkerung des Weinviertels, daß schnell und effizient gehandelt wird.

Zum Punkt Verkehrsmaßnahmen im allgemeinen: Es besteht eine Forderung auch aus dieser Region, einen zusätzlichen Eilzug von Wien nach Laa an der Thaya zu führen beziehungsweise eine Fortführung von Mistelbach bis Laa. Es bestehen Vereinbarungen, Gespräche mit den ungarischen Staatsbahnen, mit den tschechischen Staatsbahnen, mit den polnischen Staatsbahnen, zwischen Warschau und Wien, zwischen Budapest und Wien Fernverkehrs- und Eilzugsverbindungen herzustellen. Das betrifft vor allem einmal Generaldirektor Dr. Übleis. Ich glaube, es kann die Bundesbahn im Hinblick auf die Planung und Ausarbeitung des Integrierten Taktfahrplanes nicht alle Verkehrswünsche dem Integrierten Taktfahrplan 1991/1992 unterordnen, denn viele dieser geforderten und berechtigten Maßnahmen, die auch von der Bundesbahn anerkannt werden, berühren den Integrierten Taktfahrplan nicht.

Ich möchte Sie, werter Herr Generaldirektor, ersuchen, diese Anliegen auch unter einem anderen Gesichtspunkt zu sehen und jene Maßnahmen, die ohne Beeinträchtigung des IT 1991 erfolgen können, früher umzusetzen.

Da die Betriebsdirektion sozusagen den Idealfahrplan für das Jahr 2000 publiziert hat, glaube ich, wäre es notwendig, in der Zwischenzeit jene Maßnahmen durchzusetzen, die es uns heute schon ermöglichen, effizientere Verkehrsverbindungen herzustellen.

Das Weinviertel und auch das Waldviertel erleben ja durch die Öffnung der Grenzübergänge der Tschechoslowakei einen neuen Aufbruch. Die Kollegen von meiner Partei, Kollege Parnigoni aus dem Waldviertel, Kollege Bauer und meine Person haben vor kurzem eine Arbeitsgemeinschaft „Zukunft Grenzland“ gegründet, und wir werden uns mit den Vertretern der Handelskammer, der Arbeitnehmervertretungen, des Bundeskanzleramtes und aller beteiligten Stellen am 17. Jänner 1990 in Laa an der Thaya zu einem Arbeitsgespräch treffen, an dem auch Vertreter des südmährischen Raumes teilnehmen werden, um eben auszuloten, abzusprechen, welche Möglichkeiten aus der Region gegeben werden, um bessere Verkehrsbedingungen, bessere Wirtschaftsbedingungen — soweit es eben in unserer Kompetenz liegt — einzuleiten und gemeinsam mit der Arbeitsmarktverwaltung bessere Bedingungen für Arbeitnehmer in diesem Bereich zu schaffen.

Es gibt ja einen großen Arbeitskräftebedarf im Weinviertel, der mit den derzeitigen Arbeitssuchenden nicht gedeckt werden kann. Eine Zahl hiezu: Allein im Bereich der Region Mistelbach gibt es 154 offene Lehrstellen, aber nur 10 Lehrstellensuchende. Das bedeutet gegenüber einem Arbeitsbedarf von 400 rund 150 offene Lehrstellen. Nunmehr sehen wir also eine Chance, in Zusammenarbeit mit unseren Nachbarn vielleicht jetzt einen Ausgleich finden zu können.

Die Finanzierung dieser Maßnahmen, die notwendig sein werden, um rasche Hilfe in dieser Region zu leisten, die ursprünglich bestehenden Eisenbahnübergänge wieder zu installieren, ist ein besonderes Anliegen nicht nur des Herrn Bundesministers für Verkehr, sondern der gesamten Regierung und aller hier im Hohen Haus vertretenen Parteien. Und die rasche Verwirklichung dieser Maßnahmen erfordert nicht nur eine genaue Planung, sondern auch die entsprechende Finanzierung.

Ich ersuche den Herrn Bundesminister beziehungsweise den Herrn Staatssekretär in dessen Vertretung, im Rahmen der Bundesregierung alle Maßnahmen zu setzen — sei es im Budget oder auch außerhalb des Budgets, damit die finanziellen Voraussetzungen dafür gegeben sind —, daß diese Maßnahmen schneller verwirklicht werden können.

Herr Staatssekretär! Herr Bundesminister! Wenn das geschieht, dann werden Ihnen das be-

Kuba

stimmt unsere Gäste aus dem Osten, aber ganz besonders die Bevölkerung des Weinviertels und des Waldviertels zu danken wissen. — Danke. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP.) 14.54*

Präsident: Als nächster Redner ist Herr Abgeordneter Dr. Lanner zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

14.54

Abgeordneter Dr. **Lanner** (ÖVP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich möchte zunächst mit meinem „Regionalkollegen“ Dillersberger beginnen. Er hat vor mehreren Stunden hier gesprochen. Ich habe ihm aufmerksam zugehört und hatte den Eindruck: Was Dillersberger nicht gedacht, gesagt oder schon gemacht hat, das hat es in dieser Republik auf dem Verkehrssektor überhaupt noch nicht gegeben. *(Abg. Dr. Dillersberger: Na, na!)*

Und dann habe ich mir gedacht: Er ist ein Anwalt, er legt Wert auf Fakten und Tatsachen. Er hat auch eine Reihe von Quellen zitiert. Ich habe ihm auch dabei aufmerksam zugehört, dann mußte ich aber feststellen, daß all sein Quellenmaterial mit dem Jahre 1987 beginnt. Ich habe mir gedacht: Warum eigentlich? — Vielleicht deshalb, weil die FPÖ vorher in der Regierung war und dort die Gelegenheit gehabt hätte, einiges in die Tat umzusetzen. *(Abg. Dr. Ofner: Wir haben den Verkehrsminister nicht gestellt! — Ruf bei der ÖVP: Aber in der Regierung seid ihr gewesen!)*

Wir stellen den Verkehrsminister auch nicht, glauben aber doch, daß wir in einer Reihe von Fragen der Tätigkeit des Verkehrsministers unseren Stempel aufgedrückt haben. *(Abg. Dr. Ofner: Ihr glaubt das, aber das ist nicht richtig!)* Herr Kollege Ofner, da ist „die Suppe zu dünn“, um einen Ausspruch von Ihnen abzuwandeln. *(Beifall bei der ÖVP. — Abg. Dr. Ofner: Ihr seid die Köche der dünnen Suppen!)* Ich möchte nur die Dinge ins rechte Lot rücken, nichts anderes.

Zur Verkehrspolitik eine Konsensbemerkung. Wir sind natürlich alle der Meinung, daß es notwendig ist, eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene durchzuführen. Ich möchte auch anerkennen, daß sich die Bundesbahnen in der letzten Zeit sehr darum bemühten. Ich möchte, weil der Verkehrsminister in der Zwischenzeit wieder da ist, sagen, daß ich mich zum Nachfahrverbot bekenne — das habe ich auch schon früher gesagt — und daß ich ihn diesbezüglich überall dort, wo ich die Möglichkeit und Gelegenheit dazu habe, dabei unterstützt. — Wir sind zwar sonst nicht immer einer Meinung, aber in diesem Punkt bedarf es der Unterstützung aller Seiten. Je größer diese ist, desto besser für die Sache und für Österreich.

Ich glaube also, daß die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene ein gemeinsames und wichtiges Anliegen ist. Aber — und das sage ich bei allem Respekt vor den Leistungen der Bahn — das bringt natürlich auch Probleme mit sich.

Und die Probleme werden über kurz oder lang größere Lärmbelastungen sein. Ich möchte es daher jetzt sagen, damit nicht dann unsere Bürger kommen und sagen: Ja habt ihr denn nicht früher gewußt, was da auf uns zukommt? Denn mehr Verkehr — auch auf der Schiene — bedeutet mehr Lärm. Was kann man dagegen tun? — Ich glaube, man könnte ein strategisches Maßnahmenpaket schnüren, wobei zu sagen ist, daß vier Bereiche von besonderer Bedeutung sind.

Erstens: Die ÖBB brauchen einen lärmdämpfenden Oberbau. Wenn man sich das von vornherein vornimmt und in der künftigen Planung darauf besonderes Gewicht legt, dann könnte das im Hinblick auf eine stärkere Verkehrsfrequenz — zugegebenermaßen — eine kleine, aber es kommt auf die Summe der Maßnahmen an, Lärmerleichterung bringen.

Zweitens: Es bedarf der Weiterentwicklung und des Einsatzes lärmarmer Waggons. Diesbezüglich ist bereits einiges geschehen, aber ich glaube, da müßte noch viel mehr gemacht werden.

Dritter Punkt, der umstritten ist. Ich möchte meine Meinung dazu sagen, nämlich zur Frage der Fahrgeschwindigkeit. Je höher die Geschwindigkeit, desto größer der Lärm. Dabei ist es ein großer Unterschied, wo die Bahn unterwegs ist: Auf dem flachen Land oder in einem engen Gebirgstal. In geographisch sensiblen Gebieten sollten wir vom Geschwindigkeitsrausch Abschied nehmen. Ich glaube, das ist ein ganz wichtiger Punkt, wenn wir der Bevölkerung keine zusätzliche Lärmbelastung zumuten wollen.

Der vierte Punkt betrifft die Lärmschutzbauten der Bahn, wobei es darauf ankommt, daß sich diese Bauten in das Landschaftsbild einordnen.

Auch hier gibt es die Möglichkeit der Umweltverschmutzung durch das optische Bild, wie wir das im Straßenverkehr in den Anfangstagen leider gemacht haben. Heute ist es besser.

Wir sollten bei der Bahn nicht den gleichen Fehler machen. Wir sollten nicht irgend etwas hinstellen, nicht irgend etwas bauen, sondern das Beste sollte uns gerade gut genug sein. Hier gibt es eine Reihe ausländischer Beispiele, eine Reihe von Erfahrungen. Ich glaube, wenn man dieses Maßnahmenpaket als Ganzes, also einen lärmdämpfenden Oberbau, eine bessere Ausstattung und technische Verfeinerung der Waggons, nicht

Dr. Lanner

zu hohe Geschwindigkeiten, insbesondere in den Gebirgstälern, und landschaftschonende Lärmschutzbauten, in Angriff nimmt, dann wird auch die künftige Frequenzsteigerung bei den Bundesbahnen, was die Lärmbelastung für die Anrainer anlangt, verkraftbar sein.

All das, was ich gesagt habe, sollte man mit Nachdruck verfolgen. Ich glaube natürlich schon, daß die Bundesbahnen willens und bereit sind, das Bestmögliche zu tun. Aber bei anderer Gelegenheit meinte heute der Verkehrsminister — und ich unterstreiche das —: Was man nicht vorschreibt, wird nicht gemacht. Und so wie wir Vorschriften haben für den lärmarmen LKW, sollten wir auch Normen entwickeln für die lärmarme Bahn, an die sich die Bundesbahnen zu halten haben, damit wir nicht die böse Überraschung erleben, daß man uns eines Tages sagt: Jetzt ist es soweit, und ihr Politiker habt wieder alles versäumt, habt nicht vorausgedacht.

Die Verlagerung von der Straße auf die Schiene ist ein wichtiges Anliegen. Aber mindestens ebenso wichtig sollte es uns sein, daß wir diese Verlagerung in einer umweltfreundlichen, lärmarmen Form mit einer Flüsterbahn durchführen. *(Beifall bei der ÖVP und Beifall des Abg. Marizzi.)* 15.02

Präsident: Zu einer tatsächlichen Berichtigung hat sich Herr Abgeordneter Dr. Dillersberger gemeldet.

Herr Abgeordneter! Es stehen Ihnen 3 Minuten zur Verfügung.

15.02

Abgeordneter Dr. **Dillersberger** (FPÖ): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Den Zukunftsvisionen des Abgeordneten Dr. Lanner habe ich nicht zu widersprechen. Er hat allerdings hier die Behauptung aufgestellt, daß in der Zeit der sozial-liberalen Koalition, also in der Zeit, als die Freiheitliche Partei in der Regierung war, im Transitbereich keinerlei Maßnahmen gesetzt worden wären. *(Abg. Dr. Lanner: Keine wirkungsvollen!)* Diesen Ausführungen habe ich zu entgegnen, und ich habe sie dahin gehend zu berichtigen, daß selbstverständlich entsprechende Maßnahmen gesetzt worden sind. *(Präsident Dr. Marga Hubinek übernimmt den Vorsitz.)*

Herr Kollege Dr. Lanner weiß es selbst, weil er als oppositioneller Abgeordneter von der damaligen Regierung seinen Wunsch, in Angath eine Probestrecke für den Flüsterasphalt zu bekommen, erfüllt erhalten hat. Und der Abgeordnete Dillersberger weiß es, weil er vom derzeitigen Generaldirektor und damaligen Bautenminister Dr. Übleis die Flüsterasphaltstrecke Kufstein im Jahre 1985 bekommen hat. Es sind gerade im Be-

reich des Bezirkes Kufstein in dieser Zeit eine Reihe von Lärmschutzwänden gebaut worden.

Herr Kollege Dr. Lanner! Ihre Ausführungen sind auch deshalb unrichtig, weil damals das erste Konzept zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene ausgearbeitet wurde und es einen gemeinsamen Antrag von SPÖ und FPÖ auf Maßnahmen im Transitverkehrsbereich gegeben hat, in dem auch das Nachtfahrverbot enthalten war und der nur deshalb nicht realisiert werden konnte, weil die Regierung, aus welchen Gründen auch immer, aufgelöst wurde. *(Beifall bei der FPÖ.)*

15.04

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Roppert.

15.05

Abgeordneter **Roppert** (SPÖ): Frau Präsidentin! Herr Bundesminister! Sehr geschätzte Damen und Herren! Hohes Haus! Vor einer Stunde und 14 Minuten — ich bin genau mit der Zeitangabe — erlebten wir hier einen der schwärzesten Tiefpunkte des Parlamentarismus. Ich sage das vor allem für die Zeit, für die ich hier im Haus als Zeitzeuge dastehen kann, und das sind immerhin 11 Jahre.

Kollege Bergsmann von der Österreichischen Volkspartei ging hier herunter und meinte, seinem Sprecher zum Verkehrswesen, dem Abgeordneten Pischl, sehr großes Lob zollen zu müssen. Das sei ihm unbenommen. Das soll er tun; keine Frage. Wir werden da kaum widersprechen. Wir haben auch keine Ursache dazu. Nur, Hohes Haus: Wer nur ein bißchen Insider ist in der Verkehrspolitik in den letzten Jahren in diesem Land — nur ein bißchen! —, der weiß, daß die „Neue Bahn“ das Lebenswerk des Abgeordneten Hans Schmölz ist. Er braucht nur ein bißchen Insider zu sein. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Liebe Damen und Herren! Geschätzte Abgeordnete! Kollege Schmölz war fast 14 Jahre Zentralsekretär. Zum Schluß war er Obmann der Gewerkschaft der Eisenbahner. Und er mußte aus gesundheitlichen Gründen, wegen einer schweren Erkrankung, seine Funktion im Nationalrat zurücklegen. Gestern wurde ihm für seine Tätigkeit eine sehr hohe Bundesauszeichnung überreicht.

Und es blieb dem Kollegen Bergsmann — es fällt mir nach diesem Auftritt schwer, „Kollege“ zu sagen, obwohl er Eisenbahner ist — überlassen, die Verdienste des Kollegen Schmölz nicht nur nicht zu erwähnen — auch das ist nicht unser Anliegen —, sondern so zu mindern, daß er nicht gesagt hat, warum Kollege Schmölz beim Zustandekommen beziehungsweise bei den Beratungen im Verkehrsausschuß, als es um die „Neue Bahn“ gegangen ist, nicht dabei war. Erst nach Zwischenrufen war er bereit, das Wort von einer Er-

Roppert

krankung in den Mund zu nehmen. Und, Kollege Felix Bergsmann, die Entschuldigung, die nicht an mich oder an das Haus, sondern an den Kollegen Schmölz gerichtet sein müßte, fehlt bis jetzt. Die fehlt bis jetzt! *(Beifall bei der SPÖ. — Ruf bei der ÖVP: Ist auch nicht notwendig!)*

Meine Damen und Herren! Es war dies das Gesicht eines Abgeordneten der Partei, mit der wir uns in Koalition befinden. Es war dies das Gesicht eines FCG-Funktionärs. Zur Verdeutlichung für denjenigen, der nicht weiß, was das heißt: Fraktion Christlicher Gewerkschafter. Ich habe aus dieser Bemerkung von Ihnen nichts herausgehört von einem christlichen, geschweige denn von einem sonstigen humanen Gedanken. Vielleicht ist Ihr Auftritt hier die Erklärung dafür, Hohes Haus, warum genau diese Fraktion Christlicher Gewerkschafter bei den jüngsten Personalvertretungswahlen wieder einmal eine vernichtende Niederlage bei den Eisenbahnern erlitten hat. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Und ich richte diesen Vorwurf wirklich ganz deutlich nur an Sie persönlich, nicht an die Abgeordneten der ÖVP, weil ich das von Ihnen in dieser Form hier nicht erwartet hätte. *(Zwischenruf bei der ÖVP.)* Ohne eine tatsächliche Berichtigung anbringen zu wollen, halte ich fest: Die Arbeit für die „Neue Bahn“ wurde im Verkehrsausschuß von Kollegen Pischl und von Kollegen Obmannstellvertreter Brennstener gemeinsam getragen. — Ich glaube, damit wäre die Wahrheit hier wieder ein bißchen ins richtige Lot gerückt worden.

Geschätzte Damen und Herren! Wir behandeln heute das Budget für das Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen. Ich halte fest, daß dies zum letzten Mal in dieser Legislaturperiode geschieht, und ich erinnere ein wenig daran, daß es für die Arbeit in der Verkehrspolitik ein Koalitionsabkommen gegeben hat. Und damit dies nicht vor lauter Kritik untergeht, nenne ich einige Punkte, was in diesen vier Jahren in der österreichischen Verkehrspolitik mit sehr viel Übereinstimmung, mit sehr viel Konsens — das sage ich auch bewußt — geschehen ist.

Die Österreichischen Bundesbahnen haben dort, wo man es ihnen vorschreibt, wo sie ihre kaufmännische Gesamtrechnung zu legen haben, in den letzten zwei Jahren allein über 1 Milliarde Schilling eingefahren. Das geht unter.

Ich halte weiters fest, daß der Bundeszuschuß für die Österreichischen Bundesbahnen in den letzten Jahren in Milliarden Größen gesunken ist.

Ich halte darüber hinaus fest, daß die Rationalisierungsmaßnahmen, die gesetzt worden sind, wirklich greifen. Einer meiner Vorredner hat das auch gesagt. Aber, Hohes Haus, dies nicht immer

zur ausschließlichen Freude der Bediensteten. Wenn hier davon gesprochen worden ist, daß rund 4 000 Dienstposten in den letzten Jahren bei den Österreichischen Bundesbahnen wegrationalisiert worden sind, dann sage ich gleich dazu — auch das wurde bereits erwähnt —, daß wir bis zu 600 Züge mehr im Jahr führen und daß wir jetzt schon wieder die Situation haben, daß vor allem im Westen Österreichs keine Leute zu den Bundesbahnen kommen, um dort einen Arbeitsplatz zu finden. Ja es geht noch weiter: In Vorarlberg rechnen Eisenbahner ab, um in die Schweiz arbeiten zu gehen. Das wird also in Zukunft ein Problem.

Sicherlich hängt das auch damit zusammen, daß entscheidende Belastungen diesen Dienstleistungsbetrieb für viele Menschen in Österreich unattraktiv machen, wenn ich nur denke: Sonn- und Feiertagsdienst, Nachtdienst und ähnliche Dinge mehr. Vielleicht spielt auch die Bezahlung eine Rolle. Damit bin ich ein bißchen beim Kollegen Probst, der jetzt leider nicht im Saal ist. Aber einer meiner Nachredner wird ihm auf die vergleichende Gegenüberstellung der Produktivität bei den Eisenbahnen, europäisch gesehen, eine Antwort geben. Ich hoffe, er nimmt sie so objektiv auf, wie es gedacht ist.

Geschätzte Damen und Herren! Nur einige wenige Zahlen zum Budget, und da sei wieder nur herausgegriffen: Welches Investitionsvolumen steht den Bahnen für 1990 zur Verfügung? — Wenn ich auch EUROFIMA, also Fremdfinanzierung, miteinrechne, dann heißt das: Im Jahr 1990 stehen 6,4 Milliarden Schilling für eine Verkehrspolitik, soweit sie die Schiene betrifft, aber auch mit entsprechenden Auswirkungen auf die Straße, in Österreich zur Verfügung.

Jeder Schilling, der auf diesem Weg investiert wird, ist nicht nur ein Schilling für die Eisenbahn. Jeder Schilling, der da investiert wird, bedeutet: Ein Baum in Österreich wird länger leben. Jeder Schilling, der da investiert wird, bedeutet: Ein Quadratmeter Boden wird weniger mit Schwermetallen und anderen Giften verseucht werden. Jeder Schilling, der da investiert wird, bedeutet: Ein Kind wird nicht so rasch an Atembeschwerden in diesem Land leiden. Jeder Schilling an Investition in die Österreichische Bundesbahnen ist ein Schilling für das österreichische Volk! *(Beifall bei der SPÖ.)*

Geschätzte Damen und Herren! Ich möchte nur kurz, da ja die zeitliche Vorgabe hier sehr enge Grenzen zieht, noch sagen, daß für meinen Direktionsbereich in Villach im nächsten Jahr rund 608 Millionen Schilling zur Verfügung stehen werden, um die eingleisigen hauptbahnmäßigen Strecken doch zu einer zweigleisigen Gesamtführung ausbauen zu können. In diesem Zusammenhang habe ich einen Wunsch, der keine

Roppert

Hauptbahn betrifft, aber ein, glaube ich, für Gesamtkärnten doch sehr wesentliches Anliegen ist.

Vor kurzem wurde auf der Strecke St. Paul — Lavamünd der besetzte Dienststellenbetrieb im Bahnhof Lavamünd eingestellt. Es herrscht nun die Befürchtung, daß in absehbarer Zeit die gesamte Strecke St. Paul — Lavamünd gefährdet sein könnte.

Herr Bundesminister! Herr Generaldirektor! Ich gehe ein bißchen in die Geschichte zurück. Beim Bau der Jauntalbahn vor mehreren Jahrzehnten war ursprünglich die Trassenführung über Lavamünd geplant. Das wurde dann doch nicht durchgeführt, und die Trassenführung ging bei dieser Bahnstrecke über das Granitztal. Aber man hat ein politisches Versprechen — Jauntalbahn, Südkärnten — abgegeben, daß durch diese neue Trassenführung die Strecke St. Paul — Lavamünd nicht in Frage gestellt sein darf. Ich bitte, daß man sich an dieses Versprechen erinnert und tatsächlich die Existenz der Strecke St. Paul — Lavamünd nicht gefährdet.

Herr Bundesminister! Ich darf schon zum Schluß kommen. Es wäre noch viel zu sagen, aber es gibt ja Nachredner. Ich möchte auf diese verkehrspolitische Maßnahme in Ihrer Ära, die weltweit Anerkennung findet, noch einmal eingehen. Es ist durchaus möglich, daß nach wie vor irgendwo jemand Austria mit Australia verwechselt. Aber, Herr Bundesminister, soweit es Ihre Umweltpolitik, Ihre Verkehrspolitik, die Verkehrspolitik der österreichischen Bundesregierung, betrifft, darf das nicht mehr passieren.

Wir sind Vorreiter beim Katalysator. Wir sind jetzt Vorreiter mit dem Nachtfahrverbot, auch wenn es von links und rechts bekämpft wird durch kurzsichtige Maßnahmen. Es darf doch niemand glauben, der nach dem Stimmzettel schießt, wenn er Ausnahmegenehmigungen über Gebühr gewährt, daß ein roter, ein schwarzer, ein blauer oder ein grüner Stimmzettel geeignet ist, die gesundheitliche Situation, soweit sie vom Verkehrsgeschehen beeinflusst werden kann, zu verbessern. Das ist eine Frage, die weit über Parteigrenzen hinausgeht.

Herr Bundesminister! Wir danken Ihnen für Ihren Einsatz in dieser Frage. Und ich sage es noch einmal: Was die Umweltpolitik betrifft, gibt es ein Verwechseln von Australia und Austria in Europa nicht mehr. — Ich danke Ihnen. *(Beifall bei der SPÖ.) 15.15*

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als nächster zum Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Eigruher.

15.15

Abgeordneter Eigruher (PPÖ): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Herr Bundesminister! Hohes

Haus! Ein gutes Beispiel dafür, wie Österreich zwischen Schwarz und Rot aufgeteilt ist, hat uns gestern Kollege Bergmann gegeben. *(Abg. Roppert: Heute auch!)* Er hat nicht nur heute einen Fehler gemacht, sondern, glaube ich, auch gestern. Er hat nämlich gestern am Schluß seine Rede zum Postenausschreibungsgesetz der ÖBB gesagt: Und aufgrund dieses Gesetzes können in Zukunft auch die Enkerln der Freiheitlichen zu den Österreichischen Bundesbahnen gehen. — Herr Kollege Bergmann! Das ist sehr lustig. Ich kann Ihnen nur sagen: Wir haben noch keine Enkerln. Zumindest sind jene des Kollegen Huber dafür noch zu klein. Ich hoffe, daß sie bald so groß sind, daß sie zu den Bundesbahnen gehen können. Ich würde mich freuen, wenn sie dort auch wirklich aufgenommen würden.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Bundesminister! Ich möchte mich nur ganz kurz mit dem LKW-Problem befassen. Ich werde mich gar nicht mit den Grünen einlassen, die alles in Frage stellen. Ich habe mir zwar einiges vorgenommen, aber ich glaube, es wäre müßig, dazu etwas zu sagen. Wir wissen ohnehin, wie sich die Grünen verhalten. Sie sind gegen alles. Nur: Wovon wir alle leben sollen, das, glaube ich, vergessen sie.

Was mich interessiert, Herr Minister, ist Ihre Meinung dazu, daß jetzt Italien nach der Bundesrepublik Deutschland auch ein Nachtfahrverbot einführen wird. Ich werde mich gar nicht darüber auslassen, welche Probleme das für die Gesamtwirtschaft, vor allem für den Verkehr, aber auch für die Industrie, bringen wird. Ich möchte nur ein ganz kleines Beispiel eines Frächters aus dem Mühlviertel bringen.

Dieser Mann hat drei LKWs und fährt für einen Holzhändler, der auch schneidet, täglich vom Mühlviertel nach Hamburg. Die drei LKWs sind für diese Firma voll ausgelastet. Das Ganze geht so vor sich, daß das Holz tagsüber geschnitten und am Abend verladen wird. Während der Nacht fahren die LKWs dann nach Hamburg. Sie müssen um 8 Uhr früh dort sein, und man muß in einem Betrieb entladen, wo es keinen Bahnanschluß gibt. Auch im Mühlviertel ist weit und breit kein Bahnanschluß. Es ist daher nicht möglich, den Transport auf die Schiene zu verlagern. Also es muß der LKW fahren. Nach dem Nachtfahrverbot, das jetzt in der Bundesrepublik Deutschland kommen wird, wird der Unternehmer gezwungen sein, diese Aufträge deutschen Firmen zu übertragen. Und der Mann, der bisher mit seinen drei LKWs ausgelastet war und teilweise sechs Leute beschäftigt hat, denn diese können ja auch nicht ununterbrochen auf Achse sein, muß wahrscheinlich den Konkurs antreten.

Ich frage Sie, Herr Bundesminister: Was können Sie beziehungsweise was kann die Bundesre-

Eigruber

gierung dagegen unternehmen, daß diese vielen Unternehmen in ihrer Existenz bedroht sind? Das sind sicher keine großen Firmen. Ich rede jetzt nicht für die Multis, die mit einigen hundert LKWs auf den Straßen fahren. Diese werden sowieso auch ihre Probleme bekommen, aber ich glaube, sie sind auch besser in der Lage, diese zu meistern. Ich spreche jetzt für die Kleinen, und es sind Tausende davon betroffen. Sie wissen ja, es sind mehr als 30 000 Personen in dieser Branche beschäftigt, und ich würde mir wünschen, hier von Ihnen eine Lösung zu hören.

Ganz kurz, meine Damen und Herren, zu den Bundesbahnen. Sie haben große Pläne. Ich kann Ihnen nur sagen: Das Angebot liegt im Detail. Ich würde Sie bitten, sich mehr um die kleineren Probleme, die leichter zu lösen sind, zu kümmern, denn nur das wird die Bevölkerung kurzfristig annehmen. Und das wäre absolut notwendig.

Vergessen Sie vorläufig den Semmeringtunnel, kümmern Sie sich bitte lieber um die entstehenden Transitrouten zwischen Ost und West! Die A 1 wird überlastet sein. Wir bekommen die schmutzigen LKWs aus Rumänien, Bulgarien und Ungarn herein. Schauen Sie, daß wir bei der Nord-Süd-Route schneller vorankommen! Bauen Sie endlich die Schleife Traun! Ich weiß, daß diese zwar geplant ist und forciert wird, aber bis jetzt hat Traun noch kein Ansuchen.

Schauen Sie, daß die Verladestellen so rasch wie möglich gebaut werden! Mein Kollege Dillersberger hat heute Kiefersfelden genannt. Es wäre auch wichtig, sich mit den Italienern zu arrangieren, ob sie irgendwann einmal einen Streik geplant haben. Ich glaube, dagegen müßte man sich absichern, denn wenn die Italienischen Staatsbahnen einmal streiken, dann ist das ganze System in Frage gestellt.

Herr Bundesminister! Noch eine Frage bezüglich entstehenden Transits zwischen den Ostblockländern und der EG. Was haben Sie inzwischen unternommen, und was gedenken Sie in der nächsten Zeit zu tun? Ich glaube, hier kommen große Probleme auf uns zu. Ich frage Sie, als Oberösterreicher besonders betroffen, da viele von der Tschechoslowakei hereinkommen: Was haben Sie vor mit der Strecke Linz — Summerau — Budweis? Wie wollen Sie versuchen, die Leute auf die Schiene zu bekommen?

Einige Kleinigkeiten noch, aber vielleicht sehr wichtig auch für den Personenverkehr. Ich habe schon vor Jahren Kollegen Prectl und den damaligen zuständigen Minister darauf aufmerksam gemacht, daß der „Wiener Walzer“ immer nur einen halben Waggon erste Klasse von Salzburg bis Wien führt. Dieser Waggon ist vor allem im Winter überlastet, daher können viele Leute nicht fahren, die dann natürlich wieder umsteigen. Es

sind vor allem Angestellte der verstaatlichten Industrie, die wieder mit privaten Autos fahren, und das ist gerade das Gegenteil von dem, was wir wollen.

Ist es bitte nicht möglich, innerhalb von acht Jahren — in denen laufend auch von Kollegen Beschwerden kommen, daß die Leute von der privaten Wirtschaft und alle gehobenen Angestellten mit der ersten Klasse fahren wollen — endlich einmal einen ganzen Erste-Klasse-Waggon zu bekommen?

Dann noch eine Erscheinung in der letzten Zeit: Der „Wiener Walzer“ und der „Wien — Holland-Express“ haben laufend Verspätungen. Es kommt kaum ein Zug pünktlich an. Ist es nicht möglich, daß man, wenn man weiß, daß der „Wien — Holland-Express“ eine Stunde 20 Minuten und der „Wiener Walzer“ 40 Minuten Verspätung hat, in Salzburg zwei Waggon mit einer Lok nach Wien schickt, damit die Leute, die in Wien Termine haben — es geht nicht um uns Abgeordnete, es geht um die vielen Wirtschaftstreibenden, um die vielen Angestellten der Wirtschaft —, pünktlich nach Wien kommen und ihre Termine einhalten können? (*Beifall bei der FPÖ.*) Denn wenn das nicht der Fall ist, dann wird die Bahn abgelehnt, und die Leute fahren wieder mit dem Auto. Und das wollen wir alle nicht!

Meine Damen und Herren! Sie werden daran gemessen werden, ob Sie so rasch reagieren können, wie es für die Wirtschaft und für den Nahverkehr notwendig ist.

Ich glaube, das wären wichtigere Probleme als die Frage, ob ich, mit 200 km/h durch Österreich flitze. Es ist nicht so wichtig, ob ich eine Viertelstunde früher nach Linz komme, es ist mir aber wichtig, daß ich ein gutes Angebot habe, das auch pünktlich ist.

Dasselbe gilt für die Nahverkehrsstrecken. Sie müssen versuchen, ein besseres Angebot dahingehend zu machen, daß Sie sich nach den Bedürfnissen der Menschen richten, zum Beispiel nach den Beginnzeiten großer Betriebe oder nach den Stadtzentren. Ich glaube, das wäre wichtiger, als unbedingt solche großen Projekte durchführen zu wollen. (*Beifall bei der FPÖ.*) 15.23

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Fink.

15.23

Abgeordneter Fink (ÖVP): Frau Präsidentin! Herr Bundesminister! Sehr geehrte Damen und Herren! Schon 1975 hat die Bahn ihre einstmals führende Rolle im Personen- und Güterverkehr an den Verkehrsträger Straße verloren.

Der Gütertransport durch Österreich auf der Bahn betrug 1975 8,4 Millionen Tonnen und

Fink

1988 10 Millionen Tonnen, auf der Straße 1975 10,4 Millionen Tonnen und 1988 21 Millionen Tonnen. Die Gründe hierfür liegen in den nicht-marktgerechten Angeboten, den veralteten Organisationsstrukturen in unzureichenden Investitionstätigkeiten, mangelhaften Kooperationen und Koordinationen.

Das einfachste Gesetz des Marktes, daß nur gut geführte Produkte und Markenartikel dem Kunden anbietbar sind, zeigt sich auch auf dem Verkehrsmarkt.

Durch die „Neue Bahn“ erhofft sich die Steiermark — und das sicherlich zu Recht —, daß die seit Jahrzehnten bestehenden Benachteiligungen im Bahnverkehr sowohl bei den überregionalen Hochleistungsstrecken als auch im Nahverkehr rasch behoben werden. Das heißt, daß nicht nur das Wirtschaftsdreieck Wien-Linz-Graz bahnmäßig zu erschließen ist, sondern daß auch der zweigleisige Ausbau der Strecke Linz — Spielfeld, der Semmering-Basistunnel und in weiterer Folge auch der Koralpe-Basistunnel in Angriff zu nehmen sind.

Im begleitenden Huckepackverkehr hat die Rollende Landstraße Graz — Regensburg jetzt zusätzlich durch das Nachtfahrverbot eine starke Zuwachsrate. Diese Rollende Landstraße kennt nur eine Zufahrt, und die liegt direkt in der Stadt Graz, in einer Stadt, die sehr stark von Smog belastet ist. Es ist daher dringend geboten, die Zufahrt nach außen zu verlegen.

Die Strecke Graz — Bruck ist schon sehr belastet. Allzu viel wird sie nicht mehr vertragen. Für eine eventuelle Streckenunterbrechung sind überhaupt keine Vorkehrungen beziehungsweise Überlegungen getroffen worden.

Die Strecke über Aspang bietet sich als Ausweichstrecke an und müßte ausgebaut werden.

Die Steiermark wird, obwohl sie schon genug durch den Transitverkehr in der Nord-Süd-Richtung belastet ist, auch Transitland in der Ost-West-Richtung werden. Die Veränderung des gesamten Ost-West-Verhältnisses wird auch wesentliche Auswirkungen auf die Verkehrsbeziehungen nach sich ziehen. Es ist mit größeren Transportmengen und einer Intensivierung des Verkehrs auf der Ost-West-Achse zu rechnen. Das bedeutet aber, daß das Burgenland, die Ost- und die Weststeiermark betroffen werden. Vorausschauend ist daher die Schaffung entsprechender Infrastrukturen erforderlich.

Was ist bisher für die Oststeiermark gemacht worden, Herr Minister? — Ja, das Verkehrsangebot wurde beziehungsweise wird laufend unter Berücksichtigung der Wünsche der verschieden-

sten Interessenvertretungen erstellt und den allgemeinen Verkehrsbedürfnissen angepaßt.

Das schlechte beziehungsweise ramponierte Image der Eisenbahn kann aber nicht nur durch solche Maßnahmen aufpoliert werden. Die Fahrzeit für die Strecke Feldbach — Graz mit einer Länge von nur 54 km beträgt zwischen 60 und 75 Minuten. Beinahe täglich beschweren sich Pendler, daß die Züge verspätet in Graz ankommen, daß sie zum Teil stehen müssen und daß das Wagenmaterial alt ist. — Kein Wunder. Waggons, die man in Villach ausscheidet, finden in der Steiermark Verwendung!

An die Pendlerzüge können keine Waggons mehr angehängt werden, weil die Belastungen für die Lokomotiven zu groß sind. Auch nicht verwunderlich, allesamt sind schon über 20 Jahre alt! Beinahe jeden Tag bleibt eine Lok auf der Strecke liegen.

Nicht nur schlechte und alte, sondern auch zu wenige Züge stehen zur Verfügung. Das entspricht nicht dem Schrei, auf das öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Die „Neue Bahn“ macht zwar viel Werbung für ihr Prestigeprojekt, geht aber an der Realität vorbei!

Die Elektrifizierung des Streckenabschnittes Graz — Feldbach — Jennersdorf hat man vorangetrieben, sie ist im derzeit gültigen Elektrifizierungsprogramm der ÖBB enthalten. Das ist aber schon alles. Man ist wieder einmal steckengeblieben. — Millionen für Wien, die Oststeiermark wieder einmal Null! — So hat es die steirische „Kronen-Zeitung“ geschrieben.

Sehr geehrte Damen und Herren! Es kristallisiert sich für den Verkehr der Zukunft immer mehr heraus, daß für die Länder südlich des Alpenhauptkammes der Semmering-Basistunnel und die Koralpenbahn einschließlich des Tunnels von ausschlaggebender Bedeutung für die weitere und bessere Verkehrserschließung der Steiermark sind.

Die Verbindung Graz — Klagenfurt ist die Eisenbahnstrecke, die in Österreich fehlt. Die Bahnstrecke Graz — Klagenfurt über Bruck an der Mur ist um 130 Prozent länger als die kürzeste Verbindung. Es ist daher verständlich, daß diese Strecke weder vom Reisenden noch für den Güterverkehr angenommen wird.

Schon jetzt muß an die Aufgabe der Realisierung des wichtigsten Nachholbedarfes herangegangen werden. Die Baukosten dieser rund 124 km langen zweigleisigen Eisenbahnstrecke werden mit 11 Milliarden Schilling geschätzt.

Die Koralpenbahn ist natürlich ein längerfristiges Ziel und wird im nächsten Jahrzehnt nicht realisiert werden können. Sie wird aber nicht nur

Fink

für die Steiermark, sondern auch für den gesamten südösterreichischen Raum von ausschlaggebender Bedeutung sein.

Verschiedene Prognosen deuten darauf hin, daß der europäische Nord-Süd-Verkehr, insbesondere der Güterverkehr in den kommenden Jahren, relativ hohe Wachstumsraten aufweisen wird. Man spricht sogar von einer Verdoppelung in den nächsten 15 Jahren.

Diese Verkehrszunahmen werden sich zum größten Teil auf die österreichischen Verkehrsachsen auswirken. Der Ost-West-Verkehr wird noch weit größere Zuwachsraten aufweisen. Der Gütertransport auf der Straße wird sich auf der Autobahn Fürstenfeld – Graz – Kärnten abspielen. Die anfallenden Tonnagen müssen zum überwiegenden Teil auf die Schiene verlagert werden, um die Bevölkerung vor einem „zweiten Intal“ zu schützen. – Es ist nun Aufgabe der Bahn, zu agieren und nicht zu reagieren.

Der Ausbau der Strecke Sankt Gotthard – Graz muß neu überlegt werden. Generaldirektor Übleis hat bei einem Gespräch in Jennersdorf zugesagt, die Streckengeschwindigkeit bis 140 km/h durch Auflassung der ungerichteten Wegübergänge zu erhöhen. Diese Dieselloks fahren aber nur eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h. Es war zwar schön zu hören, aber es wird sich dadurch nicht sehr viel ändern.

Sehr geehrte Damen und Herren! In der heute zur Diskussion stehenden Beratungsgruppe X werden Einnahmen in Höhe von 78,5 Milliarden Schilling und Ausgaben von 88,8 Milliarden Schilling veranschlagt. Das sind rund 17 Prozent des gesamten allgemeinen Bundeshaushaltes. In wirtschaftspolitischer und arbeitsmarktpolitischer Hinsicht ein gewaltiger Anteil.

Optimismus, glaube ich, ist daher angesagt. Der öffentliche Verkehr hat eine Zukunft, wir glauben an die Zukunft der Bahn, aber mutiges verkehrspolitisches Handeln wird von uns gefordert. – Danke. *(Beifall bei der ÖVP.)* 15.32

Präsident Dr. Marga **Hubinek**: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Sigl.

15.32

Abgeordneter **Sigl** (SPÖ): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Herr Minister! Meine Damen und Herren! Hohes Haus! Am 1. März 1989 wurden in diesem Haus die gesetzlichen Grundlagen für das Projekt „Neue Bahn“ verabschiedet. Dieser Beschluß des Nationalrates fand und findet größte Zustimmung in der österreichischen Bevölkerung.

Verkehr heute bedeutet immer öfter verstopfte Autobahnen, starken Flugverkehr, blockierte und verpestete Städte. Der Drang nach ungebremster

Mobilität stößt an ökologische und ökonomische Grenzen.

Allerdings – und das war weder für die Verkehrsplaner noch für die Politiker abzusehen – ist die verkehrspolitische Situation infolge der Öffnung unserer östlichen Nachbarn durch zusätzliche Probleme bereichert worden. Diese Probleme heißen im einzelnen:

1. neue internationale Transitverkehre von West nach Ost und von Ost nach West,

2. verstärkte Transittätigkeit im Osten Österreichs, verursacht dadurch, daß vor allem Verkehre aus dem skandinavischen Raum in den Süden Europas verstärkt auf der kürzesten Route abgewickelt werden, nämlich über Polen beziehungsweise die DDR, die ČSSR, Ostösterreich nach Jugoslawien beziehungsweise Italien, und

3. verstärktes Personenverkehrsaufkommen zwischen Ostösterreich, der ČSSR und Ungarn.

Für die Bevölkerung Ostösterreichs bedeutet dies, daß eine weitere Verschlechterung ihrer Lebensqualität durch den Straßenverkehr zu erwarten ist, zumal auch die technische Ausstattung der LKW-Flotten aus dem Osten hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit keineswegs österreichischen Normen entspricht.

Die zu erwartende Liberalisierung des Verkehrsmarktes in der EG wird zusätzlich mehr Straßenverkehr hervorrufen.

Beide Entwicklungen, EG-Verkehrspolitik und wirtschaftliche Öffnung des Ostens, werden zu einem noch größeren Chaos auf Österreichs Straßen führen.

Wie Sie alle wissen, ist die Bahn umweltfreundlich, sparsam und sicher. Autos belasten die Luft mit Schadstoffen 8,3mal mehr als die Bahn. Das Auto braucht 3,5mal soviel Energie wie die Bahn, die außerdem noch mit Abstand das sicherste Verkehrsmittel ist.

Es ist daher ein Gebot der Stunde, daß sich die Verkehrspolitiker und Verkehrsträger rasch Maßnahmen überlegen, wie diese drohenden Entwicklungen in die richtigen Kreise gelenkt werden. Der Bahn wird dabei größte Bedeutung zukommen.

Ich habe schon erwähnt, daß im Projekt „Neue Bahn“ diese Maßnahmen noch nicht enthalten sind. Ich fordere daher die verantwortlichen Manager bei den ÖBB auf, rasch eine Erweiterung des Projektes „Neue Bahn“ mit Schwerpunkt Ostverkehr zu erarbeiten. Das muß wirklich so rasch als möglich geschehen, denn ebenso rasant wie die politische wird sich auch die wirtschaftliche Öffnung gestalten. Jetzt ist noch Zeit dafür, die

Sigl

entsprechenden verkehrspolitischen Maßnahmen zu setzen. In einem Jahr wird es wahrscheinlich schon zu spät sein.

Das Hohe Haus ersuche ich, nach Abschluß der Planungsphase durch die ÖBB die erforderlichen finanziellen Mittel zur Verfügung zu stellen.

Ebenso ist es ein Gebot der vernünftigen Verkehrsregulierung im Zentralraum von Niederösterreich, rund um die Landeshauptstadt Sankt Pölten einen Verkehrsverbund einzurichten.

Ein weiterer Apekt, den ich vor allem als niederösterreichischer Abgeordneter einbringen möchte, ist die Zukunft der Regionalbahnen im Osten Österreichs. Ihnen wird im beschriebenen Szenario größte Bedeutung zukommen. Bedenken Sie bitte, daß wir in Niederösterreich, aber auch im Burgenland Eisenbahnlinien haben, die durch die Entwicklung im Osten heute unter vollkommen anderen Voraussetzungen zu beurteilen sind! Sie sind keine Nebenbahnen mehr, sondern zum Teil internationale Regionalbahnen, die zu wichtigen Verkehrsadern werden müssen.

Diese Regionalbahnen müssen modernisiert und attraktiviert werden. Die Regionalbahnen werden im internationalen Verkehr eine wichtige Funktion zu erfüllen haben, die da heißt: Übernahme von den zu erwartenden Verkehren, die sonst auf der Straße abgewickelt werden.

Was die Attraktivierung von Regionalbahnen für die Bevölkerung bedeuten kann, möchte ich nur anhand eines Beispiels, der Eisenbahnlinie Gänserndorf — Groß-Schweinbarth, skizzieren, wo nach Einführung eines Taktfahrplanes das Personenverkehrsaufkommen im Durchschnitt um 1 600 Prozent gestiegen ist.

Hohes Haus! Dank eines realitätsbezogenen und zukunftsorientierten Verkehrsministers und eines modernen Bahnmanagements konnten in den vergangenen Jahren viele wichtige verkehrspolitische Akzente gesetzt werden. Gemäß dem Wunsch der Bevölkerung, der Eisenbahn einen höheren Stellenwert beizumessen, sollte diese umweltorientierte Verkehrspolitik weiter fortgesetzt werden.

Wir haben in Europa zahlreiche Beispiele verfehlter Verkehrspolitik vorliegen. Damit meine ich vor allem jene Länder, die öffentliche Verkehrsmittel ausschließlich nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen beurteilen, wobei der volkswirtschaftliche Gesamtnutzen der öffentlichen Verkehrsträger völlig außer acht gelassen wurde.

In Großbritannien haben diese Fehler dazu geführt, daß der öffentliche Verkehr zum Schaden

der Bevölkerung radikal eingeschränkt wurde, ein Prozeß, dessen Umkehr Jahrzehnte dauern wird.

Etwas anders ist die Situation in der Bundesrepublik Deutschland. Anfang der achtziger Jahre wurde der Deutschen Bundesbahn eine drastische Schrumpfkur verordnet. Das Konzept „DB 90“ sah eine Reduzierung der Verkehrsleistungen, des Streckennetzes und des Personals vor. Nebenstrecken wurden seit 1960 um 7 000 Kilometer verkürzt, Bahnhöfe abgerissen. Nach einer Studie der DB aus den achtziger Jahren hätten aus rein betriebswirtschaftlicher Sichtweise von den insgesamt 30 000 Kilometern Streckennetz der DB nur 3 000 Kilometer eine Existenzberechtigung, ich unterstreiche: aus betriebswirtschaftlicher Sichtweise.

Sehr bald mußte man aber die negativen Folgen dieser verfehlten Eisenbahnpolitik einsehen. Intern wird die Rückzugstrategie der Deutschen Bundesbahn endlich umgekehrt, die Neuaufnahme von Personal im September dieses Jahres nach jahrelangem Personalabbau ist wohl als deutlichstes Zeichen für das Abgehen vom Gesund-schrumpfen der DB zu bewerten.

Allerdings geht man bei der Deutschen Bundesbahn davon aus, daß aufgrund der restriktiven Eisenbahnpolitik der vergangenen Jahre Transportleistungen und Einnahmen bis 2000 unwiederbringlich der Bahn verlorengehen.

Bis zum Jahr 2000 wird die Deutsche Bundesbahn im Vergleich zu heute 45 Millionen Tonnen Güter an die Straße verlieren, und die Einnahmen der DB werden weiter sinken, im Güterverkehr sogar um 10 Prozent.

Hohes Haus! Ich möchte im Falle dieses Beispiels von einem folgenschweren verkehrspolitischen Fehler sprechen, dessen Bereinigung Jahre dauern wird. Es zeigt sich, daß die übertriebene Förderung des Straßenverkehrs, dessen Folgekosten enorme Steuergelder erfordern, die allerdings in keiner Rechnung dargelegt werden, gigantische ökologische Probleme mit sich bringt.

Das Zurückdrängen der Bahn aus sogenannten betriebswirtschaftlichen Gründen sollte in Österreich keinesfalls Nachahmung finden. Wir wissen heute über den volkswirtschaftlichen Nutzen der Bahn Bescheid, ein volkswirtschaftlicher Nutzen, der der Bevölkerung in jedem Falle in Form von Steuerersparnis und höherer Lebensqualität zugute kommt.

Im großen und ganzen ist die „Neue Bahn“ nicht nur die Hochgeschwindigkeitsbahn in Österreich, sondern das gesamte Konzept der Schienenverkehre Österreichs.

Vor 150 Jahren verlieh das Bahnzeitalter in allen Gebieten nicht nur der Wirtschaft Auf-

Sigl

schwung, sondern brachte auch der Bevölkerung die notwendige Mobilisierung.

Es waren und sind vor allem die Eisenbahner, die ein besonders gewachsenes Nahverhältnis zu ihrem Betrieb, zu ihrer Bahn, vordemonstrieren. So ist es eben nicht verwunderlich, wenn ab und zu, besonders in den — politisch gesehen — Sauregurkenzeiten, die sogenannten Privilegien der Eisenbahner bis zum Überdruß diskutiert werden.

Abgeordneter Probst hat heute schon in seiner Statistik, die auch ich vorliegen habe, die Beschäftigtenzahlen pro Millionenpersonenkilometer und pro Millionentonnenkilometer angeschnitten, die in bezug auf die ÖBB sicherlich nicht erfreulich sind. Er hat aber aus dieser Statistik nicht den Aktivitätsaufwand pro Bediensteten berichtet, und der beträgt bei den ÖBB im Jahr 236 000 S, bei der Deutschen Bahn 304 000 S und bei der Schweizer Bundesbahn 471 000 S!

Meine Fraktion, sehr geehrte Damen und Herren, stimmt dem Budgetkapitel Verkehr 1990 deswegen zu, weil darin ein deutliches Bekenntnis zu mehr Bahn abgelegt wird, ein Bekenntnis, das jedoch in den nächsten Jahren wiederholt abgelegt werden muß, denn die Bahn hat gegenüber der Straße einen gigantischen Aufholprozeß zu vollziehen, der mit diesem Budget nunmehr eingeleitet wurde. Es ist jedoch nicht von der Hand zu weisen: Ein neues europäisches Bahnzeitalter bricht an. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP.) 15.41*

Präsident Dr. Marga **Hubinek**: Zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Keller.

15.41

Abgeordneter **Keller** (ÖVP): Frau Präsident! Herr Bundesminister! Sehr verehrte Damen und Herren! Ich glaube, zum Budgetkapitel braucht man nichts mehr zu sagen, es wurde heute schon so viel auf Details eingegangen, daß man auch über allgemeine Verkehrsprobleme etwas sagen muß.

Ich bin nicht herausgekommen, um über die Bundesbahn zu schimpfen, ich bin auch nicht an dieses Rednerpult gekommen, um die Transportunternehmer zu verteufeln. Ich glaube nämlich, daß Verkehr jeder braucht. Viele denken vielleicht zum Beispiel gar nicht daran, daß, wenn in der Früh schon frisches Brot auf dem Tisch ist, dieses der Bäcker mit dem Auto bringt. Also schon in der Frühe beginnt der Verkehr. Um den ganzen Tag über frische Lebensmittel zu bekommen, braucht man auch den Verkehr, damit die frischen Lebensmittel dorthin kommen, wo sie gebraucht werden. Bei uns in den Dörfern ist es halt so, daß es teilweise gar keinen Bäcker mehr gibt und auch kein kleines Lebensmittelgeschäft. — Das kommt alles mit dem Auto, und daher

kann man den Verkehr nicht verteufeln, weil jeder ihn jeden Tag braucht.

Die Industrie sowie das Gewerbe brauchen ihn ebenso, denn Rohstoffe müssen zu den Fabriken geführt und Fertigprodukte weggeführt werden, damit sie auf den Markt kommen.

Ich bin nach wie vor der Meinung, daß die Bahn und die Straßen auch heute noch Lebensadern sind, obwohl sie von vielen verteufelt werden.

Aber ich möchte jetzt doch im Namen vieler Österreicher reden, die doch wissen, wofür sie den Verkehr brauchen.

Es gibt Gebiete, die weit entfernt von der Bahnlinie sind, es gibt Gebiete — bei uns in Tirol etwa die Berggebiete, wo die Straßen noch schlecht sind —, wo man heute noch im Schatten des Wohlstandes lebt. Da hilft auch der Tourismus nicht viel, denn bei 60 S pro Übernachtung verdient man sicher nicht mehr, als man zur Frühstücksbereitung gebraucht hat.

Heute glauben auch viele, daß der Verkehr der Gesundheit schadet. — Diese Meinung teile ich nicht ganz. Ich bin 63 Jahre alt geworden, obwohl ich an einer Hauptdurchzugsstraße lebe, und ich habe noch nie einen Doktor gebraucht. Von mir aus bräuchte es keine Krankenkasse zu geben, weil ich nie eine gebraucht habe. *(Beifall bei ÖVP, SPÖ und FPÖ.)* Meine Mutter etwa ist 90 Jahre alt und ist auch noch gesund, obwohl wir an einer stark befahrenen Straße leben.

Ich glaube, daß in den westlichen Industriestaaten die Menschen von den Medikamenten mehr vergiftet werden — das Angebot hat in den letzten zehn Jahren um das Zehnfache zugenommen — als von den Abgasen der Autos. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Daß man einen Verkehr braucht, auch wenn der Transitverkehr heute oft verteufelt wird, ist sicher richtig. Man redet aber nur vom LKW-Transit, vom PKW-Transit sagt kein Mensch etwas, weil jeder, ich glaube, alle, die in diesem hohen Hause sitzen, selbst mit einem PKW unterwegs sind, daher können sie nicht gut etwas dagegen sagen.

Wir wissen, daß der PKW-Verkehr ein Vielfaches vom LKW-Verkehr ausmacht, aber den PKW-Verkehr braucht man halt auch, vor allem in der Fremdenverkehrswirtschaft — das ist in Österreich der größte Wirtschaftszweig —, weil viele unserer Gäste mit dem PKW nach Österreich kommen.

Viele von Ihnen sind jünger als ich, sie haben die dreißiger Jahre nicht erlebt. Damals hat es keinen Verkehr gegeben, keinen PKW-Verkehr,

Keller

aber 2 Millionen Arbeitslose! Ich möchte sagen: Lieber ein bißchen mehr PKW-Verkehr, manchmal auch ein bißchen zuviel, dafür aber keine Arbeitslosen, wie es damals war bei der 1 000-Mark-Sperre.

Ich finde es auch ungerecht, für mich ist es unverschämte, wenn man von diesem Rednerpult aus einen Transportunternehmer als Terroristen beschimpft, Herr Pilz! Menschen, die bereit sind, Tag und Nacht für unseren Staat zu arbeiten, als Terroristen zu beschimpfen, Herr Pilz, das war ein gewagtes Wort! Terroristen sind für mich diejenigen, die friedliche Ballbesucher mit Flaschen und Steinen bewerfen! Das sind für mich Terroristen, aber doch nicht ein LKW-Unternehmer oder ein LKW-Chauffeur.

Ich möchte nicht behaupten, daß der Verkehr keine Probleme mit sich bringt. Sicher bringt er für uns alle Probleme. Aber ich glaube, daß man diese lösen kann, aber nur gemeinsam lösen kann, indem wir alle versuchen, den Gütertransport in richtige Bahnen zu lenken. Güter, die man auf der Bahn transportieren kann, soll man auch auf der Bahn transportieren! Es gibt sicher genug Güter, die man vom LKW weg auf die Bahn bringen kann. Es kann aber auch sein, daß man mit dem LKW transportieren muß, weil es keine Bahnlinie gibt oder weil es oft schneller gehen muß. Dann soll man eben auf der Straße transportieren.

Wenn man das alles auflistet, findet man sicher einen Weg ohne Verbote — Verbot ist immer ein Wort, das nicht gerade gut im Ohr klingt. Ich habe in einer Zeit gelebt, in der es viele Verbote gegeben hat, und das war nicht gerade die angenehmste Zeit für uns alle. Darum glaube ich, es wäre besser, wenn wir uns an einen Tisch setzen und gemeinsam versuchen, ein Verkehrskonzept zu erarbeiten, mit dem alle zufrieden sind: Was die Bahn transportieren kann — auf die Bahn, das andere auf die Straße!

Ich möchte noch sagen, daß den PKW nicht nur die Gäste, die nach Österreich kommen, benötigen, sondern auch viele Pendler aus entlegenen Gebieten oder die Menschen, die in den Ballungszentren leben. Vielleicht kann man bei dem heutigen Stand der Technik einmal ein Elektroauto produzieren, das für einen Pendler ausreichend ist. Man weiß, daß das Elektroauto rund 60 Kilometer fahren kann, und das würde für Pendler und für solche Leute, die viel in die Stadt fahren müssen, ausreichen. Das Elektroauto produziert keine Abgase mehr und fährt mit Energie aus Wasserkraft, und Wasserkraft ist ja bekanntlich die sauberste Energie, die es überhaupt gibt. Die Energie aus Wasserkraft trägt sicherlich nicht dazu bei, daß das Ozonloch vergrößert wird. *(Beifall bei ÖVP und SPÖ.)*

Wasser ist auch in Österreich Rohstoff Nummer eins, darum bin ich überzeugt, daß wir Energie aus Wasser erzeugen müssen, weil das die sauberste Energie ist, weil es jeden Tag erneuerbar ist, weil durch den Abfall Wasser, durch das, was durch die Turbine durchgeronnen ist, nichts vergiftet wird, kein Grundwasser und kein Boden.

Darum, glaube ich, müssen wir in Zukunft auf die Wasserkraft setzen, unsere unausgenützten Wasserreserven nützen, damit wir eine saubere Energie erzeugen, die nicht schädlich ist, die weder den Wald vernichtet, noch dem Menschen schadet. Ich glaube, gerade die Stauseen in den Berggebieten, wo die Wasserkraftwerke sind, liefern so viel Sauerstoff, daß sie auch für den Wald und die Umwelt gesund sind.

Darum möchte ich jetzt noch sagen: Überlegungen anstellen, daß wir in Zukunft eine saubere Energie haben, daß wir den Verkehr in Bahnen lenken, der für jeden erträglich ist — dann kommen wir sicher einen Schritt weiter mit unserer Verkehrspolitik. — Danke schön. *(Beifall bei ÖVP und SPÖ.) 15.50*

Präsident Dr. Marga **Hubinek**: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Fuchs.

15.51

Abgeordneter **Fuchs** (ÖVP): Frau Präsident! Herr Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich kann die Auffassung des Kollegen Roppert nicht teilen, der behauptet hat, daß der heutige Tag für ihn der schwärzeste Tag seiner parlamentarischen Tätigkeit ist. Diese Auffassung ist meiner Meinung nach maßlos übertrieben.

Kollege Bergsmann hat sich kritisch mit der Verkehrspolitik auseinandergesetzt. Ich glaube, Kritik muß man auch in einem Parlament aushalten. Wir respektieren die Leistungen des Kollegen Schmölz, und Kollege Bergsmann hat in keiner Weise die Leistungen des Kollegen Schmölz herabgesetzt oder herabgewürdigt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Vom Budget heißt es, es sei der in Zahlen gegossene Wille der Regierung, und es gilt, diesen materiellen Willen mit den Zielen und Absichtserklärungen zu vergleichen. Es ist zu überprüfen, ob es besonders im Verkehr zu einer Neuorientierung kommt.

Meine Damen und Herren! Wir müssen zur Kenntnis nehmen, daß die Verkehrspolitik immer mehr in das Zentrum der politischen Aufmerksamkeit gerückt ist. Die Bedeutung des Verkehrs als Instrument der Ordnungspolitik und im Zuge internationaler Arbeitsteilung und der Intensivierung der Wirtschaftsverzweigung über große Räume und die Intensität des Wirtschaftsgesche-

Fuchs

hens überhaupt sind nunmehr allen klargeworden.

Der Verkehr auf Straße und Schiene, auf dem Wasser, in der Luft und auch die Qualität der Kommunikation und des Postverkehrs sind heute erstrangige Barometer unserer Volkswirtschaft. Nicht zuletzt sind die östlichen Volkswirtschaften an der mangelhaften Verteilung und an der unzureichenden Kommunikationsmöglichkeit gescheitert. Jedes Wachstum der Volkswirtschaft wird zwangsläufig Auswirkungen auf das Verkehrssystem haben, wenn nicht sogar das Verkehrssystem und seine Verbesserung Schrittmacher für das Wachstum überhaupt sind.

Die Budgetansätze des zu beschließenden Bundeshaushaltes werden daher in diese Richtung abzuklopfen sein.

Es ist auch die Frage zu stellen, inwieweit die bestehenden ordnungspolitischen Vorstellungen einem Gesamtverkehrskonzept entsprechen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Dabei ist zu beachten, daß neue Verkehrsströme in Richtung Osten, wie heute schon erwähnt worden ist, feststellbar sind und Österreich damit eine neue Transitfunktion zukommt. Die Transitstrecken Moskau — Mailand, Hamburg — Palermo treffen unser Bundesgebiet.

Die Donau als Schifftransportstrecke wird unzweifelhaft an Bedeutung gewinnen, ebenso auch das österreichische Eisenbahnnetz, wobei vor allem unter diesem Aspekt die Verbindung Wien — Graz — Klagenfurt durch die Koralpe eine zusätzliche Aktualität erhält.

Die Verkehrssituation wird durch zwei Elemente besonders bestimmt: Transitverkehr und Nahverkehr in den Ballungsräumen. Die Trennung dieser Verkehrsströme, besonders im Bereich des Straßenverkehrs, wird notwendig sein. Für die Lösung dieser wichtigen Fragen brauchen wir den Einsatz der besten Köpfe.

Insbesondere dem bedeutenden Verkehrsträger Bundesbahn müssen wir größeres Augenmerk zuwenden. Die ÖBB sind so wichtig, daß sie nicht allein durch die Eisenbahner bestimmt werden dürfen, sondern daß vor allem im Bereich der ÖBB auch Verkehrsfachleute herangezogen werden, die im internationalen Spitzenfeld ihre Bedeutung haben.

Die EG-Minister haben sich unlängst darauf geeinigt, privaten Firmen Zugang zum Fernsprechnetz zu gewähren. In der Bundesrepublik, meine Damen und Herren, hat die Installierung des privaten Mobilfunknetzes einen kleinen Börsenboom ausgelöst. Hier werden gewaltige Nachfrageimpulse wirksam. Das Telefon für jedermann und überall eröffnet einen Milliarden-

markt. Ebenso sind die modernen Techniken wie Videokonferenzen und ähnliches wichtige Zukunftsperspektiven, auf die dieses Budget vielleicht noch zuwenig Rücksicht nimmt.

Im Prinzip, das heißt von der Natur der Sache her, können wir eigentlich jede Bewegung zwischen zwei Orten, die nur der Informationsvermittlung dient, streichen. Und selbst, wenn dies nur zum Teil gelänge, wäre allein ein Großteil des Verkehrsproblems gelöst.

Meine Damen und Herren! Rechnet man es einmal energiemäßig aus, so würde eine dreistündige Telefonkonferenz zwischen zwei 600 km voneinander entfernten Gesprächspartnern 2 kW benötigen, eine Flugreise jedoch 2 500 kW, die Kosten für die Infrastruktur und für den zusätzlichen Zeitaufwand gar nicht gerechnet.

Eine Untersuchung des britischen Postministeriums kommt zu dem Schluß, daß 25 Prozent aller Konferenzen materiellos erledigt werden könnten. Gleichzeitig wird der Nachweis geführt, daß sogar der Berufsverkehr bei einer Reihe von Jobs durch elektronische Kommunikation ersetzt werden könnte.

Meine Damen und Herren! Wie sehr es einer vorausschauenden Verkehrspolitik bedarf, beweisen die Vorgänge rund um das Nachtfahrverbot, wo man plötzlich unter Druck Entscheidungen herbeiführen muß, die bei etlichen Betroffenen zu existentiellen Schwierigkeiten und zu weitreichenden Protestmaßnahmen führen. Eine derartige Konstellation, wo ganze Bevölkerungsgruppen, die Bewohner an den Transitstrecken, gegen Verkehrsteilnehmer antreten, gilt es durch eine vorausschauende Politik zu vermeiden. Es zeigt aber auch, daß der Freiheit und der Freizügigkeit des Verkehrs Grenzen gesetzt sind.

Auf mein Bundesland Kärnten zurückkommend, möchte ich festhalten, daß der zweigleisige Ausbau der Strecke Klagenfurt — Sankt Veit für uns vorrangig ist. Positiv bewerten wir die Milliardeninvestition betreffend den Verschiebeshof Fürnitz, ungenügend beziehungsweise nicht vorhanden sind hingegen die Einrichtungen für den LKW-Huckepackverkehr.

Eine Herausforderung für Kärnten und Österreich bedeutet, daß Italien und die Bundesrepublik bereits ihr Hochgeschwindigkeitsnetz bis an die Grenzen heranzuführen, bei uns in Österreich aber die entsprechenden eisenbahntechnischen und organisatorischen Voraussetzungen weit fehlen.

Meine Damen und Herren! Es bleibt noch viel zu tun in unserer österreichischen Verkehrspolitik. Wenn wir mit der Entwicklung im Westen, aber auch im Osten Schritt halten wollen, müssen

Fuchs

wir große Anstrengungen sowohl im ideellen als auch im materiellen Bereich unternehmen.

Dieses Budget ist ein Signal für eine umweltfreundlichere und bedürfnisorientiertere Verkehrspolitik. Meine Fraktion erteilt diesem Budget die Zustimmung. *(Beifall bei der ÖVP.) 16.00*

Präsident Dr. Marga **Hubinek**: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Dr. Fasslabend.

16.00

Abgeordneter Dr. **Fasslabend** (ÖVP): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Eine der Hauptzielsetzungen der künftigen Verkehrspolitik ist es zweifellos, die Bahn als wichtigste Alternative zur Straße attraktiver zu gestalten. Da heute nur sehr wenig Zeit zur Verfügung steht, werde ich mich primär beziehungsweise ausschließlich mit dieser Frage auseinandersetzen.

Wenn die Bahn attraktiver werden soll, dann muß sie auch wirtschaftlich leistungsfähiger werden, und ich möchte einige Vorschläge dazu machen beziehungsweise anhand einiger Punkte einige Betrachtungen dazu anstellen.

Der erste Punkt ist für mich, daß ein klares Konzept für künftige gewinnträchtige Geschäftsfelder erstellt werden muß. Ich glaube, daß es falsch ist, wenn die Bahn einfach die bisherige Tätigkeit im bisherigen Umfang in allen Bereichen fortsetzt, ich glaube vielmehr, daß es notwendig ist, daß sie sich auf die wesentlichen Bereiche, wo sie in Zukunft einen kompetitiven Vorteil haben wird, konzentriert. Nur dann kann ich mir vorstellen, daß es auch gelingt, dort wirklich effizient zu arbeiten.

Ich halte es daher auch nicht für richtig, daß man zum Teil in Geschäftsbereiche hineingeht, die selbst unter Grenzkostengesichtspunkten bereits problematisch sind. Ich meine dabei zum Beispiel den Expresgutverkehr. Ich gestehe durchaus ein, daß man, wenn man einen Personalüberhang hat, unter Auslastungsgesichtspunkten in einen Geschäftsbereich investieren kann, der nicht von vornherein unter Vollkostengesichtspunkten etwas bringt. Aber bei einem Kostendeckungsgrad von nur 54 Prozent muß ich diese Vorgangsweise einfach in Frage stellen.

Ein Kapitel, das ebenfalls in diesen Bereich gehört, ist die Frage der Nebenbahnen. Ich glaube, daß da noch lange nicht alle Möglichkeiten ausgeschöpft sind, daß es nicht nur die Alternative gibt, so weiter zu tun oder zuzusperren, sondern daß man hier auch Mischformen, andere Formen ausprobieren muß, daß man sicherlich hier noch ganz neue Wege gehen muß.

Etwas Wesentliches fehlt mir bis jetzt noch: ein schlüssiges, kompaktes und kurzfristig durchsetzbares Konzept für den Güterverkehr. Zwei Drittel der gesamten Tarifeinnahmen der Bahn stammen aus dem Güterverkehr. Dieser Bereich ist daher für die Bahn wichtig, und es zeigt sich auch, daß sich in der Relation zwischen Personen- und Güterverkehrseinnahmen in den letzten Jahren relativ wenig geändert hat.

Allerdings muß man anmerken, daß die Bahn gerade in diesem Bereich, was Flexibilität und kurze Transportzeiten betrifft, der Straße hoffnungslos unterlegen ist. Daher glaube ich, daß man sich mit diesem Komplex noch viel intensiver beschäftigen muß, auf der einen Seite mit der Ablauforganisation, aber auch mit den Investitionen, weil ich glaube, daß das rollende Material auf die neuen Erfordernisse in diesem Bereich noch nicht abgestimmt ist und man hier sehr wohl weit größere Anschaffungen treffen muß, um die Flexibilität zu erhöhen, wie überhaupt — als dritter Punkt — das Investitionsprogramm nach meiner Ansicht überdacht werden muß, nämlich eben in Richtung einer Ausrichtung auf die neuen Prioritäten bezogen auf die Geschäftsfelder.

Ich glaube, daß man den infrastrukturellen Maßnahmen, dem Tiefbau, zwar einen sehr hohen Stellenwert geben soll, weil hier ein sehr großer Nachholbedarf besteht, daß man aber das rollende Material gerade auf dem Gütersektor unter keinen Umständen vernachlässigen darf.

Investitionen haben insgesamt den großen Nachteil, wenn ich so sagen darf, daß sie üblicherweise erst langfristig wirksam werden. Und ich glaube daher, man muß sich, wenn man kurzfristig zu Erfolgen bei der Bundesbahn kommen will, vor allem mit den Schwächen der Ablauforganisation auseinandersetzen und versuchen, diese zu beseitigen. Ich bin bereits in der Diskussion um das Hochleistungsstreckengesetz kurz darauf eingegangen, daß es offensichtlich nicht die Fahrtzeit ist, die dort Probleme bereitet, sondern daß es die Ablauforganisation ist, daß es zu lange Richtzeiten und Beistellzeiten gibt.

Ich denke aber auch, daß wir ganz neue Wege gehen müßten. Ich halte es für falsch, daß die Bahn überall als Generalunternehmer auftreten muß. Ich halte es nicht für richtig, daß sie glaubt, sie müsse das gesamte Geschäft erledigen. Ich würde daher vorschlagen, daß die ÖBB dem Wunsch oder dem Interesse der Speditionen entgegenkommen, daß man den Speditionen ganze Züge zur Verfügung stellt, einmal, zweimal, dreimal die Woche nach Stuttgart oder nach Hamburg, daß man die Aufgabe, diese Züge zu füllen, den Speditionen überläßt. Denn diese werden wahrscheinlich mehr Kapazität haben, werden zusätzliche Geschäftsverbindungen haben und andere Geschäftsmöglichkeiten haben, um das

Dr. Fasslabend

Gesamtvolumen im Gütertransport zu erhöhen.
(Beifall bei der ÖVP.)

Die Frage der Ablauforganisation oder der Effizienz der Ablauforganisation ist nach meiner Ansicht nur dann zu lösen, wenn auch die künftige Organisationsstruktur nicht nur ausdiskutiert ist, sondern wenn sie kurzfristig umgesetzt wird. Ich weiß, daß es hier verschiedene Modelle und Vorstellungen gibt. Ich glaube, daß Sie auf dem richtigen Weg sind, Herr Bundesminister! Dabei geht es für mich jetzt darum, daß man hier zügig handelt und daß man das möglichst bald durchsetzt, und zwar deshalb, weil selbstverständlich die gesamte Effizienz der Bahnverwaltung davon abhängig ist, wie die Grundstruktur in den Unternehmensbereichen aussehen wird, und weil eigentlich alles darauf wartet, vom Vorstand bis zu den einzelnen Bahnhöfen.

Für mich ist das eine Schlüsselfrage. Die ganz wesentliche Frage im Bereich der Bundesbahnen sind aber nach wie vor die Kosten. Die Bahn wird nur dann auch wirtschaftlich leistungsfähig sein, wenn sie nicht nur einnahmenseitig agiert, sondern wenn sie vor allem versucht, auf der Ausgabe-seite wirklich bedeutende Einschnitte zu machen. Ich halte es zwar für sehr erfreulich, daß es im heurigen Jahr gelingt, das Defizit unter 25 Milliarden zu bringen, aber langfristig ist es doch einfach undenkbar, daß laufend Defizite von 25 Milliarden, von 20 Milliarden oder von 15 oder 10 Milliarden gemacht werden. Man muß hier einfach ausgabenseitig ansetzen.

Das betrifft verschiedene Bereiche, aber — ich glaube, darüber muß man auch ganz offen reden — sicherlich auch den Personalsektor. Es ist zwar erfreulich, daß es zum erstenmal gelungen ist, den Personalstand erkennbar zu verringern: 2 800 Personen innerhalb von zwei Jahren, das ist sicherlich nicht ganz unerheblich! Aber auf der anderen Seite muß man auch sagen, daß allein der natürliche Abgang in einem Zweijahreszeitraum bereits mehr als 3 000 Personen ausmachen müßte.

Insofern muß man in diesem Bereich noch mehr Maßnahmen setzen, vor allem auch deshalb, weil ja — das sieht man, wenn man die innere Struktur der ÖBB betrachtet — ansonsten gravierende Probleme entstehen. Wir haben insgesamt 500 Züge mehr. Das Leistungsangebot soll ja erhöht werden. Und da stößt man dann eben auf die Tatsache, daß eben nur 3 900 Personen in der Zugbegleitung beschäftigt sind, daß es aber 5 000 oder fast 5 000 in den Direktionen sind, 21 000 in den Bahnhöfen, 10 000 in den Werkstätten beziehungsweise im Zugförderdienst et cetera.

Es muß hier einfach zu einer Verlagerung kommen. Derzeit — ich möchte ja keine Beispiele

oder nicht sehr viele Beispiele aufzählen — ist es einfach so, daß es ein krasses Mißverhältnis gibt zwischen dem Bereich des Unternehmens, der in der echten Dienstleistung steht, und dem Bereich, der eigentlich nur systemerhaltend wirkt.

Ich glaube, daß man zusätzlich zu dieser Frage als sozusagen letzten Punkt auch die internationale Situation miteinbeziehen sollte, daß man die Chance aufgreifen sollte. Es ist vielleicht zu früh, darüber wirklich konkrete Aussagen zu machen, denn hier muß man sicherlich noch einiges abwarten.

Ich glaube nur, daß man jetzt darangehen sollte, die Konzepte zu entwickeln, weil gerade die Länder im Osten von uns nicht nur Verbindungen, sondern auch Hilfestellungen in der Koordination erwarten.

Ich möchte damit bereits zum Schluß kommen. Herr Bundesminister! Sie haben gerade in den letzten Wochen oder Monaten in Ihrer Haltung zum Nachtfahrverbot, zumindest bei all den Leuten, die mit der Problematik des Termins nicht vertraut waren, durchaus gepunktet, und zwar gepunktet durch Ihre Standfestigkeit, Standfestigkeit, die bis zur Härte gegangen ist.

Gerade diese Eigenschaft, muß ich sagen, vermisste ich in der Frage der ÖBB-Reform. Ich glaube, daß hier — zumindest für mich — erkennbar eine Politik des Glacéhandschuhs betrieben wird. Daß man aber auf der anderen Seite die ÖBB-Reform nicht linkshändig durchführen kann, das erscheint mir als selbstverständlich.

Ich möchte Sie daher zum Schluß auffordern, die Probleme, die vorliegen, beidhändig anzupacken. Ich verspreche Ihnen gleichzeitig, daß wir Sie dabei unterstützen werden, und ich verspreche Ihnen auch, daß das ein gutes Ergebnis für die Bundesbahnen und für die gesamte österreichische Volkswirtschaft sein wird. (Beifall bei der ÖVP.) 16.11

Präsident Dr. Marga Hubinek: Zu Wort ist niemand mehr gemeldet.

Die Debatte ist geschlossen.

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

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über die Beratungsgruppe X des Bundesvoranschlags 1990. Diese umfaßt die Kapitel 65, 78 und 79 samt den dazugehörigen Teilen des Konjunkturausgleich-Voranschlags (1100 der Beilagen).

Präsident Dr. Marga Hubinek

Ich bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, um ein Zeichen. — Das ist mit **Mehrheit angenommen**.

Gemäß § 55 Abs. 5 der Geschäftsordnung schlage ich vor, die Abstimmung über die bei der Verhandlung der Beratungsgruppe X des Bundesfinanzgesetzentwurfes eingebrachten Entschließungsanträge sogleich vorzunehmen.

Wird dagegen eine Einwendung erhoben? — Das ist nicht der Fall.

Wir kommen daher zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Helga Erlinger und Genossen betreffend den endgültigen Ausstieg österreichischer Betriebe in mittelbarem oder unmittelbarem Bundeseigentum aus dem Kernenergiegeschäft.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Entschließungsantrag zustimmen, um ein Zeichen. — Das ist die **Minderheit. Abgelehnt.** (*Ruf bei der ÖVP: Eben, die Minderheit!*)

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Moser und Genossen betreffend ein gesamteuropäisches Verkehrskonzept.

Ich bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, um ein Zeichen. — Das ist die **Minderheit. Abgelehnt.**

Beratungsgruppe XI**Kapitel 50: Finanzverwaltung****Kapitel 51: Kassenverwaltung****Kapitel 52: Öffentliche Abgaben****Kapitel 53: Finanzausgleich****Kapitel 54: Bundesvermögen****Kapitel 55: Pensionen (Hoheitsverwaltung)****Kapitel 59: Finanzschuld****Kapitel 74: Glücksspiele (Monopol)****Kapitel 75: Branntwein (Monopol)****Bundesfinanzgesetz, Stellenplan, Fahrzeugplan und Plan für Datenverarbeitungsanlagen**

Präsident Dr. Marga Hubinek: Wir gelangen jetzt zur Verhandlung über die Beratungsgruppe XI des Bundesvoranschlags für das Jahr 1990, Finanzen, sowie über den Text des Bundesfinanzgesetzes und alle Anlagen, soweit sie noch nicht in Verhandlung gestanden sind.

Spezialberichterstatte zur Beratungsgruppe XI ist Herr Abgeordneter Eder. Ich ersuche ihn um seinen Bericht.

Spezialberichterstatte **Eder**: Frau Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich erstatte den Bericht des Budgetausschusses über die Regierungsvorlage: Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1990 samt Anlagen.

Der Spezialbericht zur Beratungsgruppe XI umfaßt die Kapitel Finanzverwaltung, Kassenverwaltung, Öffentliche Abgaben, Finanzausgleich, Bundesvermögen, Pensionen (Hoheitsverwaltung), Finanzschuld, Glücksspiele (Monopol), Branntwein (Monopol).

Der Budgetausschuß hat die in der Beratungsgruppe XI zusammengefaßten finanzgesetzlichen Ansätze des Bundesvoranschlags für das Jahr 1990 in seiner Sitzung am 27. November 1989 in Verhandlung gezogen.

Die Gruppe umfaßt die Kapitel 50 bis 55, 59, 74 und 75. Im Bundesvoranschlag 1990 sind Ausgaben von 164 513 Millionen Schilling, Einnahmen von 319 443 Millionen vorgesehen. Im Ausgleichshaushalt, Kassenverwaltung und Finanzverwaltung, sind Ausgaben von 74 044 Millionen und Einnahmen von 137 000 Millionen vorgesehen.

Der Bundesvoranschlag wird gemäß Bundeshaushaltsgesetz in der geltenden Fassung in einen Allgemeinen Haushalt und in einen Ausgleichshaushalt gegliedert.

Der Ausgleichshaushalt umfaßt die Einnahmen aus der Aufnahme und die Ausgaben für die Rückzahlung von Finanzschulden und zur vorübergehenden Kassenstärkung eingegangenen Geldverbindlichkeiten, der Allgemeine Haushalt die übrigen Einnahmen und Ausgaben.

Aufgrund des Bruttoverrechnungsprinzips werden gemäß der Bundeshaushaltsgesetz-Novelle 1989 erstmals im Bundesvoranschlag 1990 die Währungstauschverträge brutto dargestellt.

Zu den einzelnen Kapiteln möchte ich bemerken, daß ja die einzelnen Kapitel dem Hohen Haus vorliegen, sodaß ich mir hier die Verlesung erspare.

In der Debatte, die sich an die Ausführungen des Spezialberichterstatters anschloß, ergriffen die Abgeordneten Dkfm. Holger Bauer, Elfriede Karl, Helga Erlinger, Dr. Ditz, Resch, Dkfm. Dr. Steidl, Schmidtmeier, Auer, Posch, Dr. Lackner, Dipl.-Ing. Kaiser und Schwarzböck das Wort.

Von den Abgeordneten Posch und Dkfm. Dr. Steidl wurden drei Abänderungsanträge einge-

Spezialberichterstatte Eder

bracht. Auch diese Abänderungsanträge liegen vor. Ich erspare mir ebenfalls die Verlesung.

Dem Bundesvoranschlag für das Jahr 1990 wurde mit den dem schriftlichen Ausschlußbericht angeschlossenen Abänderungen die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt.

Herr Präsident! Für den Fall, daß Wortmeldungen vorliegen, ersuche ich, die Debatte fortzusetzen.

Präsident Dr. Marga **Hubinek**: Danke vielmals.

Ich ersuche nunmehr die Generalberichterstatte, Frau Abgeordnete Dkfm. Graenitz, um ihren Bericht.

Generalberichterstatte Dkfm. Ilona **Graenitz**: Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich erstatte den Bericht des Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (1100 und Zu 1100 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1990 samt Anlagen.

Die gegenständliche Regierungsvorlage, die von der Bundesregierung am 16. Oktober 1989 dem Nationalrat vorgelegt wurde, besteht aus dem eigentlichen Bundesfinanzgesetz sowie den einen Bestandteil desselben bildenden Anlagen; es sind dies: der Bundesvoranschlag (Anlage I) samt den Gesamtübersichten (Anlagen I a bis I c), der Konjunkturausgleich-Voranschlag (Anlage II) samt dessen summarischer Aufgliederung (Anlage II a), der Stellenplan (Anlage III), der Fahrzeugplan (Anlage IV) und der Plan für Datenverarbeitungsanlagen (Anlage V).

Hinsichtlich der näheren Angaben über den Text des Bundesfinanzgesetzes, den Stellenplan, den Fahrzeugplan und den Plan für Datenverarbeitungsanlagen erlaube ich mir, Sie, meine sehr geehrten Damen und Herren, auf meine Ausführungen bei der Einleitung der Beratungen über das Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1990 am Mittwoch, den 29. Oktober 1989, sowie auf den gedruckten Ausschlußbericht zu verweisen.

Die entsprechenden Anträge des Budgetausschusses werde ich in meinem Schlußwort am Ende der Beratungen vorbringen.

Frau Präsidentin! Ich ersuche Sie, die Debatte fortzusetzen.

Präsident Dr. Marga **Hubinek**: Ich danke den Berichterstatte für die Ausführungen.

Zu Wort gemeldet hat sich Herr Abgeordneter Dkfm. Holger Bauer.

16.19

Abgeordneter Dkfm. Holger **Bauer** (FPÖ): Hohes Haus! Herr Bundesminister! Wir halten mit dem Budgetkapitel Finanzen beim letzten Kapitel

des letzten Budgets dieser Legislaturperiode. Es ist daher vielleicht angebracht und vielleicht auch ganz interessant, zu versuchen, Bilanz zu ziehen, Bilanz zu ziehen, inwieweit die von der derzeitigen Bundesregierung, von der großen Koalition, selbst gesteckten Ziele — ich unterstreiche „selbst gesteckten Ziele“ — tatsächlich erreicht worden sind oder nicht.

Die große Koalition hat Ende 1986/Beginn 1987, also in der konjunkturellen Talsohle, für 1990 ein Defizit von 59 Milliarden Schilling geplant, sich das Ziel gesetzt, das Defizit im Jahre 1990 oder bis zum Jahre 1990 auf 59 Milliarden Schilling zu drücken.

Wenn Sie sich nun den Voranschlag des kommenden Jahres ansehen, werden Sie dort ein Defizit von 63 Milliarden Schilling finden. Dieses selbstgesteckte Ziel ist daher nach Adam Riese um 4 Milliarden Schilling verfehlt worden. Aber ich muß dazusagen: Das ist im Lauf einer Legislaturperiode, einer Periode von vier Jahren kein krasses Danebenhauen!, das muß man deutlich dazusagen.

Es wäre daher durchaus akzeptabel, wenn eben — und das muß man dreimal deutlich unterstreichen — die Rahmenbedingungen die gleichen geblieben wären, wenn die Rahmenbedingungen des Jahres 1987, als man sich dieses Ziel steckte, auch heute gälten.

Ich habe schon daran erinnert, daß dieses Ziel in einem Jahr gesteckt worden ist, in dem wir uns in einer konjunkturellen Talsohle befunden haben, während wir ja jetzt bekanntermaßen weltweit Hochkonjunktur haben. Das hat dem Herrn Bundesminister für Finanzen auf der einen Seite mit Minderausgaben unter die Arme gegriffen und auf der anderen Seite konjunkturell bedingte Mehreinnahmen beschert. Das heißt, man hätte meines Erachtens angesichts dieser sehr erfreulichen Entwicklung das Ziel, wenn man es schon verfehlt, im positiven Sinn verfehlen müssen oder sollen. Man hätte das Ziel überschreiten und nicht unterschreiten sollen, man hätte das Sanierungstempo anstatt in der Hochkonjunktur zu verlangsamen, beschleunigen müssen. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Dazu kommt das, was die Sache schlimmer macht, was ein weiterer Vorwurf ist und was des öfteren von mir von diesem Pult aus schon ausgeführt wurde: Sie haben Ihr Ziel nicht nur nicht erreicht, obwohl Ihnen die Konjunktur kräftig zu Hilfe gekommen ist, sondern Sie haben dieses Ziel auch nicht erreicht, obwohl Sie über die ganze Legislaturperiode gerechnet Bundesvermögen im Gesamtausmaß von rund 25 Milliarden Schilling veräußert und so den Saldo verbessert haben! Sie haben Ihr Ziel verfehlt, obwohl Sie Rücklagen in der Größenordnung von 10 Milliarden Schil-

Dkfm. Holger Bauer

ling aufgelöst haben! Und Sie haben Ihr Ziel verfehlt, obwohl Sie in dieser Legislaturperiode rund 48 Milliarden Schilling — die außerbudgetäre Finanzierungsform über die Post- und Telegraphenverwaltung eingerechnet — außerbudgetär finanziert haben!

Ich möchte, wie gesagt, nicht mehr näher darauf eingehen. Wir haben uns über diese Dinge schon des öfteren und im Detail auseinandergesetzt und unterhalten. Es stellt sich aber, glaube ich, berechtigterweise die Frage: Wieso wurde dieses Ziel trotz all dieser jetzt aufgezählten Fakten und Umstände nicht erreicht? Wieso wurde es verfehlt? — Ich sage Ihnen die Antwort vorweg und werde sie dann untermauern.

Sie haben es deswegen verfehlt, meine sehr geehrten Damen und Herren von der großen Koalition — ich richte mich mit meinen Worten jetzt ganz bewußt an Sie alle und nicht nur an den Herrn Finanzminister —, weil es Ihnen nicht entscheidend gelungen ist, die Ausgaben zu reduzieren. Sie haben die unerwarteten Mehrerträge — grosso modo gesprochen — gleich wieder ausgegeben, anstatt sie zur Senkung des Defizits zu verwenden. Aber schauen wir uns auch da, bevor wir uns in allgemeine Betrachtungen ergehen, lieber gleich wieder an, wie das von den Zahlen her aussieht.

Ich bitte Sie, dazu das Arbeitsübereinkommen zur Hand zu nehmen, dort werden Sie finden, daß das Ziel der großen Koalition für diese Legislaturperiode im Bereich der Ausgaben folgendes war: das Ausgabenwachstum — wieder über die ganze Periode gerechnet — mit 21 Milliarden Schilling oder 4,9 Prozent Zuwachs zu beschränken, ohne Finanzschuldzinsen gerechnet. Geworden sind es — wieder, ohne die Finanzschuldzinsen hinzuzurechnen — 40 Milliarden Schilling oder 9 Prozent. Also anstatt 21 Milliarden: 40 Milliarden, anstatt 4,9 Prozent Zuwachs: 9 Prozent Zuwachs.

Wenn Sie nun die Gesamtausgaben heranziehen — und das muß man wohl tun —, also die Finanzschuldzinsen miteinrechnen, dann beträgt das Ausgabenwachstum, also der Zuwachs an Ausgaben während der gesamten Legislaturperiode, 59 Milliarden Schilling oder 12,1 Prozent, und damit liegen Sie deutlich über der Inflationsrate — natürlich wieder der gesamten Legislaturperiode —, die bei etwa 9,8 Prozent liegt.

Das bedeutet: Sie haben im Budget nach wie vor ein reales Gesamtausgabenwachstum. Sie haben nach wie vor ein reales Wachstum bei den Ausgaben, und das in Zeiten der Hochkonjunktur! (*Abg. Posch: Haben Sie die 6,5 Milliarden mitgerechnet? Sie müssen das Budget genau lesen!* — *Abg. Dr. Fertil: Er kennt sich aus, er war Staatssekretär!*) Wir können uns dann gerne un-

terhalten, Herr Kollege. Also ich habe diese Rechnung anhand der Unterlagen des Arbeitsübereinkommens und nach bestem Wissen und Gewissen angestellt.

Ich will jetzt gar nicht behaupten, daß Sie, Herr Bundesminister — da richte ich mich jetzt ganz speziell an Sie; wir nähern uns Weihnachten, und alle sind mild und gütig gestimmt —, sich nicht bemüht hätten einzusparen und zu sparen. Sie haben das im Ermessensausgabenbereich sicher getan, nur ist dort eben nicht mehr viel drin, ist dort nicht mehr viel zu holen, dort haben wir in der kleinen Koalition schon damit angefangen. Sie haben dann am Beginn der großen Koalition fortgesetzt, das ist weitgehend ausgereizt, dort ist nicht mehr viel drin. Sie können dort noch ein bißchen drücken, und es werden noch ein paar Tropfen kommen, aber den großen Brocken, die wirklichen Einsparungen werden Sie dort auch beim besten Willen nicht zustande bringen.

Es hätten eben in dieser Legislaturperiode all jene Strukturreformen kommen müssen, über die wir uns auch schon des öfteren hier von diesem Pult aus ... (*Zwischenruf der Abg. Dr. Helga Rabl-Stadler.*)

Frau Kollegin Stadler! Ich bin froh, daß Sie jetzt gekommen sind und daß Sie sich gleich mit einem Zwischenruf bemerkbar machen. Frau Kollegin Rabl-Stadler, ich werde Ihnen aber folgendes sagen: Genau Sie — nicht Sie persönlich, sondern Ihre Partei und auch die Sozialistische Partei — haben als Begründung und als Rechtfertigung für die Bildung einer großen Koalition eben genau die Durchführung dieser notwendigen Strukturreformen angegeben. Sie haben gesagt: Ihr habt ja nur im Ermessensausgabenbereich gespart. Damit man wirklich nachhaltig entlasten und sanieren kann, bedarf es der notwendigen Strukturreformen im Bereich der Verwaltung: Besoldungsreform, Spitalsreform, Pensionsreform, Neuordnung des Agrarsektors und, und, und. (*Abg. Dr. Frischenschlager: Handelskammerreform!*) Wo sind sie denn geblieben? Sie haben zwar alle ins Koalitionspapier hineingeschrieben, aber nichts gemacht! (*Beifall bei der FPÖ.*) Sie haben keine einzige durchgeführt, Frau Kollegin Rabl-Stadler!

Sie haben damals gesagt — Sie erinnern sich genau an den Slogan —: Die Lösung der großen Probleme in diesem Land bedarf der Zusammenarbeit der beiden großen Parteien. — Mittlerweile sind sie gar nicht mehr so groß, speziell Sie. Aber das war doch die Begründung für die Bildung der großen Koalition, Frau Kollegin! Aber gemacht haben Sie nichts in diesem Bereich, absolut nichts!

Weil Sie das unterlassen haben, weil Sie das nicht geschafft haben, sind Sie letztlich auch in

Dkfm. Holger Bauer

der Budgetsanierung gescheitert, und ich muß sagen: mußten Sie scheitern! (*Beifall bei der FPÖ.*)

Ich sage noch einmal: Ich richte diesen Vorwurf wirklich weniger an den Herrn Finanzminister, er kann ja wirklich nicht die Pensionsreform durchführen, er kann nicht die Verwaltungsreform durchführen, er kann nicht die Spitalsreform durchführen, er kann nicht den Agrarsektor reformieren. (*Abg. Bergmann: Warum ist ein so gescheiter Mensch nicht in der Regierung?*) Das müssen Sie gemeinsam machen, wie Sie das dem Wähler versprochen und sich das in Ihrem Arbeitsübereinkommen vorgenommen haben. Das müßten Sie und hätten Sie gemeinsam tun müssen, Sie haben es nicht getan. Sie haben es unterlassen. Sie haben es nicht zu Wege gebracht. Sie alle miteinander und die große Koalition als System sind daher insgesamt gescheitert! Nehmen Sie das zur Kenntnis! (*Beifall bei der FPÖ. — Zwischenrufe.*)

Hohes Haus! Ich möchte damit auch schon zum Schluß kommen und meinem Versprechen gerecht werden, um das Sie mich gebeten haben, mich kurz zu halten.

Ich habe Ihnen im Laufe der diesjährigen Budgetdebatte eine ganze Reihe von sehr kritischen Stimmen zur Kenntnis gebracht, die sich mit Ihrer gescheiterten Budget- und Sanierungspolitik auseinandergesetzt haben, von Ihren eigenen Staatssekretären beginnend über die OECD bis hin zum Wirtschaftsforschungsinstitut.

Ich möchte mit einem letzten Zitat aus einem anderen Bereich schließen, dem ich nichts hinzufügen habe.

In der Zeitung „Die Presse“, ein Organ, das Ihnen gegenüber wahrscheinlich nicht besonders feindlich eingestellt ist . . . (*Zwischenruf des Abg. Mag. Guggenberger.*) Nicht Ihnen persönlich, Herr Kollege, und nicht der Sozialistischen Partei, solange die Österreichische Volkspartei in einer Regierung vertreten ist. (*Abg. Dr. Graff: Sie haben gesagt, Sie haben nichts hinzuzufügen!*)

Und diese Zeitung schreibt unter der Überschrift: Das häßliche Gesicht des Budgets. Die Koalition — und sie sagt Ihnen wieder genau das, was ich Ihnen jetzt anhand von Fakten und Daten nachgewiesen habe, das bringt also der Kommentator Dieter Lehnhardt mit folgenden Sätzen auf den Punkt, er schreibt:

Die Koalition versuchte erst gar nicht ernsthaft, ihre Budgetpolitik diesem Glück anzupassen. — Mit dem Glück meinte er die unerwartet hereingeschneite internationale Hochkonjunktur. (*Abg. Dr. Graff: Vorlesen!*)

Also: „Die Koalition versuchte gar nicht ernsthaft, ihre Budgetpolitik diesem Glück anzupas-

sen.“ (*Rufe: Noch einmal vorlesen! — Weitere Zwischenrufe.*) Sie hören es so gerne, Herr Kollege Graff! Hören Sie es so gerne? Gerne. Also noch einmal:

„Die Koalition versuchte erst gar nicht ernsthaft, ihre Budgetpolitik diesem Glück anzupassen.“ (*Abg. Fauland: Jetzt wissen wir es!*) „Erleichtert pumppte man zweistellige Milliardenbeträge in Ausgaben hinein und feiert nun eine Neuverschuldung von mehr als 60 Milliarden Schilling als Sparbudget.“ Quod erat demonstrandum — das galt es nachzuweisen. Dem ist aus freiheitlicher Sicht und aus meiner Sicht nichts hinzuzufügen. (*Beifall bei der FPÖ.*) 16.34

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Posch.

16.34

Abgeordneter Posch (SPÖ): Hohes Haus! Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrter Herr Bundesminister für Finanzen! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir haben soeben erlebt, daß sich Herr Abgeordneter Dkfm. Holger Bauer eher abfällig und nicht sehr positiv über das Bundesfinanzgesetz und dessen Anlage, das Budget für das kommende Jahr geäußert hat. (*Ruf bei der FPÖ: Ist ja kein Wunder!*)

Wir erleben nun seit Tagen, daß sich Herr Abgeordneter Dkfm. Bauer mit einer tibetanischen Gebetsmühle in der Hand hier im Raum herum bewegt und diese schwenkt. Er tritt zwar nicht mit seiner Rosinante gegen Windmühlenflügel an, aber er hat diese Gebetsmühle in der Hand, hat aber vergessen, die verkrusteten und vergilbten Papierrollen herauszunehmen. Man müßte ihm empfehlen, sich mit der neueren, jungen Nationalökonomie sehr intensiv zu beschäftigen. Das wollte ich nur einleitend sagen.

Die Rechenkunststücke, die er soeben zum besten gegeben hat, sind ja auch nicht von Pappe. Eines im Zusammenhang mit Steyr hätte ihm ja fast eine Klage eingebracht. So weit, so gut.

Meine Damen und Herren! Die Beratungsgruppe XI — „Finanzen“ — umfaßt im „Allgemeinen Haushalt“ präliminierte Ausgaben in Höhe von etwa 164,5 Milliarden Schilling und 319,4 Milliarden Schilling veranschlagte Einnahmen, die nächstes Jahr voraussichtlich herein kommen sollen. Es ist dies der größte Teil der Einnahmen, die in einer Beratungsgruppe enthalten sind, nämlich in der Gruppe Finanzen.

Darunter befinden sich auch die öffentlichen Abgaben, von denen dem Bund im kommenden Haushaltsjahr nach Überweisung an Länder, Gemeinden, Fonds und dergleichen nettomäßig etwa 274,1 Milliarden Schilling zur teilweisen Bedeckung der Ausgaben des kommenden Jahres voraussichtlich verbleiben werden.

Posch

Mit ihren Steuern, meine Damen und Herren, finanzieren Bürger und Unternehmungen unseres Landes den Großteil der Haushalte von Bund, Ländern und Gemeinden. Die Steuern sind zugleich ein wichtiges ordnungs- und wirtschaftspolitisches Instrument der Finanzpolitik.

Meine Damen und Herren! Viele Themen sind im Zuge dieser Budgetdebatte im Hohen Hause diskutiert worden; darunter solche, welche die Menschen zweifelsohne in höchstem Maße betreffen.

In einer Frage, die im Jahr 1989 die Menschen ganz besonders berührte, haben wir als Abgeordnete jedoch in geradezu klassischer Form unser Licht unter den Scheffel gestellt — ich meine die Steuerreform 1988! Jenes Reformwerk, mit dem eine spürbare Änderung des überholten Steuersystems mit seinen manchmal gar nicht mehr erklärbaren Begünstigungen möglich wurde.

Meine Damen und Herren! Mit Jänner des Jahres 1989 nämlich — man muß das immer wieder sagen — ist die umfassendste Steuerreform in Österreich nach dem Zweiten Weltkrieg in Kraft getreten, deren Wesen in einer ganz deutlichen Senkung der Steuersätze bei gleichzeitiger Verbreiterung der Bemessungsgrundlage durch Reduktion von Ausnahmen in der bisherigen Steuergesetzgebung besteht.

90 Prozent der Österreicherinnen und Österreicher profitieren nun von dieser umfassendsten Steuerreform, Herr Abgeordneter Dkfm. Bauer, die jemals von einem Finanzminister in Österreich realisiert wurde. *(Beifall bei der SPÖ.)* So kann es auch nicht überraschen, daß eine im Auftrag des Bundesministeriums für Finanzen durchgeführte Umfrage eine entsprechend positive Reaktion der Bevölkerung ergab.

Ein Vergleich zeigt zudem, daß Österreich seit Beginn des Jahres über eines der attraktivsten Steuersysteme auf internationaler Ebene verfügt, womit die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Unternehmungen beträchtlich gesteigert wurde. Das sollten Sie, Herr Abgeordneter Bauer, zur Kenntnis nehmen! *(Abg. Dr. Ofner: Es ist noch nicht einmal ein Jahr alt, und schon haben wir es novelliert!)*

Hohes Haus! Die Steuerreform wurde mit dem Abgabenänderungsgesetz 1989 adaptiert, welches weitere Erleichterungen für die Steuerpflichtigen brachte.

Hohes Haus! Es ist oft von der Finanzschuld des Bundes gesprochen worden. Sie belief sich zum Jahresende 1988 auf 746,7 Milliarden Schilling. Gegenüber dem Vergleichswert des Vorjahres entspricht dies einer Zunahme um 49,2 Milliarden Schilling oder um 7 Prozent.

Von 1986 auf 1987 — und das sollten Sie sich merken! — hatte die Steigerung von 80,1 Milliarden Schilling oder 13,1 Prozent betragen. — Ich glaube, Sie waren damals Staatssekretär. Doch führte nunmehr die Konsolidierungspolitik des Finanzministers, des sozialistischen Finanzministers, im Budget 1990 zu einer geringeren Neuverschuldung und erfordert künftig eine geringere Bedienung der Finanzschulden des Bundes und auch des Schuldendienstes des Bundes.

Wie in den vergangenen Jahren weisen alle Indikatoren und Parameter hinsichtlich der Verschuldung Österreichs darauf hin, daß nur die Schweiz, die Bundesrepublik Deutschland und Frankreich geringfügigere positive Relationen in dieser Hinsicht hatten. Bei den Kennzahlen „Verschuldung des Zentralstaates in Prozent des BIP beziehungsweise pro Kopf der Bevölkerung“ liegt Österreich im Mittelfeld der betrachteten neun westlichen Industrieländer, und ich glaube annehmen zu können, daß sich diese Relationen in den nächsten Jahren noch verbessern werden.

Damit zählt Österreich weltweit nach wie vor zu den Staaten mit bester Kreditwürdigkeit! Dies muß auch als Beweis dafür gelten, welches Vertrauen die Welt in den österreichischen Weg sozialdemokratischer Finanz- und Wirtschaftspolitik setzt! *(Beifall bei der SPÖ.)*

Diese Tatsache, meine Damen und Herren, wird ferner durch die Nachricht untermauert, daß Wien künftig Sitz einer EG-Ostbank werden könnte — es sind Gespräche im Gange: Berlin, Luxemburg oder Wien —, jener Bank, die den Reformprozeß in Osteuropa finanziell unterstützen wird.

Im Zusammenhang mit der internationalen Hilfe für Polen beabsichtigt die Bundesregierung einen Beitrag an den Stabilisierungsfonds für Polen im Gegenwert von 20 Millionen US-Dollar zu leisten. Aus diesem Grunde wird eine Überschreitungsermächtigung für den Voranschlagsansatz 1/54846 benötigt.

Auch im Sinne der Budgetkonsolidierung beabsichtigt die Bundesregierung, etwaige Maßnahmen betreffend eine Gehaltsregulierung im öffentlichen Dienst durch entsprechende Maßnahmen bei den Sachausgaben einzusparen. Eine gesetzliche Bestimmung soll hierfür die Grundlage schaffen.

Meine Damen und Herren! Ich gestatte mir, hier einen Antrag einzubringen:

Antrag

der Abgeordneten Posch, Dr. Steidl und Genossen zur Regierungsvorlage betreffend das Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1990 samt Anlagen (1100

Posch

und Zu 1100 der Beilagen) in der Fassung des Ausschlußberichtes (1150 der Beilagen)

Der Nationalrat wolle in zweiter Lesung beschließen:

Die im Titel bezeichnete Regierungsvorlage ist wie folgt zu ändern:

1. Dem Artikel VII wird folgende Bestimmung angefügt:

„6. beim Voranschlagsansatz 1/54846 bis zu einem Betrag im Gegenwert von 20 Millionen US-Dollar für Zahlungen an den Stabilisierungsfonds für Polen“.

2. Nach Artikel XV ist folgender Artikel einzufügen:

„Artikel XVI. Der Bundesminister für Finanzen ist ermächtigt, falls im Finanzjahr 1990 bei Personalausgaben (Unterteilung 0) und bei den Sachausgaben (Unterteilung 7) für die Ersätze von Besoldungskosten sowie für sonstige vom Bund bezahlte Personengruppen ein unabweisbarer Mehraufwand entsteht, zur Bedeckung dieses Mehraufwandes im Einvernehmen mit der Bundesregierung Ausgabenrückstellungen zu verfügen.“

3. Die bisherigen Artikel „XVI“ und „XVII“ erhalten die Bezeichnungen „XVII“ und „XVIII“.

Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Mit dem Finanzgesetz wird der Bundesregierung alljährlich Gelegenheit geboten, ihr beschlossenes Regierungsprogramm in Zahlen vorzustellen und dem Nationalrat in Form des Budgetentwurfes vorzulegen.

Die Budgetdebatte stellt alljährlich einen Höhepunkt des parlamentarischen Geschehens dar, und aufgrund der Öffentlichkeit kommt ihr als Instrument zur Kontrolle über die Regierung besondere Bedeutung zu.

Angesichts der positiven Entwicklung des Bundesbudgets und dessen Auswirkungen auf Bereiche des Wirtschaftswachstums, Beschäftigung, Verteilung des Volkseinkommens und Währung erleben wir Österreich in seiner Gesamtheit als blühendes Staatswesen. Dies nicht zuletzt deshalb, weil sich die Regierung Vranitzky den sozialen, wirtschaftlichen und politischen Herausforderungen sowie den weltwirtschaftlichen Gegebenheiten unserer Zeit erfolgreich und mit Entschlossenheit und Tatkraft stellte! (Beifall bei SPÖ und ÖVP.)

Wir werden deshalb diesem Bundesvoranschlag 1990 unsere Zustimmung geben und danken dem Bundesminister für Finanzen Dr. Ferdinand Lacina sowie den mit diesem Budget befaßten Beamten in ganz Österreich für die sorgfältige

und gewissenhafte Erstellung dieses Bundesvoranschlages. (Beifall bei SPÖ und ÖVP.) 16.45

Präsident Dr. Marga Hubinek: Der soeben vorgelesene Abänderungsantrag ist genügend unterstützt und steht mit in Beratung.

Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Dr. Pilz.

16.45

Abgeordneter Dr. Pilz (Grüne): Meine Damen und Herren! Wir haben jetzt viele Tage lang das Budget in allen Facetten diskutiert, und ich möchte eigentlich im Gegensatz zum Kollegen Bauer nicht mehr auf alle Standardvorwürfe gegenüber einem Regierungsbudget eingehen, die da heißen: Budgetfraktur, Defizit nicht korrekt ausgewiesen, Auslagerung von Ausgaben und so weiter und so fort. Ich bin der Meinung, daß diese Vorwürfe im großen und ganzen berechtigt sind, nur haben wir sie im Laufe dieser Wochen so oft diskutiert, daß ich es für müßig halte, diese Debatte jetzt zum vierten, fünften oder sechsten Mal zu führen.

Deswegen möchte ich auf einige sehr konkrete Punkte eingehen und in diesem Zusammenhang auch einige Fragen an den Finanzminister richten.

Zum ersten. Eines der wesentlichen Probleme im Zusammenhang mit Ihrem Ressort ist die Frage: Wie schaut die Zukunft der Steuerreform aus, wann und wie werden Sie den entscheidenden Schritt zur ökologischen Steuerreform tun?

Und da möchte ich Sie folgendes konkret fragen. Es gibt da eine Entwicklung in den internationalen Sozialdemokratien, die äußerst unterschiedlich verläuft. In einer Zeit, in der sich die SPD in der Bundesrepublik ganz klar und energisch und mit aller Vehemenz für die Einführung einer Energiesteuer, einer Primärenergieabgabe ausspricht, wird von seiten der SPÖ und gerade von seiten des Finanzministers mit aller Vehemenz in dieser Richtung gebremst.

Herr Finanzminister, ich kenne Ihre wesentlichen Argumente kontra Primärenergieabgabe: die Frage der Verteilungswirkungen, die Frage der Auswirkung auf die Inflation, auch die Frage der Auswirkung auf die verstaatlichte Industrie. Aber Sie wissen genausogut wie wir, daß es entweder eine grundlegende ökologische Steuerreform geben wird, oder dieses Steuersystem wird in die Gegenrichtung steuern und wird auch an die Grenzen der Finanzierungsmöglichkeiten stoßen. Und das ist der entscheidende Punkt. Ich möchte einmal von Ihnen öffentlich hören: Warum betätigen Sie sich im Rahmen der Bundesregierung derzeit als der entscheidende Bremser in der Frage der Durchsetzung und Einführung einer Primärenergieabgabe und eines ökologischen

Dr. Pilz

und sozialen Steuersystems? Warum gehen Sie nicht her und sagen Sie nicht: Okay, führen wir eine Primärenergieabgabe ein, so wie sie die Grünen in einer gewissen Art und Weise fordern, aber wie es auch die Österreichische Volkspartei in einer ganz bestimmten und gar nicht so unterschiedlichen Art und Weise öffentlich fordert, gehen wir das einmal ganz konkret an, und reden wir dann darüber, wie man Fragen der Verteilung, wie man Wettbewerbsnachteile für die verstaatlichte Industrie und wie man Fragen einer möglichen inflationären Entwicklung durch wirtschaftspolitische Maßnahmen und durch strukturelle politische Maßnahmen in den Griff bekommen kann!?

Dies ist eine konkrete Frage: Wie soll man Ihrer Vorstellung nach angesichts eines ständig steigenden Energieverbrauchs — Benzin plus 5 Prozent, andere Energieträger ein bißchen darunter —, angesichts eines ständigen Energieverbrauchs-zuwachses damit eigentlich umgehen? Resignieren Sie angesichts dieser Entwicklung? Resignieren Sie angesichts einer Entwicklung langfristig sogar verfallender Ölpreise? Geben Sie da einfach die ökologischen Steuerungsmechanismen eines Steuersystems auf, oder sagen Sie, man kann da etwas machen? Heißt für Sie Ökosteuer nichts anderes als ein paar isolierte Lenkungsabgaben, wie etwa die Abwasserabgabe, oder gibt es da mehr? Beantworten Sie mir bitte diese eine konkrete Frage.

Zweitens: Angesichts der Situation in Osteuropa stellen sich grundsätzliche Fragen für Ihr Ressort, grundsätzliche Fragen, die da lauten: Was wird von Seiten des Finanzministers und mit Unterstützung des Finanzministers an Projekten in Osteuropa finanziert? Was machen Sie zum Beispiel im ganzen Bereich Energiesystem?

Wie gehen Sie mit dem Energiesystem in Osteuropa und den möglichen Reformen dieses Systems um? Sie wissen, Herr Finanzminister Lacina — Sie müssen offensichtlich zwischendurch ein paar Akten erledigen, aber ich habe Zeit. *(Bundesminister Dkfm. Lacina: Ich höre ja nicht mit den Augen!)*

Ich bewundere das immer an den Mitgliedern der Bundesregierung: daß sie gleichzeitig Akten erledigen, mit Sekretären reden und die Budgetdebatte verfolgen. Wirklich, wenn sie in der Sachpolitik genauso genial wären wie im diversifizierten Gebrauch ihrer Sinnesorgane, dann wäre es um diese Regierung besser bestellt!

Ganz konkret stellt sich zum Beispiel eine Frage zum Energiesystem: In Osteuropa haben wir einen Pro-Kopf-Energieverbrauch, der weit über dem Schnitt in Westeuropa liegt. Es gibt die Chance, durch Projekte effizienter Energienutzung völlig neue Wege der Energiepolitik in Ost-

europa zu gehen. Es besteht gleichzeitig die Gefahr, daß von österreichischer Seite her völlig andere Projekte finanziert werden. Projekte, die in die Richtung gehen, alle Fehler des Westens jetzt noch einmal im Osten auszuprobieren. Das ist eine zentrale Frage für Sie, Herr Finanzminister: Wofür setzen Sie sich ein? Für welche Art von Projekten sind Sie bereit, Finanzierungen zu unterstützen? Legen Sie irgendwelche Kriterien an diese Unterstützungen an, oder sagen Sie einfach, wenn österreichische Unternehmen kommen, egal ob es die DoKW oder ein Privater ist: Wir schauen, daß wir das Geld dafür kriegen, egal, ob es zum Beispiel effiziente Energienutzung ist oder die Verbauung der Weichsel in Polen, wie jetzt verplant vom Verbundkonzern, oder zum Beispiel die Asbestzementwerke in Ungarn! Erklären Sie dem Parlament, was Sie eigentlich finanzieren wollen!

Erklären Sie am Beispiel Verkehr: Es gibt Eisenbahnnetze in Osteuropa, die nur der Modernisierung harren, und es gibt gleichzeitig großzügige österreichische Angebote, riesige Autobahnen, riesige Transitstrecken quer durch Ost- und Südosteuropa zu bauen. Was wollen Sie finanzieren? Wollen Sie irgendwelche Weichen stellen? Sind Sie bereit, endlich zur Kenntnis zu nehmen, daß ein Teil der Verkehrszukunft Osteuropas derzeit in österreichischer Hand liegt und daß damit die Verkehrszukunft von Österreich entscheidend mitgestaltet wird, daß sich über die Frage, welche Verkehrsprojekte wir finanzieren, auch die Frage beantwortet, welcher Verkehr auf uns zukommt?

Wenn wir die Autobahnen in Ungarn und in Jugoslawien bauen und finanzieren, dann werden wir Autoverkehr und LKW-Verkehr in Österreich ernten, und wenn wir auf die Schiene gehen und in die Schiene drüben investieren, Kredite zur Verfügung stellen, Know-how zur Verfügung stellen, dann werden auch wir Anschluß an Schienenverkehr und Konversion von der Straße auf die Schiene in Österreich ernten.

Das sind entscheidende Punkte, und ich frage Sie: In welcher Art und Weise haben Sie das gestern im Sonderministerrat behandelt? Ist gestern im Sonderministerrat zu Osteuropa die Frage behandelt worden, ob man nicht durch verstärkten Taktverkehr der ÖBB mit der Tschechoslowakei etliches von den stinkenden tschechischen Bussen und PKWs auf die ökologisch verträgliche Schiene verlagern könnte? Was haben Sie dazu gesagt? Was ist gestern im Sonderministerrat dazu besprochen worden? Ist die Frage gestellt worden, ob mit einer einmaligen Investition von 150 Millionen Schilling — und die müßten wir uns leisten können — der Tschechoslowakei ein Verkehrsangebot gemacht werden kann, wo man wirklich den dreckigen tschechischen Verkehr, der jetzt auf uns zurollt, auf die Schiene bringen kann?

Dr. Pilz

Sind Angebote für Taktfahrverkehr gemacht worden — Wolfsthal — Brunn und andere Städte —, wo den Tschechen ein attraktives ökologisches und ökonomisches Angebot gemacht wird? Ist es denkbar, daß an Ihrem Widerstand, Herr Finanzminister, dieses Verkehrsprojekt, dieses großzügige, ökologische Verkehrsangebot in Richtung Tschechoslowakei gescheitert ist? Wollen Sie ein Verkehrsangebot Schiene zwischen Österreich und der Tschechoslowakei an 150 Millionen Schilling scheitern lassen?

Das ist die ganz konkrete Frage, die sich stellt. Diese Frage müssen Sie auch für die Wiener Bevölkerung beantworten, denn ich sehe jetzt schon, wenn ich durch Wien gehe, welche unglaublichen Ressentiments und welcher Fremdenhaß durch diesen stinkenden PKW- und Busverkehr in Wien wieder an die Oberfläche gespült wird, wobei die tschechischen und slowakischen Besucher, über die wir uns ungeheuer freuen in diesen Tagen und nach all dem, was derzeit in der Tschechoslowakei passiert, durch die Verkehrsmittel, die sie zu benutzen gezwungen sind, weil es derzeit die billigsten sind, die sie haben, diskreditiert und diskriminiert werden. Wie wollen Sie dem entgegenwirken, und sind Sie bereit, hier 150 Millionen Schilling zur Lösung dieser Frage einzusetzen?

Diese zwei Fragen möchte ich an Sie richten, abseits von dem, was an Budgetroutine heute wieder diskutiert und was an Budgetfloskeln wieder ausgetauscht wird. *(Beifall bei den Grünen. — Abg. Bergmann: Wie kommen Sie auf 150 Millionen?)*

Ein letztes grundsätzlich zum Budget. Wenn ich viele Tage Budgetdebatte zusammenfasse, dann möchte ich eines für Sie konkret festhalten: Wofür haben Sie in diesem Budget nachgegeben? — Sie haben nachgegeben für zusätzliche Militärausgaben. Sie haben zusätzliche Waffensysteme, zusätzliche sonstige militärische Ausgaben dem Verteidigungsminister zugestanden. Sie sind im Laufe dieser Budgetverhandlungen vor dem Terror der Frächter in die Knie gegangen. Sie haben sich budgetmäßig und finanziell der Erpressung der Straße gebeugt.

Dort, wo es wirklich wichtig gewesen wäre, wo es um ökologisches und soziales Gegensteuern gegangen wäre, in der Umweltpolitik, beim Umweltfonds, in der biologischen Landwirtschaft, in der Stärkung des Sozialsystems in Österreich, dort ist es Ihnen nicht gelungen, irgendwelche Akzente zu setzen.

Und nicht, weil Sie wieder Budgetkosmetik betrieben, weil Sie wieder ausgelagert haben und weil Sie dieses Budget, wie alle Jahre vorher, wieder frisiert haben, sondern weil Sie einfach völlig falsche Schwerpunkte gesetzt haben, weil Sie dem Militär und der Erpressung der Frächter nachge-

geben und weil Sie für die Umwelt und für die Sozialpolitik wieder nichts gehabt haben, da offensichtlich die Lobbies dafür zu schwach waren, deswegen können wir grundsätzlich diesem Budget in seiner Gesamtheit keine Zustimmung geben. *(Beifall bei den Grünen.) 16.58*

Präsident Dr. Marga Hubinek: Zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Dr. Ditz.

16.58

Abgeordneter Dr. Ditz (ÖVP): Sehr geehrte Frau Präsident! Herr Finanzminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Mein Vorredner hat von Budgetroutine gesprochen und hat damit gemeint, daß Kollege Holger Bauer immer dasselbe ausführt.

Ich glaube, man könnte auch von einer grünen Steueroutine sprechen, denn hier wird auch schon die ganze Debatte hindurch immer dasselbe ausgeführt, nämlich die Einführung einer Energiesteuer, die man selbst nicht genauer spezifizieren kann, gefordert.

Wenn Kollege Pilz meint, man müßte dann einen Ausgleich machen für die Stahlindustrie, dann zeigt das ja genau, daß er sich noch nicht im klaren ist, welches Konzept er anwenden will, weil ein solcher Ausgleich natürlich bedeutet, daß die Lenkungsfunction nicht zum Tragen kommt. Und das kann ja nicht der Sinn einer ökologisch orientierten Steuerreform sein. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir stehen am Ende einer langen und, was die zeitliche Anspannung betrifft, auch sehr intensiven Budgetdebatte. Ich möchte aber ehrlich zugeben, daß ich die Auffassung vertrete, daß die inhaltliche Intensität und die inhaltliche Qualität nicht das gleiche Maß erreicht haben. Ich glaube, je länger die Debatte gelaufen ist, umso deutlicher wurde, daß die derzeitige Opposition einfach keine Alternative zur Budgetpolitik der Regierung aufzeigen konnte. *(Beifall bei ÖVP und SPÖ.)*

Die Opposition, vor allem die FPÖ, mußte, je länger die Debatte gelaufen ist, immer stärker zu den üblichen Schwarzweißmalereien Zuflucht nehmen, und sie mußte sich wieder in eigentlich nicht beweisbare Phrasen flüchten.

Wenn es einmal zu differenzierten Auseinandersetzungen gekommen ist, dann waren es die Abgeordneten der Regierungsparteien, die hier eine differenzierte Stellungnahme abgegeben haben. Es war dann sofort die Opposition bei der Hand — ich nenne als Stichwort die dringliche Anfrage von gestern —, die versucht hat, mit dieser differenzierten Aussage neue Kronzeugen für das Scheitern der Regierungspolitik zu finden.

Dr. Ditz

Um allfällige Mißverständnisse auszuräumen, um nicht wieder aus dem Zusammenhang gerissen zitiert zu werden, möchte ich klar feststellen: Ich glaube, daß diese Bundesregierung auch in der Budgetpolitik gute Arbeit geleistet hat. Ich glaube, daß es dieser Bundesregierung gelungen ist, eine durchaus schwierige Budgetsituation zu entdramatisieren, und daß es dieser Bundesregierung gelungen ist, die Glaubwürdigkeit der österreichischen Finanzpolitik international sicherzustellen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Aus Sicht der Regierung ist es einfach positiv, daß bei der Sanierung und bei der Einsparung nicht undifferenziert vorgegangen wurde, sondern daß man versucht hat, dort, wo man Überschüsse hat, wegzunehmen und jene Positionen zu dotieren, die unterversorgt sind.

Das ist das Wesen jeder Budgetpolitik, das ist das Wesen einer neuen Prioritätensetzung, und wer das als budgetäres Täuschungsmanöver, als Vernebelungsaktion brandmarken will, der hat in Wahrheit die ganze Nullbudgetierung, die ja auch einmal von der FPÖ gefordert wurde, einfach nicht begriffen.

Kollege Bauer hat von Budgetschönung in der Höhe von 30 Milliarden gesprochen. Er hat im Rahmen dieser Debatte Steuerentlastungen von 20 Milliarden gefordert und hat Belastungen in Höhe von in etwa 10 Milliarden beklagt.

Das bedeutet, daß die Freiheitliche Partei all diese Maßnahmen natürlich nicht gesetzt hätte, mit dem Ergebnis, daß dann das Budgetdefizit 130 Milliarden gewesen wäre, mit dem Ergebnis, daß dann die Sicherheit im Bereich der Staatsfinanzen verlorengegangen wäre. *(Der Präsident übernimmt den Vorsitz.)*

Man müßte fragen: Welche Maßnahmen hätte die Opposition gesetzt, um die Defizite zu senken? — Hier konnte keine Antwort gegeben werden.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Mit dem Budget 1990 ist aus meiner Sicht und aus der Sicht der ÖVP die erste Phase der Konsolidierung abgeschlossen.

Ich glaube, es bietet sich an, am letzten Tag ein Resümee zu ziehen und auch zu versuchen, aus dieser ersten Phase Erfahrungen für die weitere Budgetpolitik zu gewinnen.

Der erste Punkt, bei dem ich es für wichtig erachte, daß er herausgearbeitet wird, ist jener, daß man sich vor Einsparungen nicht zu fürchten braucht und daß es völlig falsch ist, wenn punktuelle Änderungen, die immer notwendig sind, sofort als Belastungen sozusagen hysterisch nahezu etikettiert werden.

Der Opposition ist es hier gelungen, kurzfristig — ich sage bewußt: kurzfristig — ein Belastungsgefühl in der Bevölkerung zu erzeugen, das durch die objektiven Daten nicht nachweisbar war.

Aber mittlerweile — das ist das Wesentliche, und das werden wir auch der Bevölkerung deutlich machen — sind all diese Prognosen und Vorwürfe zusammengebrochen wie ein Kartenhaus.

Einige Beispiele sollen das verdeutlichen: Wir haben — und ich bekenne mich dazu — die Investitionsprämie abgeschafft. Kollege Bauer! Sie haben gemeint, damit sei der Investitionsmotor gestoppt, blockiert. — Das Gegenteil ist der Fall. Die Investitionstätigkeit weist Rekordwerte aus.

Wir haben die Bausparprämie neuen Entwicklungen angepaßt. *(Abg. Dkfm. Holger Bauer: Gekürzt haben Sie sie!)* Ihr Parteiobmann Haider hat das Ende der Bausparförderung gesehen, hat gemeint, Wohnungsneubau steht vor dem Finanzierungsinfarkt, anderes mehr. In Wahrheit: Wir haben die beste Baukonjunktur seit Jahren. In Wahrheit: Wir haben Rekordergebnisse im Bereich des Bausparens. Auch hier haben sich Ihre Prognosen als völlig falsch erwiesen! *(Beifall bei ÖVP und SPÖ.)*

Im Familienlastenausgleich haben wir auf der Steuerseite höher dotiert, daher auf der Ausgabe-seite ein wenig zurückgenommen. Ergebnis: Sie haben ... *(Abg. Dkfm. Holger Bauer: Das nennt man Null-Summen-Spiel!)* Das war nicht ein Null-Summen-Spiel, sondern Sie haben gesagt, damit werde der Familienlastenausgleich ausgeräumt. In Wahrheit haben wir die Konjunktur verbessert, die Beiträge dadurch erhöht, und dann konnten wir mit diesen Beiträgen aus dem Familienlastenausgleichsfonds jene Maßnahmen finanzieren, die diese Woche beschlossen wurden. Das heißt, er war nicht ausgeräumt, er war nicht leer, sondern man konnte die notwendigen und die von allen begrüßten Finanzierungen vornehmen.

Für uns sind daher diese Maßnahmen keine Tricks, sondern sie sind vielleicht so etwas wie die höhere Kunst der Budgetpolitik, nämlich Maßnahmen zu setzen, ohne wirklich gravierend wichtige Leistungen des Staates zu kürzen.

Für uns ist das Ausdruck einer Reformpolitik, und wir haben jene Reformpolitik gemacht, die Sie immer gefordert haben, aber in dieser Debatte nie näher spezifizieren konnten.

Natürlich mußten kurzfristig auch Opfer abverlangt werden. Ich bekenne mich dazu, auch das war der Fall in meiner Staatssekretariatszeit. Wir mußten im Bereich der Beamten und der Pensionisten einmal sehr leise treten, aber wir können heute sagen: Dank der günstigen Wirtschaftsentwicklung haben wir mittlerweile dieses

Dr. Ditz

Opfer längst wettgemacht durch sehr hohe und sehr günstige Nettoeinkommenszuwächse.

Ich komme damit schon zur zweiten Schlußfolgerung, zum zweiten Resümee, das ich aus dieser ersten Sanierungsphase ziehen möchte.

Ich glaube, wir haben Konsolidierungserfolge erreicht, aber es wäre völlig falsch, zu meinen, daß jetzt die Budgetentwicklung abgeschlossen ist, daß wir jetzt die Konsolidierung als beendet erklären können. Im Gegenteil, trotz dieser wirklich gravierenden Defizitreduktionen zeigt sich, daß nach wie vor die Zinsenbelastung enorm ist, und würden wir den Kurs der Konsolidierung nicht fortsetzen, dann würde das bedeuten, daß wir im Jahr 2000 bei 110 Milliarden Schilling Zinsaufwand stünden, und das würde wieder bedeuten, daß es zu einem echten Crowding-out kommt, zu einem Crowding-out der produktiven Ausgaben durch die Zinsen. Das muß verhindert werden, und daher muß natürlich das Defizit auch weiter gesenkt werden, nicht zuletzt deshalb, weil wir noch heute an den Folgen der falschen Strukturpolitik der siebziger Jahre finanziell leiden. (*Abg. Parnigoni: Das ist nicht richtig!*) Das ist richtig, Herr Kollege!

Würden Sie einmal in das Budget hineinschauen und nicht nur diskutieren, ohne die Unterlagen zu kennen (*Abg. Parnigoni: Das ist eine Unterstellung!*), dann würden Sie feststellen, daß wir in den nächsten Jahren für die verstaatlichte Industrie allein per anno 5 1/2 Milliarden Schilling aus dem Budget leisten müssen.

Sie werden feststellen, daß wir für die CA-Sanierung nach wie vor Mittel zur Verfügung stellen müssen. Sie werden feststellen, daß für den Bereich der Länderbank nach wie vor Millionen zur Verfügung gestellt werden müssen! (*Abg. Dkfm. Holger Bauer: Dort war der „Supersaniierer“!*) Das sind Maßnahmen, die wir nicht beeinflussen können, die aber die Budgets der nächsten Jahre noch immer tangieren werden. Das ist das Problem, das nicht nur diese Regierung hat, sondern das jede Regierung hat, auch die kommende!

Vorsicht ist auch geboten bei der Frage der Ost-Finanzierung. Natürlich müssen wir helfen, wir dürfen aber nicht übersehen, daß in der Vergangenheit ein wenig unreflektiert und, ich würde sagen, ein wenig zu stark den falschen Regimen geholfen wurde mit dem Ergebnis, daß wir allein gegen Polen 40 Milliarden Schilling an Forderungen haben, wo in irgendeiner Form — das meine ich sehr vorsichtig — wahrscheinlich eine Wertberichtigung notwendig werden wird.

Resümee und Ergebnis sind: Wir müssen versuchen, die Strukturen weiter zu verbessern, damit diese Entwicklung verkraftet werden kann, und ich bin überzeugt, wir können sie verkraften, wir

dürfen aber nie übersehen, daß wir hiezu eine gut wachsende Wirtschaft, eine solide Staatstätigkeit und eine solide Staatswirtschaft brauchen. Hier haben wir einfach kommunizierende Gefäße. Und nur dann, wenn es uns gelingt, die Wirtschaft in Schwung zu halten, werden wir über die Beschäftigungssituation und über die günstige Einnahmenentwicklung jene Einnahmen haben, die wir zur Absicherung der sozialen Leistungen benötigen.

Zementieren wir die falschen Strukturen, ist die Gefahr groß, daß der Rückfall in die Belastungspolitik kommt, und dann ist auch die wirtschaftliche Entwicklung in Gefahr. Damit ist die Frage: Mehr oder weniger Staat, niedrigere oder höhere Belastung? für diesmal positiv beantwortet, aber sicher nicht auf Dauer geklärt, und nur dann, wenn man sich zu einer Ausgabenreform, zu einer Fortsetzung dieser Politik bekennt, können wir auch den Steuerentlastungskurs weitergehen.

Daher ist für uns von der Österreichischen Volkspartei die Frage, wie es im Bereich des Budgets weitergeht, welche Steuerpolitik wir machen, eine zentrale wirtschaftspolitische Frage, die für uns eindeutig so beantwortet wird, daß wir für ein ausgabenseitiges Reformkonzept eintreten.

Wenn ich von einem ausgabenseitigen Reformkonzept spreche, so meine ich, daß wir überprüfen müssen, wo die Staatsaufgaben mit weniger, mit geringeren Kosten und organisatorisch besser gelöst beziehungsweise erfüllt werden können. Wir müssen uns überlegen, welche wirtschaftlichen Risiken auf den Staat übertragen werden sollen und wo Eigeninitiative und Eigenvorsorge zugemutet werden können.

Wir müssen die Rolle des Staates als Unternehmer in Frage stellen und hier den Einfluß des Staates aus unserer Sicht weiter reduzieren. Und dies erfordert — ich glaube, das ist vielleicht ein Resümee, das von allen getragen werden wird — auch neue Formen der Budgetierung. Ich glaube, wir werden die Strukturen nur dann verändern, wenn es uns gelingt, über den tagespolitischen Aspekt hinauszusehen und eine längerfristige Perspektive ins budgetpolitische Visier zu bekommen.

Ich halte daher den Übergang von der Budgetprognose zu einem Finanzplan für eine wichtige und richtige Entwicklung, denn die Budgetprognosen waren gut und richtig, solange sie vom Beirat angestellt wurden, weil der Beirat natürlich hier aufgezeigt hat, was passiert, wenn nichts passiert. Es ist weniger zielführend, wenn sozusagen die Regierung verpflichtet wird, aufzuzeigen, was passiert, wenn nichts passiert, und sobald die Abgeordneten das lesen, ist es eigentlich schon Makulatur, weil natürlich jede Regierung auf Ent-

Dr. Ditz

wicklungen reagiert und dadurch natürlich diese Entwicklung nicht eintritt.

Wenn wir einen solchen Finanzplan haben, dann ist der Einwand, daß die konjunkturelle Entwicklung nicht berücksichtigt werden könnte, ein relativer, Kollege Nowotny, denn wir können in Form einer rollierenden Planung durchaus die notwendigen Vorkehrungen treffen. Natürlich, wenn sich die Konjunktur ändert, müssen sich auch die Parameter ändern, und das ist ja schon wieder ein wichtiger Denkprozeß, auch das hier im Hohen Haus ganz offen auszusprechen und nachzuweisen.

Ich glaube, daß uns nur eine solche mittelfristige Orientierung vor einem budgetpolitischen Blindflug in der Zukunft bewahren kann. Dann sehen wir, welche Einnahmen mit welcher Maßnahme verbunden sind, welche Ausgaben in welchem Zeitablauf eingespart werden können, und wir können dann auch wesentlich besser die Folgekosten von Gesetzen berücksichtigen, die jetzt meiner Meinung nach noch immer zuwenig berücksichtigt werden.

Der zweite Punkt, den ich anregen möchte und der auch im Finanzausschuß zur Diskussion stand, ist der, daß natürlich heute das Schuldenmanagement eine ganz andere Bedeutung wie am Beginn der siebziger Jahre hat. Damals hatte man 47 Milliarden Finanzschulden, und da war das ganze Problem des Debt-Managements eines der internationalen Literatur, aber keines von Österreich.

Heute ist es anders: Wir müssen versuchen, hier sehr professionell zu arbeiten, und es muß auch überlegt werden, wie der Vermögensbesitzer Staat die Vermögenstransaktionen optimal setzen kann. Ich behaupte, daß derzeit niemand ganz genau weiß, was der Staat an Vermögen wirklich besitzt.

Dritter Punkt: Österreich braucht meiner Meinung nach so etwas wie ein Infrastrukturkonzept 2000, ein Strukturkonzept, das die Prioritäten in der Infrastruktur neu setzt.

Angesichts der neuen Umweltprobleme, angesichts der neuen Verkehrsprobleme — das ist ja hier öfter angesprochen worden — können wir nicht die Prioritäten der sechziger und siebziger Jahre einfach fortschreiben, sondern müssen neue Akzente setzen. Und hier ist es natürlich ganz entscheidend, daß nicht nur der Bund, sondern auch die anderen Gebietskörperschaften in diese Prioritätensetzung eingebunden werden, einfach deswegen, weil sich zum Beispiel gerade in der Gesundheitspolitik gezeigt hat, daß eben der „Schwanz nicht mit dem Hund“ wedelt und daß man über den KRAZAF nicht eine große Gesundheitsreform machen kann.

Hier ist es wichtig — die Lösung fällt mir auch noch nicht ein —, aber wichtig wäre es, über neue Entscheidungsmechanismen in diesem Zusammenhang nachzudenken, wobei es notwendig ist, in die Beratungen eben alle betroffenen Körperschaften einzubinden.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Schon zum Schluß kommend glaube ich aber, daß für mich und viele der Anwesenden der eigentliche Höhepunkt dieser Budgetdebatte die Freude dieses Hauses über die Entwicklung an unseren Grenzen zum Osten war, die Freude, daß Systeme sich öffneten, die Freude, daß Mauern zerbrochen sind.

Ich glaube, daß sich Europa neu formiert, daß eine ganz dynamische Entwicklung in Gang kommen wird, wo es für uns wiederum entscheidend ist, welche Position Österreich einnehmen wird, wo es für uns entscheidend ist, daß uns keine Position zugewiesen wird, sondern daß wir unsere Position selbst bestimmen.

Dazu scheint es mir notwendig zu sein, daß wir unseren Kurs in der Wirtschaftspolitik fortsetzen und daß wir bereit sind, in der Frage der Budgetstrukturen neue Wege zu gehen und uns damit für die Zukunft zu wappnen. — Danke schön. *(Beifall bei der ÖVP.) 17.19*

Präsident: Zum Wort gemeldet hat sich Frau Abgeordnete Elfriede Karl. Ich erteile es ihr.

17.19

Abgeordnete **Elfriede Karl** (SPÖ): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Ich möchte mit einem Zitat aus der Studie des Wirtschaftsforschungsinstituts zum Bundeshaushalt 1990 beginnen, auf die sich unter anderem auch die Dringliche der FPÖ vor zwei Tagen gestützt hat. Es heißt dort:

„Im Arbeitsübereinkommen der Regierungsparteien ist für 1990 ein Abbau des Nettodefizits auf 3,5 Prozent des Bruttoinlandsproduktes vorgesehen. Der Voranschlag 1990 entspricht mit einem Abgang von 63 Milliarden Schilling diesem Ziel.“

Das bedeutet, Herr Kollege Bauer — ich weiß jetzt nicht, ich habe das Regierungsübereinkommen nicht bei der Hand, ob darin absolute Zahlen stehen —, Sie wissen das wahrscheinlich genauso gut wie ich, daß die Relation zwischen Bruttoinlandsprodukt und Nettoneuverschuldung entscheidend ist, und diesbezüglich bestätigt auch das Wirtschaftsforschungsinstitut, daß dieses Ziel erreicht ist.

Ich würde sagen, wenn vor zwei Tagen diese Studie des Wirtschaftsforschungsinstituts für Sie ein so unumstößliches Kredo war, daß Sie sie einer dringlichen Anfrage zugrunde gelegt haben,

Elfriede Karl

dann müßten Sie heute für sich auch die Aussagen des Wirtschaftsforschungsinstituts in diesem Punkt akzeptieren. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Zum zweiten. Wenn man die Entwicklung der Budgetdaten verfolgt und sie sich anschaut, dann sieht man, daß sich die Relation Nettoabgang — Bruttoinlandsprodukt seit 1987 verbessert. Gerade Sie, Kollege Bauer, müßten ja wissen, daß die höheren Abgänge vorher nicht von ungefähr gekommen sind. Sie waren ja an der Budgeterstellung in den Jahren vorher nicht ganz unbeteiligt, wenn ich mich richtig erinnere. *(Abg. Dr. Ofner: Dort hinten sitzt der Hauptbeteiligte!)* Ich war zum Teil auch beteiligt, das ist richtig, es sitzen mehrere da. Aber Sie müssen dann auch wissen, daß die Probleme, die damals und auch Jahre vorher bestanden haben und die auch zu höheren Abgängen geführt haben, ja nicht zuletzt auch der Ausfluß einer doch längere Zeit anhaltenden und sehr einschneidenden internationalen krisenhaften Wirtschaftsentwicklung gewesen sind, und Sie müßten auch wissen — und auch das läßt sich mit allen Daten belegen —, daß es mit der damaligen Politik und auch schon mit der Politik Mitte der siebziger Jahre, als diese Dinge zum Teil schon begonnen haben, doch gelungen ist, die Folgen dieser Krisen in vielen Punkten, vor allem was die Arbeitslosigkeit betrifft, vor allem was auch die Preissteigerungsraten betrifft — das zeigen diese Zahlen ganz deutlich —, besser von den Menschen abzuhalten, als das in vielen anderen Ländern der Fall gewesen ist. Daß wir zum Beispiel nie einen so hohen Stand der Arbeitslosigkeit erreicht haben, daß wir nie eine so hohe Sockelarbeitslosigkeit erreicht haben wie viele andere Länder, das, würde ich sagen, hilft uns auch heute noch.

Ich glaube, man muß halt zur Kenntnis nehmen, daß das Ziel der Politik und auch der Wirtschaftspolitik nicht nur sein kann, eine möglichst geringe Neuverschuldung, ein möglichst ausgeglichenes Budget zu erreichen, so wichtig das ist, das will ich überhaupt nicht bestreiten, sondern daß es auch andere Ziele geben muß.

Ich glaube — damit möchte ich diese Einleitung auch schon schließen —, daß wir uns dessen bewußt sein müssen, daß wir auch mit unseren wirtschafts- oder gerade mit unseren wirtschafts-, mit unseren budgetpolitischen Entscheidungen natürlich auch in das Schicksal von Menschen eingreifen, daß das keine Federstriche sind, daß das keine abstrakten Dinge sind, sondern daß diese Entscheidungen für viele Menschen vieles bedeuten: Arbeit, Einkommen, mehr Einkommen, weniger Einkommen, Hilfen oder Nichthilfen und so weiter und so fort.

Ich möchte deshalb auch in Erinnerung rufen und sagen, daß ich mich eigentlich sehr freue, daß wir, wenn wir jetzt den Bundeshaushalt verab-

schieden, auch Vorsorgen beschließen für eine Reihe von Maßnahmen, die gerade den sozial Schwächsten oder den Schwächeren in diesem Land helfen sollen.

Ich erinnere noch einmal kurz: Es ist noch nicht sehr lange her, daß wir mit einer Novelle zum Arbeitslosenversicherungsgesetz die Unterstützungen für die Bezieher niedrigster Einkommen angehoben haben. Wir beschließen die Vorsorge für eine doch überdurchschnittlich starke Erhöhung der Ausgleichszulagenrichtsätze. Wir beschließen die Vorsorge für eine deutlich stärkere Erhöhung der Pensionen, als sich aus dem normalen Berechnungsmodus ergeben würde. Wir haben im Budget auch die Zurücknahme der Besteuerung der Unfallrenten drin. Wir beschließen die Vorsorge für die Erhöhung der Familienbeihilfen, wir beschließen die Vorsorge für den Zuschlag zur Familienbeihilfe von 200 S pro Kind für die Bezieher sehr niedriger Einkommen.

Da die Familienförderung, auch Familie und Steuerrecht in den Debatten der letzten Tage immer wieder eine Rolle gespielt haben, möchte ich hier ganz kurz zeigen, welcher weiter Weg eigentlich in den siebziger und achtziger Jahren zurückgelegt worden ist und welchen weiten Weg Sie hier mit uns gegangen sind: zunächst einmal im Steuerrecht von einem Kinderfreibetrag — eingeführt vom damaligen Finanzminister Schmitz —, der bewirkt hat, daß der Steuervorteil umso größer war, je mehr jemand verdient hat, gegen Ihren Widerstand, meine Damen und Herren, zu einem Absetzbetrag von der Steuerschuld, der zumindest gleichgeblieben ist, solange man eine entsprechende Steuerschuld im Zusammenhang mit dem Einkommen zu zahlen hatte.

Weiter — gegen Ihren Widerstand — die Umwandlung der Steuerermäßigung für Kinder, die Überführung in die direkte Familienbeihilfe mit dem Ziel, vor allem jenen zu helfen, die entweder wegen eines geringen Einkommens und/oder einer großen Kinderzahl Steuerbegünstigungen, Steuerermäßigungen nicht oder nicht voll ausnützen konnten.

Wir sind dann, und zwar gemeinsam, mit dem Kinderzuschlag zum Alleinverdienerabsetzbetrag wieder in das Steuerrecht hineingegangen, aber mit einer Negativsteuer, das heißt, die, für die er nicht voll wirksam wird, bekommen ihn ausbezahlt.

Und wir haben schließlich jetzt, wieder gemeinsam, diesen Zuschlag zur Familienbeihilfe für Familien beziehungsweise für Alleinerhalter beschlossen, die wenig verdienen, und zwar gilt dieser Zuschlag jetzt vom ersten Kind an.

Das heißt, wir sind zunächst gegen Ihren Willen, dann mit Ihrer Zustimmung gegangen von

Elfriede Karl

einer Familienförderung, die die höheren Einkommensgruppen bevorzugt hat, zu einer Familienförderung, die zunächst alle Leistungen auch den weniger Verdienenden voll zugänglich gemacht hat, und schließlich zu einer Familienförderung, die die unteren Einkommensgruppen bevorzugt.

Das, meine Damen und Herren, heißt für mich, daß wir als sozialistische Fraktion, als diejenigen, die über einen weiten Teil dieser Periode die Regierung gestellt haben, die diese Maßnahmen initiiert haben, mit diesen Maßnahmen und mit unseren Argumenten recht behalten haben.

Herr Kollege Bauer! Ich möchte in diesem Zusammenhang auch auf unsere Diskussion im Finanzausschuß zu Ihrem Antrag, der unter anderem auch das Familiensplitting beinhaltet, eingehen. Sie erinnern sich, ich habe Sie gefragt, was Sie daran für so sozial gerecht halten. Sie haben mir ja dann die Wirkung des Splittings zugegeben, nämlich daß damit der Steuervorteil für die nichtberufstätigen Familienangehörigen, also Ehepartner und Kinder — denn nur darauf kann es sich beziehen —, umso größer ist, je mehr jemand verdient. Und Sie haben mir sinngemäß geantwortet, daß Ihnen schon bewußt ist, daß dieser Effekt nicht sehr sozial ist, und haben gemeint, man könnte ja mit Splittingfaktoren arbeiten, haben dann aber gesagt — und das war für mich das Interessante —, man könnte das ja auch mit einer Negativsteuer ausgleichen. (*Abg. Dkfm. Holger Bauer: Splittinggrenze!*)

Meine Damen und Herren! Das zeigt eigentlich schon sehr deutlich, welchen Bewußtseinswandel unser Weg in der Familienpolitik bewirkt hat. Ich möchte das sehr klar sagen, für alle, die das Splitting immer wieder in die Diskussion bringen, und das kommt ja immer wieder. Denn das, was Sie gemeint haben, das kann man wirklich auf einem einfacheren Weg machen, nämlich mit der Negativsteuer ausgleichen. Da brauche ich wirklich kein Splitting dazu. Splitting heißt Teilung des Einkommens nach der Zahl der Köpfe, für die es gedacht ist, Berechnung der Steuer dafür und dann das Addieren der Steuer.

Natürlich bewirkt dieses Teilen der Einkommen bei einem progressiven Tarif, daß sich damit die Steuer, je höher das Einkommen ist, umso mehr ermäßigt. Meine Damen und Herren! Damit ist die Dotierung der nichtberufstätigen Familienangehörigen zu Lasten der Allgemeinheit eben umso größer, je mehr jemand verdient. Ich möchte sehr deutlich sagen, daß wir uns dazu nicht verstehen können.

Wir sind der Meinung, wenn die Familienförderung weiter ausgebaut wird — wir haben jetzt eine beträchtliche Erweiterung verabschiedet, aber es wird sicherlich zu weiteren Maßnahmen

kommen müssen —, dann so, daß sie auch und vor allem den weniger Verdienenden zugänglich bleibt und zugänglich wird. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Meine Damen und Herren! Ich möchte schon zum Schluß kommen und mir gerade im Hinblick auf das Thema, das ich hier behandelt habe, wünschen, daß diese Politik der besonderen Hilfe für die sozial Schwachen, wie wir sie eigentlich in den siebziger Jahren durchgeführt haben, wie sie auch in den achtziger Jahren immer wieder in verschiedenen Schritten fortgesetzt worden ist und wie wir sie gerade jetzt auch mit einer Reihe von Maßnahmen für das nächste Jahr ausgebaut haben, auch in Zukunft fortgesetzt werden kann. — Danke. (*Beifall bei der SPÖ.*) 17.31

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

17.31

Bundesminister für Finanzen Dkfm. **Lacina:** Sehr geehrter Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Eine kurze Antwort — ich wurde aufgefordert — auf das, was hier in der Debatte gesagt worden ist.

Zunächst zu den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Bauer. Herr Abgeordneter Bauer, wir haben vorgestern längere Zeit damit verbracht, die Fragen zu klären, mit denen Sie nur kurz eingeleitet haben.

Nur zur Frage der Ausgabenentwicklung. Herr Abgeordneter Bauer, Sie haben mir vorgerechnet, daß die Gesamtausgaben um 59 Milliarden, das sind 12,1 Prozent, gestiegen sind; das ist richtig. Das findet sich auch auf Seite 23 der Beilagen.

Ich würde nur um eines bitten, und um das ersuche ich aus gutem Grund: Es ist in dieser Tabelle eine Vielzahl von Fußnoten enthalten, die einfach darauf hinweisen, daß es eine Veränderung der Definition der Ausgaben gegeben hat, die nicht ganz unbedeutend war. So sind rund 17 Milliarden, genau sind es 17,4, an Wohnbauförderungsmitteln früher nicht als Ausgaben, sondern als Vorwegüberweisungen an die Bundesländer gegangen. Das heißt, das jetzige Ausgabenvolumen ist einfach durch die Verländerung der Wohnbauförderung allein um 17,4 Milliarden höher. (*Abg. Dkfm. Holger Bauer: Das ist ja geglättet!*) Nein, das ist so. Sie finden es auch in der Fußnote.

Zum zweiten. Sehr geehrter Herr Abgeordneter Bauer! Wir haben eine ähnliche Umstellung beim Katastrophenfonds, wir finden eine ähnliche Umstellung im Münzregal. Ich habe in der Budgetrede darauf hingewiesen, daß die durchschnittliche Steigerung der Ausgaben in der Periode, die Sie unterstellt haben — und das ist die Legislaturperiode —, 2,8 Prozent pro Jahr beträgt, daß die durchschnittliche Inflationsrate 2,4 Prozent be-

Bundesminister für Finanzen Dkfm. Lacina

tragen hat, sodaß tatsächlich eine minimale, und zwar die niedrigste seit vielen Jahren, eingetretene reale Steigerung der Ausgaben festzustellen ist. Ich glaube, das ist auch vernünftig.

Wir haben uns von Anfang an dazu verstanden, eine Budgetkonsolidierung mit Augenmaß, nicht durch eine Schocktherapie durchzuführen. Ich möchte schon daran erinnern — das ist mir gerade von Sprechern auch Ihrer Fraktion das letzte Mal gesagt worden, was ich auch weiß —, daß es eine Reihe von Ermessensausgaben gibt, wo es noch immer kräftigen Bedarf gibt, daß wir auch sicherlich in den nächsten Jahren, wann immer das geht, reale Steigerungen der Ausgaben haben, solange wir uns das auch vernünftigerweise leisten können.

Herr Abgeordneter Bauer! Wenn es Wirtschaftswachstum gibt, warum sollen dann die Ausgaben des Bundes nicht wachsen? Warum wollen Sie das auf das Inflationsniveau zurückführen? — Das wollen wir doch alle miteinander nicht! Herr Abgeordneter Ofner will das ganz sicherlich auch nicht. *(Abg. Dr. Ofner: Alle alten Lehren vom Antizyklischen sind schon ganz weg!)*

Zum Herrn Abgeordneten Pilz. Zur Frage der Primärenergieabgabe: Vieles ist auch hier gesagt worden, Herr Abgeordneter Pilz, es ist schon darauf hinzuweisen, daß man da nicht einfach die Standpunkte verschiedener Parteien abheben kann von der ... *(Abg. Dkfm. Holger Bauer: Antizyklische Budgetpolitik gibt es nicht mehr?)* Herr Abgeordneter Bauer, antizyklische ... *(Abg. Dr. Ofner: Die gibt es nur mehr als Begründung, wenn wir kein Geld haben!)*

Herr Abgeordneter Bauer, wenn Sie den Artikel des Wirtschaftsforschungsinstitutes, den Sie vorgestern zitiert haben, lesen, dann werden Sie lesen, daß dieses Budget restriktive Wirkung hat, eine leicht restriktive Wirkung. Herr Abgeordneter Bauer, es hätte nur dann eine expansive Wirkung, wenn nicht nur die Inflationsrate ausgeglichen würde, sondern wenn die Ausgaben stärker steigen würden als das reale Wachstum. *(Abg. Dkfm. Holger Bauer: Ich weiß, daß es eine neue Entwicklung gibt, die gerade von Sozialdemokraten befürwortet wird!)*

Ich habe darauf hingewiesen, daß tatsächlich die reale Steigerung pro Jahr 0,4 Prozent betragen hat. Das entspricht selbst einer sehr strengen Überprüfung einer antizyklischen Budgetpolitik, auch wenn ich einmal herausnehme, daß das Jahr 1987 noch nicht als Jahr der Hochkonjunktur bezeichnet werden kann und daß das Jahr 1988 sich in der zweiten Hälfte sehr erfreulich zu entwickeln begonnen hat, daß bei der Budgeterstellung des Jahres 1988 das noch nicht so absehbar war.

Daher, Herr Abgeordneter Bauer, auch die hohe Budgetdisziplin, daher auch die Raten der Defizite niedriger, als sie ursprünglich angesagt waren. Es ist ja eine vernünftige Sache gewesen, daß wir da reagiert haben und daß wir damit einen Schritt der Budgetkonsolidierung voraus sind und nicht nachhinken. Glücklicherweise ist das gegangen. Es hat uns sicherlich die Konjunktur dabei geholfen, nur war diese Konjunktur nicht zuletzt auch unterstützt — und zwar kräftig unterstützt — durch die Politik der Steuerreform und durch die wirtschaftspolitischen Grundsätze. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Aber nun zu den Ausführungen des Abgeordneten Pilz. Herr Abgeordneter Pilz! Wenn Sie die Haltung der deutschen Sozialdemokraten mit der der österreichischen vergleichen, dann muß ich sagen: Das können Sie natürlich tun, nur gehen Sie dort von einem ganz anderen Niveau aus. Schauen Sie sich an, wie hoch dort die Mehrwertsteuer auf Energie ist, schauen Sie sich an, wo etwa die Mineralölsteuer liegt! Ich muß sagen, die Bundesrepublik Deutschland hat einen relativ weiten Weg zu gehen, wenn sie unser Niveau der Belastung von Primärenergie überhaupt erreichen möchte, das wir hier in Österreich haben. Das zum ersten.

Das heißt, ich kann nicht eine Forderung einfach international vergleichen, ohne konkret zu sagen, wie denn dort die Verhältnisse ausschauen, wie denn dort die Steuerstruktur ausschaut. — Das ist eben eine andere.

Herr Abgeordneter Pilz! Eines sollten Sie tatsächlich nicht vergessen: Sie sagen hier, man könne ja darüber reden, daß man zunächst einmal eine Steuer einführt, nämlich eine Primärenergieabgabe. Ich habe mich ja nie dagegen gewandt, sondern nur gegen den Glauben, daß man durch eine massive Einführung einer Primärenergieabgabe Lenkuserfordernissen Rechnung tragen kann, aber sonst keinen Schaden anrichtet.

Zum Beispiel bei den Einkommensbeziehern. Jetzt nehmen wir einmal Ihr Beispiel. Sie sagen, jetzt führen wir einmal massiv eine Lenkungsabgabe auf Primärenergie ein. — Das bedeutet, daß wir negative Einkommenseffekte haben werden gerade bei denen, die ein sehr geringes Einkommen haben. Dann machen wir eines — sehr verehrter Herr Kollege Pilz, das haben Sie hier etwa gemeint, ich will es Ihnen zunächst einmal unterstellen, und das ist keine bössartige Unterstellung —: Wir gleichen ihren Einkommensverlust sofort wieder aus, damit sie sich genau die Energiemenge kaufen können, die wir ihnen vorher verteuert haben. Und dann haben wir einen ungeheuren Lenkungseffekt erzielt.

Oder wir machen es so: Weil wir wissen, daß die eine oder andere Industrie in Schwierigkeiten

Bundesminister für Finanzen Dkfm. Lacina

kommt, helfen wir dieser Industrie, gleichen das aus, damit sie sich die teurer gewordene Energie wieder kaufen kann. — Herr Abgeordneter Pilz, wir haben einen „ungeheuren“ Lenkungseffekt erzielt!

Das heißt, wir sollten uns doch auf den Boden . . . (*Zwischenruf des Abg. Dr. Pilz.*) Herr Abgeordneter Pilz, ich würde Sie gerne ganz kurz auf den Boden der Nationalökonomie zurückführen, würde Sie ganz gerne zurückführen von der Propaganda der Primärenergieabgabe als Lenkungsabgabe, wo 50, 60, 70 Milliarden — das spielt ja überhaupt keine Rolle — einfach so in den Raum gestellt werden. Auch wenn es 45 sind und auch wenn es von unserem Koalitionspartner kommt oder von einigen Kollegen in der Österreichischen Volkspartei, wird es nicht viel glaubwürdiger.

Herr Abgeordneter Pilz, das ist ein so tiefer Eingriff, der in Wirklichkeit planwirtschaftlicher Gegenmaßnahmen bedarf, um nur ein Minimum dessen herauszuholen, was man tatsächlich einsetzen möchte.

Daher würde ich wirklich ersuchen, sich einmal die Felder der Umweltpolitik genauer anzuschauen. Diskutieren wir über eine moderierte Form der Primärenergieabgabe mit moderaten Lenkungseffekten, überlegen wir uns aber gleichzeitig, wie wir vielleicht Spareffekte in der Energiewirtschaft ohne Steuer — es gibt ja auch andere Instrumente — anreizen könnten!

Was könnte man da machen? — Da gibt es einen Tarif, da gibt es die Möglichkeiten, auf Investitionen Einfluß zu nehmen, und, und, und. Warum denn nur ein Instrument?! Reden wir von der Abwasserabgabe, warum denn nicht, aber wir müssen sie technisch gut vorbereiten. Der Voluntarismus hat uns da noch nie geholfen.

Reden wir von der Frage der Belastung durch Düngemittel! — Ja, natürlich tun wir das. Aber auch da sollten wir sichern, daß es einen Lenkungseffekt wirklich gibt.

Kehren wir zurück zu einer seriösen Diskussion! Für eine solche werden Sie mich immer finden. Sie wissen auch: Wir haben ja deshalb eine Arbeitsgruppe im Finanzministerium eingerichtet, um das in aller Ruhe, und zwar nicht in einer parteipolitischen Diskussion, sondern in einer sachlich geführten Diskussion zu besprechen.

Zur Frage Verkehr. Sehr geehrter Abgeordneter Pilz! An sich ist die Verkehrsdebatte heute bereits gewesen, aber ich bin gerne bereit, Ihnen zu sagen, was hier gestern besprochen worden ist: nicht ein Projekt von 150 Millionen Schilling! Ich glaube, mit einem Projekt von 150 Millionen Schilling können wir nicht einmal einen Teil jener

Investitionen finanzieren, die in Österreich notwendig sind, um das sichern zu können, was wir sichern wollen, nämlich den hohen Anteil des Gütertransits auf der Schiene zu halten, und zwar auch in Zukunft, wenn sich die Wirtschaftsbeziehungen zwischen Österreich und unseren östlichen Nachbarländern normalisieren. Heute haben wir einen vernünftig hohen Anteil am Gütertransit auf der Schiene. Wenn wir das sichern wollen, brauchen wir wesentlich mehr als 150 Millionen Schilling — und sicherlich auch in der Tschechoslowakei, in Ungarn oder auch in Polen wesentlich höhere Investitionen; zweistellige Milliardenbeträge sind wahrscheinlich die Untergrenze. Das werden wir aber nicht allein können, sondern wir werden mithelfen. Da hätte zum Beispiel eine Europäische Entwicklungsbank ein sehr vernünftiges Betätigungsfeld.

Ich bekenne mich voll zu dieser Zielsetzung, aber, Herr Abgeordneter Pilz, Sie sollten folgendes nicht machen: Sie haben nämlich davon gesprochen, daß wir natürlich jetzt mit dem Schwall von Menschen, zum ersten Mal seit vielen Jahren den Duft der Freiheit wieder riechen können, die hierherkommen und sozusagen mit dazu beitragen, daß das vorweihnachtliche Verkehrschaos noch größer wird, Menschenmassen bei uns haben.

Herr Abgeordneter Pilz, Sie sagen, die „verstinken“ alles mit ihren Autos. Überlegen Sie doch: Sie tragen so zur Diskriminierung bei. (*Beifall bei SPÖ und ÖVP.* — *Abg. Dr. Pilz:* *Das ist ja ungeheuerlich!*) Herr Abgeordneter Pilz, Benzin — auch nicht aus diesen Ländern — hat noch nie gut gerochen. Aber jetzt gibt es eben eine ganz besondere Situation. Herr Abgeordneter Pilz, jetzt sind Sie einmal sozusagen ein bißchen erwischt worden. (*Abg. Dr. Pilz:* *Sie wissen selber ganz genau, daß das eine ungeheure Frechheit ist, was Sie da sagen! So geht das nicht!*)

Herr Abgeordneter Pilz, viel eher sollten Sie sich doch überlegen . . . (*Abg. Dr. Pilz spricht mit einem Klubkollegen.*) Herr Abgeordneter Pilz, bei mir sagen Sie, ich habe Schwierigkeiten beim Zuhören, wenn ich gleichzeitig Unterlagen lese, aber Sie haben offensichtlich auch Schwierigkeiten mit dem Zuhören. (*Beifall bei SPÖ und ÖVP.*) Wir sollten uns eher überlegen, Herr Abgeordneter Pilz, warum die Bürger der ČSSR, warum die Bürger Ungarns, warum die Bürger Polens mit ihren Individualverkehrsmitteln zu uns kommen.

Herr Abgeordneter Pilz, wenn wir uns das überlegen, müssen wir uns sagen — und das ist ausschlaggebend —: Diese Leute werden große Schwierigkeiten haben, überhaupt Devisen aufzubringen, um öffentliche Verkehrsmittel benutzen zu können. Das heißt, es wird sehr vernünftig sein, wenn wir uns jetzt schon überlegen, ob wir

Bundesminister für Finanzen Dkfm. Lacina

nicht die Möglichkeit geben könnten — zumindest für eine Übergangszeit —, daß diese Tarife in nationaler Währung entrichtet, auch hier abgerechnet werden und dann für österreichische Unternehmen zur Verfügung stehen, etwa zur Finanzierung von lokalen Anteilen bei Investitionen in diesen Ländern. Das wäre ein sehr konkreter und auch ein sehr vernünftiger Vorschlag, den ich in diesem Zusammenhang gestern in der Regierungssitzung vorgebracht habe.

Herr Abgeordneter Pilz, weil Sie so ungeheuer empfindlich reagiert haben: Ihre Empfindlichkeit möchte ich nicht jenen Kollegen wünschen, die sonst immer von Ihnen angegriffen werden. Sie haben offensichtlich bessere Geber- als Nehmerqualitäten. *(Beifall bei SPÖ, ÖVP und FPÖ.)*

Herr Abgeordneter Ditz hat auf den sehr formellen Charakter der Budgetvorschau hingewiesen. Ich habe im Ausschuß, auch vorgestern hier im Hohen Haus gesagt, daß ich von der wirtschaftspolitischen Seite her gesehen tatsächlich nicht zufrieden bin, was die Aussagekraft dieser Vorschau anlangt. Ich halte es wirklich für vernünftig, die Diskussion in Richtung Finanzplan weiterzuführen. Ich glaube, diesbezüglich könnten wir eine ganz wesentliche Verbesserung erzielen.

Nur eine Anmerkung, Herr Abgeordneter Ditz: Ich bin einverstanden damit, daß wir uns jene Länder sehr genau ansehen sollten, denen wir Garantien geben, denen wir begünstigte Kredite geben. Herr Abgeordneter Ditz, ich nehme an, daß wir da keine Schwierigkeiten haben bei Ländern, die uns nicht so besonders „passen“, die in der letzten Zeit Veränderungen erleiden mußten, die uns gar nicht gefallen, so zum Beispiel China. Dort müssen wir in unserer Politik sehr deutlich zum Ausdruck bringen, daß uns das nicht gefällt. Und ich hoffe, das einigt uns in dieser Debatte. — Ich danke. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP.) 17.46*

Präsident: Zum Wort gemeldet hat sich Herr Abgeordneter Pilz. Ich erteile es ihm. — Herr Abgeordneter, es stehen Ihnen noch 9 Minuten Redezeit zur Verfügung. *(Ruf bei der ÖVP: 9 Minuten zuviel! — Abg. Dr. Frischenschlager: Man kann auch in 9 Minuten viel Blödsinn reden!)*

17.46

Abgeordneter Dr. **Pilz** (Grüne): Herr Bundesminister, so geht es sicherlich nicht! *(Ironische Heiterkeit bei Abgeordneten von SPÖ und ÖVP.)* Sie wollten hier den Beweis antreten, daß Sie gleichzeitig eine Budgetdebatte verfolgen und Akten erledigen können: Sie haben aber den überzeugenden Beweis dafür geführt, daß Sie das eben nicht können! Ich würde Ihnen empfehlen, in Zukunft dieser Debatte wirklich sauber und seriös zu folgen, denn offensichtlich sind Sie nur

in der Lage, entweder das eine oder das andere zu tun.

Zweitens: Ich habe selten einen Minister gesehen, der bei seiner Antwort in einer Budgetdebatte derart aus der Rolle gefallen ist, die Nerven verloren hat wie dieser Finanzminister. *(Zwischenruf bei der SPÖ.)*

Wenn Sie, Herr Minister, zugehört hätten, wenn Sie Ihre Ohren aufgemacht hätten, dann hätten Sie zum ersten verstanden, daß ich Sie nicht gefragt habe nach den Gesamtkosten der Reform des osteuropäischen Eisenbahnwesens — wenn Sie einigermaßen zugehört hätten, hätten Sie das verstehen müssen, sondern ich habe Sie etwas ganz anderes gefragt. *(Abg. Dr. Frischenschlager: Er wird doch nicht zuhören bei diesem Geschwafel von Ihnen!)* Ich habe Sie gefragt, ob im Ministerrat die Frage des Personentaktverkehrs bei den Verbindungsstrecken in die Tschechoslowakei zur Sprache gekommen ist und ob hierfür 150 Millionen Schilling fehlen. Das ist der Punkt. Sie waren aber nicht bereit, darauf einzugehen. *(Abg. Dr. Fischer: Diesem dummen Gerede soll man nicht zuhören!)* Herr Kollege Fischer, seien Sie so lieb und lassen Sie meine Wade los! Sie verbeißen sich seit Monaten darin, aber — das ist nicht die feine parlamentarische Art. *(Abg. Dr. Fischer: So geht es nicht, Herr Pilz! Nein, Herr Pilz, so geht es nicht!)*

Wenn Sie mir zugehört hätten, verehrter Herr Finanzminister, dann hätten Sie auch gehört, daß ich darauf hingewiesen habe, daß gerade der „Duft der Freiheit“ von immer mehr Menschen in dieser Stadt und in diesem Land mit dem Duft von Trabant und Ikarus-Bussen verwechselt wird. Und das ist der Punkt, daß ich davor warne und daß ich hoffe, daß den Bürgern der Tschechoslowakei und Ungarns von Österreich Verkehrsangebote gemacht werden — gerade von Ihnen und vom Verkehrsminister —, die sie nicht dazu zwingen, in derartigen PKWs nach Wien zu kommen *(Beifall bei den Grünen)*, die einen Schadstoffausstoß zwischen dem 8- bis 15fachen der österreichischen PKWs haben. *(Bundesminister Dkfm. Lacina: Da haben Sie mir nicht zugehört!)* Ich habe Sie gefragt, ob Sie bereit sind, die notwendigen finanziellen Mittel hierfür zur Verfügung zu stellen. *(Abg. Dr. Fischer: Das ist die „gescheiteste“ Frage des Tages!)* Sie haben hier aber alles auf den Kopf gestellt und dann noch erklärt: Na, wenn ich mir überlege, was Pilz gesagt haben könnte, so könnte er folgendes gesagt haben, und ich halte ihm folgendes entgegen, et cetera. — Das ist ein Stil, der zumindest bisher bei Ihnen nicht üblich war. Aber vielleicht haben Sie eine Anleihe bei Ihrem Klubobmann genommen. So sind Sie wenigstens in dieser Hinsicht vielleicht ein gelehriger Schüler. *(Abg. Dr. Fischer: Nicht einmal die Grünen klatschen zu so einem*

Dr. Pilz

Geschwafel!) Ich rufe Ihnen zum letzten Mal zu: Weg von meiner Wade!

Zum letzten und Grundsätzlichen: Die Frage der Empfindlichkeit stellt sich natürlich unterschiedlich. *(Abg. Dr. Fischer: Kinder hört zu! Eine „große“ Rede wird gehalten!)* Wissen Sie: In einer Fraktion, in einer Partei, die nie in Fälle von Korruption, von Waffenschieberei und so weiter und so fort verwickelt war, kann man sich mit gutem Recht gegen jede Art von Unterstellungen wehren, Unterstellungen, die schlechten politischen Stil und so weiter behaupten. Sie, Herr Kollege Fischer, haben guten Grund, die Nerven zu verlieren *(Abg. Dr. Fischer: So helfen Sie mir wieder suchen!)*, als Klubobmann einer Fraktion, die sich immer wieder hierherstellen muß — wie zum Beispiel gestern Abend — und etwa das „100-Millionen-Ding“ verteidigen muß, diesen unverschämten Griff in die Taschen der österreichischen Steuerzahler! *(Abg. Schieder: In die Taschen Ihres „Armani“-Leiberls! — Abg. Dr. Fischer: Bei „Nacht und Nebel“!)*

Sie wissen es ja, wie Sie Ihre Nacht-und-Nebel-Aktionen anlegen, und Sie wissen, warum Sie regelmäßig bei der Rechtfertigung dieser Aktionen die Nerven verlieren. *(Abg. Dr. Fischer: Unter dem Schutz der Staatspolizei ist das geschehen!)*

Wissen Sie, Herr Kollege Fischer: Ein ehemaliges „Blauhemd“ wie Sie *(Abg. Schieder: Sie haben ein „Armani“-Leiberl an und kein „Blauhemd“!)*, der einmal mit dem Kinderfreunde-Lied zur Reform der ganzen Welt ausgezogen ist, heute aber einen Korruptionsfall nach dem anderen decken muß, einen Fall von Waffenschieberei nach dem anderen decken muß, der hat sicherlich nicht das Recht, das Wort „politische Moral“ in den Mund zu nehmen. *(Zwischenrufe bei der SPÖ.)*

Ich empfehle Ihnen, Herr Finanzminister, das nächste Mal, wenn wir hier über das Budget debattieren und auch über — meiner Meinung nach wirklich sehr ernsthafte und konkrete — Fragen wie etwa *(Abg. Dr. Fischer: So geht es nicht!)*: Wie lösen wir die Frage des Personentaktverkehrs in Richtung Tschechoslowakei? Wie lösen wir die Frage des osteuropäischen Energiesystems? Wie gehen wir um mit der Primärenergieabgabe?, diskutieren, erstens einmal die Ohren aufzumachen und zweitens seriöse und dieses Hauses würdige Antworten zu geben. *(Beifall bei den Grünen. — Abg. Dr. Graff — zum Abg. Dr. Fischer —: Und den haben Sie aufgepöppelt! — Abg. Dr. Fischer: Das stimmt ja nicht!)* 17.53

Präsident: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Dr. Steidl. Ich erteile es ihm.

17.53

Abgeordneter Dr. Steidl (ÖVP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich habe vor, meine Damen und Herren, Ihnen ein doppeltes Weihnachtsgeschenk zu machen: erstens, daß ich kürzer rede als mir Zeit zugemessen ist, und zweitens, daß ich es jetzt Ihnen und mir erspare, auf die unqualifizierten Ausführungen des Herrn Dr. Pilz einzugehen. *(Beifall bei ÖVP, SPÖ und FPÖ.)*

Beim Abgabenänderungsgesetz haben wir uns auch mit der wichtigen Frage der Liebhaberei beschäftigt. Bevor Sie jetzt auf schlechte Gedanken kommen: „Liebhaberei“ natürlich im steuerlichen Sinne, das bedeutet jene Betätigungen, die auf Dauer keinen Gewinn erwarten lassen. Das ist heute im Steuerrecht eine sehr umstrittene Frage, es hängen eine Menge Rechtsmittel an, und es herrscht große Rechtsunsicherheit.

Deshalb hat der Herr Finanzminister angekündigt, hiezu eine Verordnung zu erlassen. Wir sind im Finanzausschuß übereingekommen, eine Verordnung des Inhaltes zu erwarten, daß genau präzisiert wird, was „Liebhaberei“ in ihren einzelnen Erscheinungsformen ist. *(Abg. Dr. Fischer: Mir geht der Pilz ab! — Ruf bei der ÖVP: Mir nicht!)*

Als Punkt 1 die typische Liebhaberei in Form von Jagden und Yachten etwa und so weiter, wo bereits bei Beginn der Ausübung dieser Tätigkeit die Beweislast beim Steuerpflichtigen liegt. Er hat zu beweisen, daß das keine Liebhaberei ist.

Es gibt zweitens eine Aufstellung, was auf keinen Fall Liebhaberei ist, und wir haben den dritten Bereich, wo man dann streiten kann: Ist es Liebhaberei oder nicht? Das allerdings erst nach einigen Jahren, wo man sieht, wie sich die Dinge entwickeln. Dann soll dem Steuerpflichtigen unter Umständen ein Wahlrecht eingeräumt werden: Entweder er wird in Zukunft Gewinne machen oder aber sein Betrieb wird als „Liebhaberei“ behandelt. Das allerdings erst ab der Entscheidung durch die Finanzbehörde, nicht rückwirkend, was ganz entscheidend ist, denn jetzt haben wir ja die Liebhaberei-Feststellungen rückwirkend, was oft zu ungeheuren Auswirkungen führt. Denken wir daran, daß bei Liebhaberei kein Vorsteuerabzug möglich ist, daß kein Verlustausgleich möglich ist und so weiter!

Wir sind dank der Kooperation auch der Beamtenschaft hier auf einem guten Weg, und ich bitte Sie, Herr Minister, dafür zu sorgen, daß wir im Sinne des Beschlusses des Finanzausschusses diese Liebhaberei-Verordnung vielleicht schon am Beginn des nächsten Jahres haben, um diese Rechtsunsicherheit zu beseitigen.

Dr. Steidl

Seit zehn Jahren rede ich am letzten Tag der Budgetdebatte unter Zeitdruck, bei nicht mehr vollster Konzentration über den Finanzausgleich. Das Ergebnis war natürlich, wie man sieht, sehr unbefriedigend. Ich habe deshalb eine Bitte: Wir sind in der Frage des Finanzausgleiches in der Funktion eines Staatsnotars. Wir haben beim Finanzausgleich selbst mehr oder weniger nichts zu bestimmen, sondern nur zu unterschreiben. Die Finanzausgleichspartner handeln in einem langen Prozeß die ihnen — so glauben sie jeweils — im einzelnen zustehenden Anteile aus. Und wir haben fast keine Möglichkeit, da einzugreifen, denn wehe, wir würden das uns vorgelegte Finanzausgleichspaktum ändern: Wir könnten uns dann wahrscheinlich aussuchen, von wem wir geschlagen werden wollen: vom Finanzminister, von den Landesfinanzreferenten oder von den Bürgermeistern. Deshalb haben wir das Paktum in der Regel, so wie es uns vorgelegt wurde, übernommen. Allerdings müssen wir uns darüber im klaren sein, daß wir damit auch Ungerechtigkeiten besiegelt haben, denn es ist uns allen klar, daß die finanzschwachen Gemeinden im Finanzausgleich benachteiligt sind. *(Beifall bei ÖVP und SPÖ sowie Beifall des Abg. Schönhart.)*

Die Länder, der Bund, auch die Städte können sich helfen, denn die Finanzausgleichsverhandlungen spielen sich interessanterweise fast immer nur im vertikalen, nicht im horizontalen Bereich ab, wo es Spannungen in der Finanzkraft von 1 : 5 gibt. Diesbezüglich müßten wir uns einmal etwas einfallen lassen. Es wird wahrscheinlich nicht genügen, den bestehenden Finanzausgleich einfach zu adaptieren. Wir könnten wohl etwa eine Erleichterung schaffen durch Änderung des Finanzkraftschlüssels, durch eine neue Definition, aber das sind keine gravierenden Änderungen.

Lassen wir uns etwas einfallen, damit wir diese finanzschwachen Gemeinden nicht mehr länger mit den knappen Mitteln arbeiten lassen, sondern daß wir ihnen das geben, worauf sie an sich Anspruch haben, nämlich zur Bewältigung der Aufgaben, die ihnen aufgrund der Kompetenz zukommen, auch die entsprechenden Mittel zu geben! Ich glaube, ein schöneres Weihnachtsgeschenk könnten wir den finanzschwachen Gemeinden nicht machen. *(Beifall bei ÖVP, SPÖ und FPÖ.) 17.58*

Präsident: Zu einer tatsächlichen Berichtigung hat sich Herr Abgeordneter Dkfm. Holger Bauer gemeldet. Es stehen Ihnen 3 Minuten hiefür zur Verfügung, Herr Abgeordneter.

17.58

Abgeordneter Dkfm. Holger Bauer (FPÖ): Hohes Haus! Der Herr Finanzminister und meine Wenigkeit waren uns darüber einig, daß die Gesamtausgaben in der nun zu Ende gehenden Le-

gisaturperiode — inklusive der Finanzschuldzinsen — um 59 Milliarden Schilling steigen werden; das sind 12,1 Prozent.

Der Herr Bundesminister meinte aber, man müsse dabei berücksichtigen, daß eine Umstellung bei der Bruttoverrechnung der Wohnbauförderung, des Katastrophenfonds und des Münzregals nicht berücksichtigt sei. — Dies ist unrichtig, Herr Bundesminister. Ich berichtige das hiemit und belege es wie folgt — ich habe diese Zahlen aus der „Amtsübersicht“ Ihres Ressorts, aus der Übersicht 9, und hier heißt es unter Darstellung der Ausgaben und des Nettoabgangs der Jahre 1986 bis 1990 —:

„Bei Angleichung der Jahre 1986 und 1987 an die geänderte Rechtslage: 1.“ Und dann steht bei 1: „Umstellung auf Bruttoverrechnung bei Wohnbauförderung, Katastrophenfonds und Münzregal.“

Das heißt also, das ist in dieser Zahl berücksichtigt und daher geglättet. *(Abg. Schieder: Nein!)* Natürlich! Herr Kollege Schieder, seien Sie mir nicht böse: Ich schätze Sie sehr, aber ich glaube, da wissen Sie wirklich nicht, wovon Sie da jetzt reden! *(Abg. Schieder: Das ist ein sprachliches Problem!)*

Das heißt also, diese Zahl ist bereits geglättet; die ungeglättete Zahl wäre eine höhere. Meine Darstellung ist daher richtig, daß eben diese Steigerung die vom Herrn Bundesminister genannte Veränderung technischer und haushaltsrechtlicher Natur bereits mitberücksichtigt. *(Beifall bei der FPÖ.) 18.00*

Präsident: Als nächstem Redner erteile ich Herrn Abgeordneten Dr. Johann Bauer das Wort.

18.00

Abgeordneter Dr. Johann Bauer (SPÖ): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir alle verfolgen mit großer Anteilnahme und auch mit großer Freude die Vorgänge, die sich in den Nachbarstaaten abspielen. Wir nehmen deshalb so daran teil, weil wir über Jahrzehnte den Wunsch gehabt haben, eine friedliche Grenze zu haben und in einer vernünftigen Form kooperieren zu können.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich sage das deshalb, weil ich als Grenzlandabgeordneter schon immer um erträgliche Beziehungen bemüht war. Die Region Hollabrunn ist die einzige Region dieser Republik, die ein Regionalabkommen mit dem Nachbarbezirk Znaim hat. Und ich sage das auch deshalb, weil ich als Sozialdemokrat mit großer Freude mitverfolgen kann, daß die Demokratie die einzige Staatsform ist, die wirklich Bestand hat. Die Völker holen sich sozusagen ihre Freiheit zurück. Das sage ich deshalb, weil wir Sozialdemokraten selbst in der finster-

Dr. Johann Bauer

sten Zeit unserer eigenen Geschichte den Weg der Demokratie nicht verlassen haben; daher auch unsere besondere Anteilnahme an diesen Vorgängen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es ist schon eigenartig, wenn manche Abgeordnete so tun, als wären sie die einzigen, die einigermaßen erkennen, welche Aufgabenstellung sich da auf-tut. Wir wissen — ich habe das im November bereits in Presseaussendungen mit Bundesminister Streicher diskutiert —, daß wir zum Beispiel das auf uns zukommende Verkehrsproblem selbst-verständlich gemeinsam bewältigen müssen, und hier bedeutet gemeinsames Bewältigen primär, den Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Das ist natürlich ein Aspekt, den wir hier diskutieren und sehen müssen. Andererseits ist es natürlich so — auch Bundesminister Lacina hat das gesagt —, daß hier vier oder fünf Personen in einem Auto fahren und diese Reise daher wesentlich billiger ist, als wenn man öffentliche Verkehrsmittel be-nützt. Man muß halt auch diese Freude über die Freiheit verstehen. Ich glaube, daß Bundesmini-ster Lacina hier wirklich das richtige Maß getrof-fen hat. Wir sollen uns nicht darauf reduzieren, daß wir die unangenehmen Begleiterscheinungen hochstilisieren.

Aber nun zum zweiten, zur Wirtschaft. Wir, die jahrzehntelang im Grenzland Nachteile in der Wirtschaft gehabt haben, hoffen heute, daß wir aus der Grenzlage heraustreten und gemeinsam zu einem neuen Wirtschaften im Grenzland kom-men und damit die Nachteile der Randlage beseitigt sind. Das ist die eine Seite, über die wir uns alle gemeinsam freuen.

Die andere Seite ist natürlich, daß das alles un-mittelbar und kurzfristig nicht nur Vorteile brin-gen wird, sondern selbstverständlich auch mit Be-gleiterscheinungen auf dem Arbeitsmarkt, bei der Konkurrenz verbunden ist. Da möchte ich schon einmal sagen oder anmelden, daß daraus, daß wir die Förderung des Grenzlandes so lange betrie-ben haben, nicht der Schluß gezogen werden darf, daß wir diese Grenzlandhilfe jetzt nicht mehr brauchen. Im Gegenteil. Ich meine, daß einer der Vorteile der Grenzregionen darin bestanden hat, daß die Lohnkosten niedrig waren und daher Be-triebe manchmal in Grenznähe umgesiedelt sind, nämlich die Niedriglohnbetriebe, um diese Vor-teile zu lukrieren. Jetzt besteht selbstverständlich die Gefahr, daß diese Niedriglohnbetriebe, meine sehr geehrten Damen und Herren, weiterwandern könnten. Das heißt, daß der Wettbewerbsvorteil nun von unseren Nachbarn genutzt werden könn-te, was kurzfristig sogar zu einer Verschlechte-rung führen würde. *(Abg. Dr. Graff: Warten Sie es ab!)* Das heißt, daß wir trachten müssen, wert-schöpfungsintensivere Produktionen in diese Re-gion zu bekommen. Wir brauchen die Förderung

in diesem Raum in Zukunft für diese innovatori-schen Prozesse. *(Abg. Dr. Graff: Man soll schauen, daß man von der Förderung wegkommt, wenn es geht!)*

Dies wird aber ganz ohne Förderungen nicht möglich sein. Ich teile grundsätzlich Ihre Auffas-sung. Aber ich habe aufgrund meiner — ich möchte fast sagen: jahrzehntelangen — Erfah-rung eines festgestellt: In fast allen Klein- und Mittelbetrieben besteht ein Engpaß in der Mana-gementkapazität und im Organisatorischen. Un-ser Problem, wenn die mit uns reden, ist, daß sie deshalb wenig Ansprechpartner haben, weil wir selbst in den Klein- und Mittelbetrieben eben nicht genügend Managementkapazität haben. Das heißt, es gibt ein hervorragendes Know-how und ein hervorragendes Wissen, wie man es macht, aber man ist auf seinen Betrieb konzentriert und nicht in der Lage, dieses Know-how, diese Mana-gementkapazität auch anderen zur Verfügung zu stellen. Das bedeutet, daß wir zwar den Vorteil haben, daß genau dieser Bedarf gegeben ist, daß wir aber den Nachteil haben, daß wir selbst Eng-pässe in Österreich haben. *(Präsident Dr. Marga Hubinek übernimmt den Vorsitz.)*

Das ist, meine ich, ein Problem, das wir auch erkennen müssen und das wir durch gezielte För-derungsmaßnahmen — ich bleibe dabei, sie lassen sich nicht vermeiden — ausgleichen müssen, zu-mindest temporär. Längerfristig erwarten wir uns wichtige Impulse. Wir meinen, daß dieses Zusam-menwachsen Europas längerfristig eine große und gemeinsame Aufgabe ist.

Nun, meine sehr geehrten Damen und Herren, zur Steuer, zum Kapitel Finanzen. Es wurde schon viel Gutes über die Steuerreform gesagt, über ihre Auswirkungen, darüber, wer profitiert. Ich möchte an die Abgeordneten nun einen ande-ren Appell richten: Die Vorteile und der große Nutzen dieser Steuerreform sollen nicht im nach-hinein durch zu viele Korrekturen allmählich wieder ausgeglichen werden und dadurch gar ver-loren gehen. Ich meine, daß wir unsere eigene Steuerreform — auch wenn wir am Mittwoch ge-meinsam eine notwendige Korrektur beschlossen haben — nicht durch zu viele Korrekturen wieder aushöhlen sollten. Und ich möchte hinzufügen, daß Steuer- und Budgetpolitik ja nicht nur in die-sem Kapitel gemacht wird, sondern letztlich in al-len anderen Bereichen, in Materien, die man eben zu Gesetzen werden läßt und die dann letztlich auch ihre Auswirkungen haben.

Noch eine Feststellung: Die Steuerreform war nicht aufkommensneutral, sondern hat im Jahr 1990 Mindereinnahmen von 8 Milliarden Schil-ling zur Folge. Auf der anderen Seite steht aber eben die Erhöhung des Nettoeinkommens der Österreicherinnen und Österreicher.

Dr. Johann Bauer

Ein paar Stichworte zur Verwaltungsvereinfachung: Gerade hier haben wir einen großen Sprung gemacht, sowohl beim Lohnsteuerverfahren, das jetzt gleichgestellt ist oder analog angewendet wird bei der Veranlagung, als auch beim österreichischen Körperschaftsteuergesetz, welches eine sehr einfache Handhabung hat. Dadurch ist auch die Attraktivität unseres Standortes weiter angehoben worden. Während die Bundesdeutschen nämlich 50 Prozent für thesaurierte und 36 Prozent für ausgeschüttete Gewinne getrennt verrechnen und außerdem noch dazu gewisse Anrechnungsverfahren notwendig sind, gibt es bei unserem Steuersystem einen einheitlichen Satz, der auch sehr einfach in der Anwendung ist. Es kommt nicht von ungefähr, daß die Bundesrepublik den Vorteil unseres Körperschaftsteuergesetzes heute schon in die Diskussion einfließen läßt. Ich erkenne aber auch, daß eine gewisse Stärkung der Eigenkapitalbasis dadurch eintritt, daß die thesaurierten Gewinne hier gleich behandelt werden, ohne daß die ausgeschütteten Gewinne benachteiligt werden. Auch das ist ein sehr wichtiger Grundsatz. *(Abg. Dr. Graff: Du hältst eine gute ÖVP-Rede!)*

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Das ist keine ÖVP-Rede, sondern eine Rede, die sich eben mit diesen Problemen auseinandersetzt, die ÖVP trägt vielleicht Teile davon mit. Das ist bei einem Koalitionspartner doch nicht etwas so Außergewöhnliches.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte auf noch etwas hinweisen. Wir sollten in Zukunft auch zu einem gemeinsamen Einkommensbegriff kommen, weil es nämlich wichtig ist, daß im österreichischen Steuerrecht das tatsächlich verfügbare Einkommen und das ausgewiesene Einkommen, das ja nicht den Lebensstandard bestimmt, sozusagen enger zusammengebracht werden. Ich möchte das vorsichtig ausdrücken.

Als Sozialdemokrat möchte ich aber auch eine Bemerkung zur künftig notwendigen zweiten Etappe der Steuerreform machen. *(Abg. Dr. Kohl macht eine Bemerkung zu Bundesminister Dkfm. Lacina.)* Ich bin gleich fertig, ich rede nicht mehr über das alles, das sind meine Unterlagen, wenn man mich unter Umständen um einen Prozentsatz fragt, Herr Kollege. *(Der Redner weist seine Unterlagen vor.)*

Ich möchte hinzufügen, daß wir Sozialisten und Sozialdemokraten uns sehr wohl zu einer angemessenen Steuerquote bekennen, weil wir davon ausgehen, daß der Sozial- und Wohlfahrtsstaat finanziert werden muß. Und daher glaube ich auch, daß die Vorstellung jener Steuerreformer, die meinen, daß jeder Steuernachlaß oder Steuerausfall durch eine Selbstfinanzierung kompensiert werden kann, in das Reich der Träume verwiesen werden muß.

Und nun ein paar Sätze zur Ökosteuer. Unser Bundesminister Lacina hat schon darauf hingewiesen. Wir bekennen uns zur Ökosteuer als Lenkungsabgabe und als Lenkungsinstrument. Wir meinen aber, daß sie als fiskalpolitisches Instrument nicht sinnvoll ist, weil sich auch gezeigt hat, daß fiskalpolitische Instrumente, oder sagen wir: steuerrechtliche Lenkungenfunktionen, nicht immer das bringen, was man erwartet, siehe auch bei der Umverteilung.

Ein Beispiel: die in Diskussion stehende Energiesteuer. Ich möchte die Beträge gar nicht nennen. Die ÖVP hat, glaube ich, einmal etwas von 50 Milliarden gesagt. Das ist praktisch die Hälfte der Lohnsteuer. Ich kann mir nicht vorstellen, wie man hier die Kompensation anbietet. Ich meine, daß das zu wenig ausgegoren ist, daß das einfach eine Größenordnung ist, die nicht ganz überlegt ist, wenn man sie ins Spiel bringt. *(Abg. Fauland: Wir möchten applaudieren!)*

Ich komme schon zum Ende. — Grundsätzlich meine ich, daß wir die Ökosteuer als Lenkungsabgabe brauchen, daß wir uns aber mit einer ganz anderen Dimension auseinandersetzen.

Ich möchte noch hinzufügen, daß mir das Energiekonzept des Bundesministers Schüssel — er ist heute nicht hier — auch wirklich etwas unausgegoren erscheint. Ich kann mir nicht vorstellen, daß es ohne entsprechende Überarbeitung auch angenommen werden kann.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! *(Beifall des Abg. Dr. Neidhart.)* Meine Kollegen zollen mir bereits Applaus. Das heißt, ich soll zum Ende kommen. *(Allgemeiner Beifall.)*

Ich möchte aber zum Schluß noch etwas zum Finanzausgleich sagen, weil das schon auch ein niederösterreichisches Problem ist. Nur einen Satz zum FAG. In Niederösterreich hat man sich bereits geeinigt gehabt, aber im Hinblick auf die Gemeinderatswahlen hat man seine Meinungen überdacht. In der Zwischenzeit haben sich 48 Gemeinden zu einer Interessengemeinschaft zusammengeschlossen. Und diese Quasi-Einigung hat dazu geführt, daß ein anderes Bundesland im Vertrauen auf dieses Übereinkommen die Klage beim Höchstgericht zurückgezogen hat. Daher meine ich, daß es nicht darum geht, daß man nicht über alles diskutieren kann, sondern daß es darum geht, wie paktfähig eine Partei tatsächlich erscheint. *(Beifall bei der SPÖ und Beifall des Abg. Dr. Graff.) 18.15*

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als nächste zu Wort gemeldet ist Frau Mag. Frieser.

18.15

Abgeordnete Mag. Cordula Frieser (ÖVP): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Mit dem Abga-

Mag. Cordula Frieser

benänderungsgesetz 1989 haben wir den ersten wichtigen, entscheidenden Schritt in Richtung Bürokratieabbau zum Nulltarif gesetzt. Und diesen Weg müssen wir, Herr Finanzminister, in den neunziger Jahren entschlossen fortsetzen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Die österreichische Verwaltung und Bürokratie sind im Vergleich zu den anderen westlichen Industrieländern die am meisten aufgeblähten. Jeder fünfte werktätige Österreicher ist Beamter einer Hoheitsverwaltung. Mehr als ein Fünftel, nämlich 22,8 Prozent des Bundesbudgets frißt die Bundesverwaltung. Und diese Budgetpost steigt überproportional, denn im Jahre 1983 waren es lediglich 17,8 Prozent.

Diese überproportionale Steigerung geht zu Lasten anderer wichtiger Bereiche, wie zum Beispiel der Wissenschaft und Forschung oder der Sicherheit. Im Bildungsbereich herrscht ein besonderer Anachronismus zwischen Budgetausgabe und Effizienz. In Österreich kommen nämlich auf einen Lehrer 11 Schüler, in der Bundesrepublik auf einen Lehrer 17 Schüler und in Japan gar 24 Schüler. Und ich kann mir nicht vorstellen, daß unsere Kinder so viel besser ausgebildet die Schule verlassen als die japanischen oder die bundesdeutschen Kinder. *(Abg. Parnigoni: Frau Kollegin Frieser! Haben Sie das schon einmal mit den Landesschulräten besprochen, mit Stricker?)* Danke, Herr Parnigoni, für die Anregung! Ich würde Ihnen empfehlen, auch in Ihrem Bereich dieser besonderen Situation ernsthaft nachzugehen! *(Abg. Parnigoni: Gern!)*

Hohes Haus! In der Bundesrepublik beträgt die Budgetpost für die öffentliche Verwaltung lediglich 20 Prozent, wiewohl wir alle wissen, daß die Bereiche Sicherheit und Verteidigung wesentlich größer sind als in Österreich. Und in der Schweiz, die in dieser Hinsicht wohl am besten und am ehesten mit Österreich zu vergleichen ist, beträgt diese Budgetpost gar nur 12 Prozent. Das ist um die Hälfte weniger als der Aufwand in Österreich. Das Wirtschaftsforschungsinstitut ist daher zu Recht der Ansicht, daß 1 bis 2 Prozent des Bruttoinlandsproduktes, das wären zirka 35 Milliarden Schilling, durch Einschränkung der überbordenden Bürokratie eingespart werden könnten.

Vor dem Hintergrund dieses Szenarios darf ich Ihnen, Herr Finanzminister, für die neunziger Jahre nur einen Wunsch mitgeben, nämlich die Harmonisierung der Lohn- und Gehaltsverrechnung. *(Abg. Grabner: Alles Gute!)* Nicht mehr vier verschiedene Abgaben mit verschiedenen Prozentsätzen an drei verschiedene Inkassanten für ein und denselben abgabenrechtlichen Tatbestand.

Aber die Reputation der öffentlichen Verwaltung leidet ganz besonders, wenn die skurrile Situation eintritt, daß der Finanzprüfer, der Gebietskrankenkassenprüfer und der Gemeindeprüfer gemeinsam an der Tür stehen und sich um die Unterlagen ein und derselben Lohn- und Gehaltsabrechnung streiten.

Wir vom Wirtschaftsbund unter der Führung von Johannes Ditz haben ein entsprechendes Modell ausgearbeitet und würden uns freuen, wenn Sie, Herr Minister, diese gangbaren Vorschläge umsetzen würden.

Meine Damen und Herren! Ich möchte noch einmal kurz auf das Abgabenänderungsgesetz 1989, nämlich auf den § 4 des Einkommensteuergesetzes betreffend Denkmalschutz, zurückkommen. In meiner dreijährigen Tätigkeit hier im Haus war dieses Gesetz das einzige, das nicht in Roßtäuscher-Manier, im Glasperlenspieler-System oder in obskuren Junktimen innerhalb der Koalition zustande gekommen ist und auch das einzige Gesetz, das die Opposition ohne Wenn und Aber gutgeheißen hat.

Meine Damen und Herren! Es war dies, glaube ich, das einzige Gesetz, das eine Koalition der Vernünftigen und ehrlich Engagierten über alle Parteigrenzen hinweg in dieser Legislaturperiode zustande gebracht hat.

Hohes Haus! Nun komme ich zum Wünschen. Ich darf mir für die Arbeit hier im Hohen Hause eine große Reform wünschen, und zwar eine Reform der Geschäftsordnung. Diese Budgetdebatte zeigt nämlich wieder einmal, daß eine solche Reform dringend notwendig wäre. Aber auch die Arbeitsbedingungen für uns Abgeordnete sind dringend reformbedürftig. *(Beifall bei ÖVP und SPÖ.)*

Wir haben den technischen und organisatorischen Standard der fünfziger Jahre. An der Schwelle der neunziger Jahre aber wünsche ich mir, und vor allem meinen vielen Nachfolgerinnen, daß man Arbeitsbedingungen vorfindet, denen auch ein Arbeitsinspektorat seine Zustimmung geben könnte! *(Beifall bei ÖVP und SPÖ. — Abg. Grabner: Den Männern und den anderen nicht?)*

Hohes Haus! An der Schwelle des letzten Jahrzehnts in diesem Jahrtausend gestatten Sie mir, mir auch von den vier hier im Parlament vertretenen Parteien etwas zu wünschen. *(Abg. Schmidtmeyer: Das klingt gut!)*

Von der SPÖ, unserem Koalitionspartner, wünsche ich, daß sie zu einer Weisheit und Offenheit für Neues findet, die jemandem ansteht, der gerade seinen 100. Geburtstag gefeiert hat und vom nächsten Jahrhundert träumt. *(Abg. Ludwig:*

Mag. Cordula Frieser

Wir sind schon dort! — Abg. Dr. Nowotny: Schon erfüllt!)

Von der FPÖ wünsche ich, daß sie sich im nächsten Jahrzehnt an der Schwelle zu den nächsten tausend Jahren endgültig von einem Denken lösen kann, das älter ist als alles, was es in anderen Parteien an altem Denken manchmal geben könnte. *(Beifall bei ÖVP und SPÖ sowie Beifall der Abg. Helga Erlinger. — Zwischenruf des Abg. Dr. Gugerbauer.)*

Und von den Grünen wünsche ich bei allem Verständnis für ihre Aufgabe der Opposition, daß sie vom negativen Denken zum positiven Denken zurückfinden, wie sich das ihre ehemalige Klubobfrau und Gallionsfigur auch gewünscht hat. *(Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ. — Abg. Dr. Fischer: Jetzt wird's spannend! — Ruf: Und von der ÖVP? — Abg. Dkfm. Holger Bauer: Daß sie überlebt! — Abg. Ruthaltinger: Eine neue Mannschaft! — Weitere Zwischenrufe und Heiterkeit.)*

Ich wollte es Ihnen eigentlich vorenthalten, aber wenn Sie schon darauf dringen: Von der ÖVP wünsche ich mir *(Abg. Dkfm. Holger Bauer: Daß sie überlebt!)*, daß ihr ein Partnertausch erspart bleibt *(Beifall des Abg. Ludwig)*, daß es ihr aber gelingen möge, die Rolle mit dem Partner zu tauschen. *(Beifall bei der ÖVP. — Allgemeine Heiterkeit.)*

Und für uns alle, meine Damen und Herren dieses Hohen Hauses, wünsche ich, daß sich für Österreich und für Europa die Hoffnungen erfüllen, die diesen Jahreswechsel 1989/1990 begleiten. — Danke. *(Beifall bei ÖVP, SPÖ und den Grünen.)* 18.22

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Dr. Dillersberger.

18.22

Abgeordneter Dr. Dillersberger (FPÖ): Frau Präsidentin! Sehr geehrter Herr Minister! Meine sehr geschätzten Damen und Herren! Der Kollegin Frieser ist es vorbehalten gewesen, in diese weihnachtliche Stunde einen schrillen Mißton zu bringen. *(Abg. Dr. Fischer: Ah geh! — Weitere Zwischenrufe bei SPÖ und ÖVP.)* Ich möchte Ihre Äußerungen gegenüber der Freiheitlichen Partei auf das allerschärfste zurückweisen! *(Beifall bei der FPÖ. — Abg. Vetter: So humorlos!)*

Ich stimme allerdings mit der Kollegin Frieser darin überein, daß das Hohe Haus gestern einen großen Fehler gemacht hat. Wissen Sie, was Sie getan haben, meine Damen und Herren? Sie haben den Zentralismus Ihrer Parteien dadurch gestärkt, daß Sie 100 Millionen Schilling den Parteien dazugegeben haben *(Abg. Ludwig: Da sind auch einige Millionen für die FPÖ dabei!)*, anstatt

daß Sie einige Millionen Schilling genommen hätten, um unsere Arbeitsbedingungen zu verbessern. Ich glaube, man soll sich nicht hier herausstellen und nach besseren Arbeitsbedingungen rufen, die natürlich Geld kosten, wenn man vorher das Geld in die Parteikassen geschaufelt hat. *(Abg. Dr. Fischer: Sieg heil!)*

Und dann möchte ich Ihnen noch eines sagen, meine sehr geehrten Damen und Herren! Es hat, so wie es Gepflogenheit in diesem Haus war, zwischen den Ordern der Klubs Gespräche gegeben. Sie werden mittlerweile bestritten. Mir ist es im Prinzip auch egal. Ich möchte Ihnen nur eines sagen: Wir haben uns mit Ihnen in sachlicher Weise jetzt sehr lange auseinandergesetzt und haben versucht, Ihnen klarzumachen, warum wir in dem einen oder anderen Punkt dem Budget nicht zustimmen. Die freiheitliche Opposition ist sogar soweit gegangen, daß sie Teile des Budgets annimmt.

Bitte, benützen Sie nicht die letzte vorweihnachtliche Stunde dazu, uns noch davon überzeugen zu wollen, daß wir dem Budget zustimmen können. Wir werden ihm sicherlich nicht zustimmen. *(Beifall bei der FPÖ.)* 18.24

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Remplbauer.

18.24

Abgeordneter Remplbauer (SPÖ): Frau Präsidentin! Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Mir ist schon klar, daß und warum die Oppositionsparteien die positiven Kernaussagen zum Budget in Frage stellen. Es gibt aber für uns und für die Regierung gar keinen Anlaß, unser Licht unter den Scheffel zu stellen.

Wir haben eine sehr schwierige Aufgabe gelöst: Wir haben sinkende Defizite mit geringerer Steuerbelastung verkraftet. Überdurchschnittliche Wachstumsraten beim privaten Konsum und bei Investitionen haben Österreich wieder auf die Überholspur gebracht. *(Beifall des Abg. Dr. Nowotny.)* Ein Teil der reformbedingten Einnahmeherausfälle bei der Lohnsteuer wird durch ein höheres Umsatzsteueraufkommen, mehr Sozialversicherungsbeiträge und geringere Arbeitslosenunterstützung kompensiert.

Meine Damen und Herren! Auch für das kommende Jahr sind die Aussichten gut. Seit zehn Jahren hat unser Land kein so hohes Wirtschaftswachstum wie in letzter Zeit verzeichnet. Die Industrie ist auf Expansionskurs. Die oft totgesagte Grundstoffindustrie arbeitet erfolgreich. Die Verstaatlichte profitiert davon. Die Sanierung macht gute Fortschritte. Die Produktivität der gesamten Wirtschaft steigt.

Remplbauer

Dieser Wirtschaftsboom ist getragen vom verstärkten Privatkonsum, von der guten Beschäftigungslage, vom florierenden Export. Dazu kommt der erfreulich geringe Preisauftrieb, und der Fremdenverkehr verzeichnet einen enormen Aufschwung. Ebenso erfreulich sind die Handels- und Leistungsbilanz bei hohem Wirtschaftswachstum und rückläufiger Arbeitslosigkeit.

Es gebührt nicht nur der Bundesregierung, sondern auch allen unselbständig und selbständig Erwerbstätigen in den Betrieben, in der Industrie, im Gewerbe, in den Klein- und Mittelbetrieben unser Dank. *(Beifall bei Abgeordneten von SPÖ und ÖVP.)*

Skeptiker meinen, die Budgetsanierung werde sonderfinanziert. Natürlich werden langfristig wirksame Infrastrukturinvestitionen von besonderer wirtschaftlicher Bedeutung über Sonderfinanzierungen getätigt wie zum Beispiel das Projekt „Neue Bahn“ oder hochrangige Straßenbauprojekte und Hochbauten. Der Erfolg zeigt sich auch in einer deutlichen Verlangsamung des Anstiegs der Staatsschuld.

Auch im internationalen Vergleich kann sich unsere Wirtschafts- und Finanzpolitik sehen lassen. Österreich gehört zu den preisstabilsten Ländern. Mit 2,7 Prozent wird Österreich heuer eine geringere Inflationsrate aufweisen als die Bundesrepublik Deutschland und die Schweiz. Wir sind viel, viel besser, als wir manchmal selber glauben.

Trotz Konsolidierungskurs ist eine Reihe von Verbesserungen in der Pensionsversicherung möglich. Die günstige Konjunktur erlaubt es, zusätzliche Leistungen für unsere Familien zu beschließen, die mit 1. 1. 1990 wirksam werden. Meine Damen und Herren! Das sind Beispiele dafür, daß Budgetkonsolidierung sozial ausgewogen sein kann. Und das entspricht einem Grundsatz sozialdemokratischer Politik.

Meine Damen und Herren! Mit der Steuerreform ist der Koalitionsregierung unter Federführung des Finanzministers ein großer Wurf gelungen. Schon heute kann festgestellt werden, daß diese umfassendste Reform der Steuergesetzgebung der Zweiten Republik ein von vielen in diesem Ausmaß nicht erwarteter Erfolg ist. Das Ziel: ein soziales, gerechteres und leistungsförderndes Steuersystem, ist weitgehend erreicht. *(Beifall des Abg. Dr. Nowotny.)*

Ein neues Lohnsteuerverfahren bringt wesentliche Erleichterungen für den Bürger. Langes Anstehen und Warten beim Finanzamt fallen weg. Die Finanzämter haben ihre Serviceleistungen verstärkt. Mehr Zugang des Steuerzahlers zu Information trägt ebenfalls zur Akzeptanz der Steuerreform bei.

Die zweite Etappe der Steuerreform wird eine Harmonisierung mit den niedrigeren Steuersätzen in vielen EG-Staaten bringen müssen. Ebenso muß der ökologische Aspekt entsprechende Berücksichtigung finden. Wachsende Umwelterfordernisse wird man in Zukunft allein durch Gebote, Verbote und Zuschüsse nicht befriedigen können. Wir werden um Ökosteuern nicht herumkommen. Dabei wird das Zusammenwirken von Ökologen, Technikern und Steuerfachleuten notwendig sein, um möglichst gerechte Lösungen zu finden.

Abschließend darf ich noch feststellen: Mit dem Budget für 1990 erbringen Finanzminister und Regierung den Beweis, daß Budgetkonsolidierung, positive Wirtschaftsentwicklung und ausgewogene Sozialpolitik durchaus vereinbar sind. Das Spannungsfeld, bei sinkenden oder zumindest stabilen Ausgabenquoten die Quantität und Qualität öffentlicher Ausgaben zu erhöhen, bleibt auch für die Zukunft als Aufgabe bestehen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Meine Damen und Herren! Wir beschließen heute das letzte Budget dieser Legislaturperiode. Möge auch in Zukunft mit so viel Fachkompetenz, mit so viel politischem Augenmaß, mit so viel Verantwortungsbewußtsein und mit so viel Erfolg, wie das diese Bundesregierung unter Bundeskanzler Vranitzky und Finanzminister Lacina nachweisen kann, fortgesetzt werden. *(Beifall bei Abgeordneten der SPÖ.)*

So wünsche auch ich abschließend — natürlich kann ich das nicht in so charmanter Weise wie meine Vorrednerin — allen Österreicherinnen und Österreichern einen gemeinsamen Weg in ein gemeinsames Europa in Frieden und Freiheit auf Basis unserer Wirtschaftspolitik, die in den letzten Jahren so erfolgreich war. — Ich danke schön. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP.) 18.31*

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Neuwirth.

18.31

Abgeordneter Neuwirth (SPÖ): Frau Präsidentin! Herr Minister! Hohes Haus! Der Bundeshaushalt 1990 — wir konnten dies im Laufe der Budgetdebatte verfolgen — ist ein guter Haushalt. *(Abg. Dr. Ofner: Eine zusätzliche Facette!)* Es hat allerdings bei der Debatte auch einige, wie man sagt, Budgetsplitter gegeben. Die Grünpartei hat in Gmunden — mehr oder weniger ihr Hauptanliegen neben der Personaldiskussion — auch dem Fortschritt den Kampf angesagt. *(Abg. Helga Erlinger: Ja sag einmal!)* Liebe Kollegin, ich konnte das ja lesen. Sie haben aber auch der Sozialpartnerschaft den Kampf angesagt. *(Weiterer Zwischenruf der Abg. Helga Erlinger.)*

Neuwirth

Sie haben in einer Pressekonferenz mitgeteilt, daß die Hauptpunkte mehr oder weniger die Umwelt und der soziale Bereich sind. (*Abg. Helga Erlinger: Weil ihr nichts tut dafür, bleibt uns ja gar nichts anderes übrig!*) Wissen Sie, ich meine, gerade diese zwei Bereiche benötigen zur Sanierung viel Geld. Dieses viele Geld kann wiederum nur durch eine gute und funktionierende Wirtschaft hereinkommen. (*Abg. Dr. Gugerbauer: Wo haben Sie das gelesen?*) Diese gute Wirtschaftspolitik wird von unserem Finanzminister und von unserem Bundeskanzler beziehungsweise von der Regierung gemacht. (*Beifall bei der SPÖ. — Abg. Haigermoser: Halleluja!*)

Sie haben in einer Presseaussendung auch Kritik an der, wie Sie gesagt haben, parastaatlichen und allmächtigen Sozialpartnerschaft geübt. Gestatten Sie mir dazu einige Feststellungen.

Ich möchte gar nicht viel darüber reden, daß auch in ÖVP-Regierungskreisen die Sozialpartnerschaft unter Kritik geraten ist, indem man geäußert hat, die Interessenvertretungen sollen die Spitzenfunktionäre zurückziehen, möchte aber für die SPÖ die Meinung vertreten, daß unsere Spitzenfunktionäre am Ort des Geschehens hier im Parlament bleiben müssen, denn wir haben eine Zeit erlebt, in der das Hohe Haus ohne Arbeitnehmervertreter war, und diese Zeit war für die Arbeiter und Angestellten keine gute.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es wurde erkannt, daß Konflikte zwischen Dienstgebern und Dienstnehmern nicht einfach durch feierliche Erklärungen abgestellt werden können. Es wurde auch erkannt, daß beide Seiten und die gesamte Wirtschaft — und damit das ganze Land — nur gewinnen können, wenn diese selbstverständlichen Konflikte nicht in Form von Kämpfen à la Pilz ausgetragen werden, sondern in der gemeinsamen Überzeugung, daß nur eine blühende Wirtschaft Zukunftschancen hat und nur damit der so wertvolle soziale Friede erhalten werden kann.

Wir stehen daher zu dieser Sozialpartnerschaft, denn Österreich war 1945 kein blühendes Land, sondern ein Trümmerfeld, das mit bloßen Händen durch die Sozialpartnerschaft wiederaufgebaut wurde. (*Abg. Haigermoser: Ich habe geglaubt, das waren die Österreicherinnen und Österreicher!*) Die Sozialpartnerschaft, Kollege Haigermoser, ist nicht etwas, was ganz oben zwischen zwei oder drei Präsidenten funktioniert (*Ruf bei der ÖVP: Vier!*), die Sozialpartnerschaft ist eine Partnerschaft, die sich im Betrieb, an der Basis gebildet hat. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP. — Abg. Helga Erlinger: Geh, hör auf! — Abg. Dr. Ofner: Hypokrit!*)

Zum Schluß möchte ich, weil Weihnachten ist, auch zwei Wünsche vortragen. (*Ruf bei der ÖVP: Das reißt ein!*)

Herr Minister! Das Invalideneinstellungsgesetz hat zwei Schwachpunkte: einmal den finanziellen Bereich und dann den sozialpolitischen Bereich. Ich meine, die Erhöhung der Ausgleichstaxe wird Ihrem Kollegen, dem Sozialminister, sicherlich nicht erspart bleiben. Aber, was Sie tun müßten, wäre, dafür zu sorgen, daß die Ausgleichstaxe nicht zu 50 Prozent absetzbar ist. Ich möchte Sie, Herr Minister, auffordern, die Ausgleichstaxe nicht nur zu erhöhen, sondern auch deren Absetzbarkeit abzuschaffen. Es kann nicht länger hingenommen werden, daß Invalide ausgegrenzt werden, und es kann nicht länger hingenommen werden, daß Unternehmer und auch Gebietskörperschaften ihr soziales Gewissen beruhigen, indem sie die steuerlich begünstigte Ausgleichstaxe entrichten. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Zum Schluß. Sie wissen, mein Anliegen, die Steuerreform, ist Ihnen, Herr Minister, in hervorragender Weise geglückt. Ein Schwachpunkt ist die Berechnung des Jahressechstels, weil dadurch Kollegen, die längere Zeit im Krankenstand oder arbeitslos sind, bei den Sonderzahlungen zum Handkuß kommen. Ich bitte Sie, auch in dieser Richtung nachzusehen und die Angelegenheit wohlwollend zu prüfen.

Ein Sprichwort sagt: Nur die Sache ist verloren, die man aufgibt. Ich weiß, Herr Minister, Sie werden die Reparatur, auch wenn Sie schwierig ist, nicht aufgeben und den Gewerkschaftern und den Arbeitnehmern diesen Wunsch erfüllen. — Danke schön. (*Beifall bei der SPÖ sowie Beifall des Abgeordneten Auer.*) 18.39

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als letztem Debattenredner darf ich Herrn Günter Dietrich das Wort erteilen.

18.39

Abgeordneter Dietrich (SPÖ): Frau Präsidentin! Herr Bundesminister! Sehr geschätzte Damen und Herren! Meine Wortmeldung ist kurz, und der Anlaß dazu ist die Einbringung eines Entschließungsantrages, der in den vergangenen Tagen nach eingehenden Beratungen mit Vertretern aller Fraktionen zustande kam. Gestatten Sie mir aber trotzdem, daß ich eine kurze Bemerkung voranstelle und eine dann auch noch anschließe.

Für das erste möchte ich doch meine Genugtuung und Freude darüber zum Ausdruck bringen, daß mit den gestrigen Wahlen in Chile 16 Jahre Militärdiktatur zu Ende gingen und dieses Land, wie mir heute in einem sehr netten Telex geschrieben wurde, aus einer langen Nacht ans Licht getreten ist. Ich bringe auch Genugtuung zum Ausdruck, daß mit dem Christdemokraten

Dietrich

Patricio Alvin ein Mann an die Spitze dieses Landes getreten ist, der zur berechtigten Hoffnung Anlaß gibt, daß es auch in diesem Land vorwärtsgeht. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP.)*

Der Entschließungsantrag der Abgeordneten Dietrich, Steinbauer, Klara Motter und Helga Erlinger befaßt sich mit der Gewährung humanitärer Hilfe für die leidgeprüfte Bevölkerung El Salvadors, nachdem uns tagtäglich Nachrichten von dort über schwere Auseinandersetzungen zukommen, deren Leidtragende die Zivilbevölkerung, insbesondere Frauen und Kinder, ist.

Wir meinen, daß es in dieser Situation nicht genügt, die Gewalt und den Verlust von Menschenleben zu beklagen, sondern auch konkrete Hilfe gewährt werden soll, wie dies von kirchlichen Hilfsorganisationen bereits beispielgebend getan wurde. Deshalb darf ich den folgenden Antrag einbringen:

Antrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, dem Beispiel kirchlicher Organisationen in Österreich folgend, humanitäre Hilfe an die leidgeprüfte Bevölkerung El Salvadors zu leisten.

Hier darf ich noch einen Dank anfügen an die weiblichen Abgeordneten der sozialistischen Parlamentsfraktion, deren Zahl sich heute erfreulicherweise um eine erhöht hat. Denn unsere weiblichen Abgeordneten haben eine Initiative im Rahmen des sozialistischen Klubs gestartet, um für eine Flüchtlingsorganisation Mittel zu sammeln.

Diese Spendenaktion im Rahmen unseres Klubs hat den erfreulich hohen Betrag von 40 630 S erbracht. Gerne überbringe ich diesen Betrag am Montag dem Hochkommissar für Flüchtlingsfragen in Genf, damit er unverzüglich an die Flüchtlingsorganisation in El Salvador weitergeleitet werden kann.

Dafür möchte ich mich recht herzlich bedanken bei unserem Klub und bei allen Abgeordneten, die sich dazu bereit finden können, auch den von mir eingebrachten Entschließungsantrag zu unterstützen. — Danke schön. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP.) 18.42*

Präsident Dr. Marga Hubinek: Der soeben eingebrachte Entschließungsantrag der Abgeordneten Dietrich, Steinbauer, Klara Motter und Helga Erlinger ist genügend unterstützt und steht mit in Beratung.

Zu Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen.

Wünscht einer der Berichterstatter das Schlußwort? — Das ist der Fall.

Generalberichterstatterin Dkfm. Ilona Graenitz *(Schlußwort)*: Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Am Ende dieser Beratungen über das Budget 1990, das letzte in dieser Legislaturperiode und das erste, das die neunziger Jahre als letztes Jahrzehnt unseres Jahrtausends einleitet, darf ich Ihnen einen kurzen Rückblick auf die langen und ausführlichen Beratungen geben.

Der Budgetausschuß hat vom 15. bis 27. November an sieben Verhandlungstagen die Debatte über das Bundesfinanzgesetz 1990 durchgeführt und abgeschlossen. Nach dem Anfangsbericht durch mich als Generalberichterstatterin gab es 14 Spezialberichte, die mit ihren Erläuterungen die Verhandlungen einleiteten.

Die Dauer der diesmaligen Budgetdebatte im Ausschuß war 58 Stunden und 20 Minuten. In dieser Debatte über die 14 Beratungsgruppen gab es 249 Wortmeldungen von Abgeordneten und 23 Wortmeldungen von Regierungsmitgliedern, Staatssekretären, des Rechnungshofpräsidenten und der Volksanwälte.

Die Zahl der Debattenredner teilte sich nach den Fraktionen wie folgt auf: SPÖ 105, ÖVP 107, Freiheitliche Partei 24, grüne Fraktion 13.

Nach den Schlußabstimmungen im Budgetausschuß am 27. November 1989 wurden die Beratungen am 29. November 1989 im Plenum aufgenommen und fortgesetzt. An sechs Tagen wurde der Entwurf zum Budget 1990 hier im Hohen Haus beraten.

Im Zuge dieser Debatte, die insgesamt 64 Stunden und 12 Minuten dauerte, kam es zu 246 Wortmeldungen. Davon entfielen auf die SPÖ-Fraktion 92, auf die ÖVP-Fraktion 76, auf die FPÖ-Fraktion 47 und auf die Grünen 31 Wortmeldungen. Außerdem meldete sich Abgeordneter Buchner, der keinem Klub zugehörig ist, zweimal zu Wort. Regierungsmitglieder und Staatssekretäre ergriffen insgesamt 20mal das Wort.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich glaube, daß ich sicherlich in Ihrem Sinne spreche, wenn ich an dieser Stelle meinen Dank an die Bediensteten des Hauses richten möchte *(allgemeiner Beifall)*, deren Arbeitstag, lange bevor die Frau Präsidentin oder der Herr Präsident die Sitzung einleitet, beginnt und, lange nachdem die letzten Abgeordneten das Haus verlassen haben, endet. Nochmals ein herzliches Dankeschön dafür, daß unsere Arbeit hier ermöglicht wird! *(Allgemeiner Beifall.)*

Generalberichterstatterin Dkfm. Iлона Graenitz

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der Budgetausschuß hat den Text des Bundesfinanzgesetzes für das Jahr 1990, den Stellenplan, den Fahrzeugplan des Bundes und den Plan für Datenverarbeitungsanlagen gemeinsam mit den Beratungsgruppen X und XI des Bundesvoranschlages in Verhandlung genommen.

Das Bundesfinanzgesetz wurde unter Berücksichtigung eines Abänderungsantrages der Abgeordneten Posch und Dkfm. Dr. Steidl angenommen.

Dem Stellenplan wurde unter Berücksichtigung zweier Abänderungsanträge der Abgeordneten Posch und Auer sowie eines Abänderungsantrages der Abgeordneten Posch und Dipl.-Ing. Kaiser, welcher im Unterausschuß einvernehmlich ergänzt wurde, hinsichtlich dieser Teile mit Stimmeneinheitlichkeit, im übrigen mit Stimmenmehrheit die Zustimmung erteilt.

Weiters wurde der Fahrzeugplan unter Berücksichtigung eines Abänderungsantrages der Abgeordneten Posch und Dkfm. Dr. Steidl mit Stimmenmehrheit angenommen.

Schließlich wurde der Plan für Datenverarbeitungsanlagen mit Stimmenmehrheit angenommen.

Zuletzt darf ich eine Druckfehlerberichtigung vorbringen, die sich auf den Spezialbericht zur Beratungsgruppe IV, Kapitel XI: Inneres, bezieht.

Der auf Seite 1 in Z. 5 bei Titel 111 angeführte Betrag für die Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung hat anstelle von „40 000“ „40 Millionen“ zu lauten.

Namens des Budgetausschusses stelle ich somit den **A n t r a g**, der Nationalrat wolle beschließen:

Dem von der Bundesregierung vorgelegten Entwurf des Bundesfinanzgesetzes für das Jahr 1990 in der vom Ausschuß beschlossenen Fassung samt den nachstehend genannten Anlagen — aber ausgenommen die Anlagen I und II, die bereits Gegenstand der Anträge des Ausschusses in den Spezialberichten waren —, und zwar

Anlagen I a bis I c — Gesamtübersichten unter Berücksichtigung der sich aus den Spezialberichten ergebenden Abänderungen,

Anlage II a — summarische Aufgliederung des Konjunkturausgleich-Voranschlages, ebenfalls unter Berücksichtigung der sich aus den Spezialberichten ergebenden Abänderungen,

Anlage III — Stellenplan,

Anlage IV — Fahrzeugplan und

Anlage V — Plan für Datenverarbeitungsanlagen,

wird im Sinne des Ausschußantrages in 1150 der Beilagen die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt. (*Allgemeiner Beifall.*)

Präsident Dr. Marga **Hubinek**: Ich danke der Frau Generalberichterstatter.

Wir kommen jetzt zur **A b s t i m m u n g** über die Beratungsgruppe XI des Bundesvoranschlages 1990.

Diese umfaßt die Kapitel 50 bis einschließlich 55, 59, 74 und 75 in 1100 der Beilagen in der Fassung des Spezialberichtes in 1150 der Beilagen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, um ein Zeichen. — Das ist mit **M e h r h e i t a n g e n o m m e n**.

Wir kommen jetzt zur Abstimmung über den Text des Bundesfinanzgesetzes samt Titel und Eingang in 1100 der Beilagen in der Fassung des Ausschußberichtes 1150 der Beilagen.

Hiezu liegt ein Zusatzantrag der Abgeordneten Posch, Dr. Steidl und Genossen vor, über den ich — ziffernweise getrennt — zuerst abstimmen lasse.

Wir kommen daher zunächst zur Abstimmung über die Z. 1 des Zusatzantrages der Abgeordneten Posch, Dr. Steidl und Genossen auf Anfügung einer Z. 6 an Artikel VII des Bundesfinanzgesetzes.

Ich bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, um ein Zeichen. — Das ist mit **M e h r h e i t a n g e n o m m e n**.

Nunmehr gelangen wir zur Abstimmung über die Z. 2 des Zusatzantrages der Abgeordneten Posch, Dr. Steidl und Genossen auf Einfügung eines neuen Artikels XVI in das Bundesfinanzgesetz.

Ich bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, um ein Zeichen. — Das ist mit **M e h r h e i t a n g e n o m m e n**.

Damit ändern sich die Bezeichnungen der bisherigen Artikel XVI und XVII auf XVII und XVIII.

Wir kommen jetzt zur Abstimmung über den Text des Bundesfinanzgesetzes samt Titel und Eingang in 1100 der Beilagen in der Fassung des Ausschußberichtes.

Ich bitte um Zustimmung. — Das ist mit **M e h r h e i t a n g e n o m m e n**.

Präsident Dr. Marga Hubinek

Nunmehr gelangen wir zur Abstimmung über die zum Bundesfinanzgesetz gehörenden Anlagen, soweit über diese nicht bereits abgestimmt wurde.

Es sind dies:

die Anlagen I a bis I c — Gesamtübersichten, und

die Anlage II a — summarische Aufgliederung des Konjunkturausgleich-Voranschlages,

in 1100 der Beilagen, unter Berücksichtigung der sich aus den Spezialberichten in 1150 der Beilagen ergebenden Änderungen zu den Beratungsgruppen,

ferner die Anlagen III — Stellenplan, und

IV — Fahrzeugplan,

jeweils zu 1100 der Beilagen, in der Fassung des Ausschlußberichtes 1150 der Beilagen, sowie

Anlage V — Plan für Datenverarbeitungsanlagen,

Zu 1100 der Beilagen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, um ein Zeichen. — Das ist mit *Mehrheit* angenommen.

Damit ist die zweite Lesung über das Bundesfinanzgesetz 1990 samt Anlagen beendet.

Wir kommen sogleich zur dritten Lesung.

Ich bitte jene Damen und Herren, die in dritter Lesung ihre Zustimmung geben, um ein Zeichen. — Das ist mit *Mehrheit* in dritter Lesung angenommen.

Damit ist das Budget für das Jahr 1990 verabschiedet.

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Ing. Murer und Genossen zur Beratungsgruppe IX des Bundesvoranschlages 1990 betreffend kreuzungsfreie Abfahrt nach Weißenbach.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Entschließungsantrag zustimmen, um ein Zeichen. — Das ist die *Minderheit*. Abgelehnt. (*Rufe bei der ÖVP: Wo ist der Murer? Murer fehlt!*)

Wir gelangen weiters zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Günter Dietrich, Steinbauer, Klara Motter, Helga Erlinger und Genossen betreffend Gewährung humanitärer Hilfe für die leidgeprüfte Bevölkerung El Salvadors, der bei der Verhandlung über die Beratungsgruppe XI gestellt wurde.

Ich bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, um ein Zeichen. — Das ist einstimmig angenommen. (*E 142.*)

Die Tagesordnung ist erschöpft.

Ich gebe bekannt, daß in der heutigen Sitzung die Selbständigen Anträge 319/A und 320/A eingebracht wurden.

Ferner sind die Anfragen 4762/J bis 4788/J eingelangt.

Die nächste Sitzung des Nationalrates, die für Mittwoch, den 24. Jänner 1990, um 11 Uhr in Aussicht genommen ist, wird auf schriftlichem Wege einberufen werden.

Diese Sitzung wird mit einer Fragestunde beginnen. (*Der Präsident übernimmt den Vorsitz.*)

Schlußansprache

Präsident Pöder: Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! In diesen Tagen geht das dritte Jahr der XVII. Gesetzgebungsperiode zu Ende. Im kommenden Jahr wird das österreichische Volk zu Nationalratswahlen aufgerufen werden. Ich beabsichtige nicht, eine Dreijahresbilanz zu ziehen, sondern möchte anläßlich der bevorstehenden Festtage und des Jahreswechsels nur die wichtigsten Schwerpunkte der parlamentarischen Tätigkeiten des Nationalrates des heurigen Jahres hervorheben.

Bevor ich das tue, will ich aber doch festhalten, daß die Arbeit des Nationalrates in eine Zeitspanne fällt, in der sich wahrhaft dramatische Umwälzungen in unseren nördlichen, östlichen und südlichen Nachbarländern vollzogen haben. Wir alle sind Zeitzeugen von Volksbewegungen geworden, die zur Hoffnung berechtigen, daß der Zentralstaat und die Einparteienherrschaft stalinistischer Prägung überwunden sind und endgültig der Vergangenheit angehören. (*Allgemeiner Beifall.*)

Es war heute eine Delegation junger tschechischer Frauen und Männer hier im Parlament und hat Abgeordneten Flicker symbolisch ein Stückchen des Eisernen Vorhangs überreicht. Es ist erhebend, zu wissen, daß in absehbarer Zeit Österreich nicht mehr von einem Eisernen Vorhang umgeben sein wird. (*Neuerlicher allgemeiner Beifall.*)

Sicher wird eine Spanne Zeit vergehen müssen, um diese Ereignisse auch einer richtigen Würdigung aus historischer Sicht unterziehen zu können, aber ich wage heute schon die Voraussage, daß die Geschichte der zweiten Hälfte unseres Jahrhunderts wesentlich davon geprägt sein wird.

Präsident Pöder

Einen Schwerpunkt parlamentarischer Beratungen sowohl im zuständigen Ausschuß als auch im Plenum nahmen die umfassenden Diskussionen und Aussprachen um die Gestaltung der Beziehungen Österreichs zur Europäischen Gemeinschaft ein. Die österreichische Außenpolitik ist sowohl wegen der eingangs erwähnten politischen Ereignisse in den Oststaaten als auch wegen der Absicht des Beitritts zur Europäischen Gemeinschaft viel stärker ins Licht der Öffentlichkeit gerückt. Die Medien haben den parlamentarischen Beratungen breiten Raum gegeben und mit dazu beigetragen, Österreichs Außenpolitik mehr als bisher in den Mittelpunkt des politischen Geschehens zu rücken.

Nun aber zur heurigen Parlamentsarbeit:

Das österreichische Parlament hat in diesem Kalenderjahr 111 Bundesgesetze verabschiedet, von denen ich nur einige wenige aufzeigen will:

Das sogenannte Familienpaket, die Anhebung der Familienbeihilfen, das Eltern-Karenzurlaubsgesetz sowie das Jugendwohlfahrtsgesetz 1989 und das Kindschaftsrechtsänderungsgesetz haben wesentliche und, wie ich glaube, sehr positive Weichenstellungen auf dem gesellschaftspolitischen Sektor gebracht. Die Änderung des Erbrechts und die erweiterte Wertgrenzen-Novelle 1989 sollen ebenfalls Erwähnung finden.

Die Ausschreibung neu zu besetzender Dienstposten und die Objektivierung der Vergabe leitender Funktionen im öffentlichen Dienst hatte das Ausschreibungsgesetz 1989 zum Ziel; auch auf dem Sektor der Österreichischen Bundesbahnen wird durch eine analoge gesetzliche Maßnahme eine Versachlichung der Personalpolitik angestrebt.

Das Hochleistungsstreckengesetz sieht eine neue, leistungsfähigere Bahn für unser Land vor, der angesichts der Umweltbelastung durch andere Verkehrsträger immer größere Bedeutung zukommt.

Neben der gesetzgebenden Aufgabe des Nationalrates wurde auch der Kontrollfunktion besonderes Augenmerk geschenkt, und zwar mit den herkömmlichen Mitteln schriftlicher und mündlicher Anfragen, aber auch durch eine vermehrte Inanspruchnahme der Einsetzung von Untersuchungsausschüssen. Hiedurch hat der Parlamentarismus in der Öffentlichkeit einen höheren Stellenwert gewonnen, und es wurde die Tätigkeit der Abgeordneten mehr in das Licht der Öffentlichkeit gerückt.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Hohes Haus! Die mit der Verabschiedung der großen Nationalrats-Geschäftsordnungsgesetz-Novelle verbundene Aufwertung des Nationalrates

hat naturgemäß auch zu einer fühlbaren Arbeitsvermehrung für die Bediensteten des Hauses geführt; dies trifft insbesondere auf die Tätigkeit der Untersuchungsausschüsse zu, die unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mitunter ein Übermaß an Leistungen abgefordert haben. Ich bin daher sicher, in Ihrem Namen zu sprechen, wenn ich den Parlamentsbediensteten für die im Jahre 1989 erbrachten außerordentlichen Leistungen genauso danke wie für ihre stete Pflichterfüllung und Loyalität. *(Allgemeiner Beifall.)*

Angesichts des qualitativen wie quantitativen Arbeitszuwachses bitte ich, dies nicht bloß als eine Art Pflichtübung zu werten, sondern als aufrichtigen Dank für erbrachte Dienste.

Mein Dank gilt ferner auch den Beamten des Rechnungshofes, der Volksanwaltschaft, des Bundeskanzleramtes und der Bundesministerien für die stets einsatzbereite Unterstützung der Volksvertretung, insbesondere in den Ausschüssen und Unterausschüssen, in denen der gediegene Sachverstand der Beamten der Zentralstellen unverzichtbar ist.

Schließlich möchte ich nicht verfehlen, den Sachverständigen und Auskunftspersonen für ihre wertvolle Mitarbeit ebenso zu danken wie den Mitarbeitern der Medien, die einen hervorragenden Beitrag zur Umsetzung des parlamentarischen Geschehens leisten.

Im Dezember dieses Jahres ist die Sendung „Hohes Haus“ 10 Jahre alt geworden. Es ist mir ein Herzensbedürfnis, den Leitern und Mitarbeitern dieser Sendung herzlich zu danken, denn ich glaube, daß diese Sendung einen ungeheuer informativen Wert hat und den Österreicherinnen und Österreichern das Parlament näherbringt. Leider ist es uns bisher noch nicht gelungen, eine bessere, für die Seher günstigere Sendezeit zu erreichen.

Es ist nicht nur Tradition, sondern auch ein Herzensbedürfnis, daß der Präsident des Nationalrates in seiner Schlußansprache den Auslandsösterreichern und insbesondere den österreichischen Soldaten, die in friedenserhaltenden Missionen tätig sind, sowie den Entwicklungshelfern und nicht zuletzt unseren Diplomaten dankt, die für das Ansehen Österreichs im Ausland wertvolle Beiträge erbringen. *(Allgemeiner Beifall.)*

Unser Gruß gilt aber auch besonders den Völkern, die den Weg der pluralistischen Gesellschaftsordnung und der parlamentarischen Demokratie einzuschlagen beabsichtigen. *(Allgemeiner Beifall.)*

Gestatten Sie mir abschließend noch eine persönliche Bemerkung. Ich hoffe, daß sie nicht allzu theatralisch klingt, aber sie ist ehrlich gemeint:

Präsident Pöder

In einer Woche, am Weihnachtsabend, werden wieder die Kerzenlichter an den Christbäumen erstrahlen und der Gabentisch wird vielfach reichlich gedeckt sein.

Im Hinblick auf das kommende Wahljahr sollen unter den Weihnachtsbäumen der Politiker unsichtbar und symbolisch einige wenige Päckchen liegen, die da beinhalten:

Toleranz und Achtung vor der Meinung des anderen,

Fairneß in der politischen Auseinandersetzung.

Achtung der persönlichen Würde des anderen.

Wenn diese wenigen Beigaben in der Vorwahlzeit beachtet werden, dann können wir alle neue Hoffnung schöpfen, daß Politik und die Menschen, die sie machen, auch wieder mehr Achtung

und Respekt unserer Mitbürgerinnen und Mitbürger finden. *(Allgemeiner Beifall.)*

Ihnen, meine sehr verehrten Damen und Herren des Nationalrates, sowie allen Österreicherinnen und Österreichern wünsche ich von Herzen — auch namens der Zweiten Präsidentin des Nationalrates, Frau Dr. Marga Hubinek, und des Dritten Präsidenten des Nationalrates, Herrn Dipl.-Vw. Dr. Gerulf Stix — dem wir baldige Genesung wünschen —, fröhliche Weihnachten und ein erfolgreiches, friedliches Jahr 1990. *(Allgemeiner Beifall.)*

Die Sitzung ist geschlossen.

(Unter dem Beifall des Hauses begeben sich die Klubobmänner Dr. Fischer, Dkfm. DDr. König, Dr. Gugerbauer und Wabl zum Präsidenten und erwidern im Namen ihrer Klubs die Wünsche.)

Schluß der Sitzung: 19 Uhr 3 Minuten