



# Stenographisches Protokoll

173. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

**XX. Gesetzgebungsperiode**

**Mittwoch, 2. Juni 1999**



# Stenographisches Protokoll

173. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

XX. Gesetzgebungsperiode

Mittwoch, 2. Juni 1999

## Dauer der Sitzung

Mittwoch, 2. Juni 1999: 12.02 – 12.14 Uhr  
15.01 – 18.52 Uhr

\*\*\*\*\*

## Inhalt

### Personalien

Verhinderungen .....	11
----------------------	----

### Geschäftsbehandlung

<b>Antrag</b> des Abgeordneten <b>Herbert Scheibner</b> betreffend Verlangen im Sinne des § 18 Abs. 3 der Geschäftsordnung auf Anwesenheit des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten und des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr .....	11
---	----

<b>Mitteilung</b> des Abgeordneten <b>Dr. Andreas Khol</b> , daß der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten an der Sitzung teilnehmen wird .....	12
--	----

<b>Erklärung</b> des <b>Präsidenten Dr. Heinz Fischer</b> betreffend Vertretungsschreiben und betreffend den Antrag des Abgeordneten Herbert Scheibner ..	12
---	----

<b>Wortmeldung</b> der Abgeordneten <b>MMag. Dr. Madeleine Petrovic</b> betreffend den Antrag des Abgeordneten Herbert Scheibner sowie betreffend Nichtabgabe von Erklärungen durch Bundesminister bei Sondersitzungen .....	12
--	----

<b>Wortmeldung</b> des Abgeordneten <b>Dr. Peter Kostelka</b> betreffend den Antrag des Abgeordneten Herbert Scheibner .....	12
--	----

<b>Antrag</b> der Abgeordneten <b>Mag. Dr. Heide Schmidt</b> betreffend Verlangen im Sinne des § 18 Abs. 3 der Geschäftsordnung auf Anwesenheit des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten sowie <b>Erklärung</b> betreffend den Antrag des Abgeordneten Herbert Scheibner und betreffend Nichtabgabe von Erklärungen durch Bundesminister bei Sondersitzungen – Zurückziehung des Antrages .....	13, 13
--	--------

<b>Abstimmung</b> über den Antrag des Abgeordneten Herbert Scheibner betreffend Verlangen auf Anwesenheit des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr – Ablehnung .....	13
--	----

<b>Verlangen</b> auf Durchführung einer kurzen Debatte über die Anfragebeantwortung 5730/AB gemäß § 92 Abs. 1 der Geschäftsordnung .....	15
--	----

Durchführung einer kurzen Debatte gemäß § 57a Abs. 1 der Geschäftsordnung .....	65
Redner:	
<i>Mag. Reinhard Firlinger</i> .....	65
<i>Mag. Johann Maier</i> .....	68
<i>Matthias Ellmauer</i> .....	69
<i>Reinhart Gaugg</i> .....	70
<i>Mag. Thomas Barmüller</i> .....	72
<i>Dr. Gabriela Moser</i> .....	72
<i>Bundesminister Dr. Hannes Farnleitner</i> .....	73
<b><i>Unterbrechungen</i></b> der Sitzung .....	15, 64
<b><i>Antrag</i></b> des Abgeordneten <b><i>Herbert Scheibner</i></b> betreffend Verlangen im Sinne des § 18 Abs. 3 der Geschäftsordnung auf Anwesenheit des Bundeskanzlers – Ablehnung .....	15
<b><i>Wortmeldung</i></b> des Abgeordneten <b><i>Dr. Peter Kostelka</i></b> betreffend Abwesenheit des Bundeskanzlers .....	15
<b><i>Feststellungen</i></b> des <b><i>Präsidenten Dr. Heinrich Neisser</i></b> betreffend sachlichen Zusammenhang des Entschließungsantrages der Abgeordneten Dr. Helene Partik-Pablé und Genossen betreffend kernenergiefreies Mitteleuropa mit dem Dringlichen Antrag .....	64, 64
<b><u>Bundesregierung</u></b>	
Vertretungsschreiben .....	11
<b><u>Ausschüsse</u></b>	
Zuweisungen .....	14
<b><u>Dringlicher Antrag</u></b>	
der Abgeordneten <b><i>Herbert Scheibner</i></b> und Genossen an die Bundesregierung betreffend mangelnde Vorsorge der Bundesregierung in Katastrophen- und Zivilschutzangelegenheiten (1107/A) (E) .....	16
Begründung: <b><i>Herbert Scheibner</i></b> .....	17
<b><i>Staatssekretär Dr. Peter Wittmann</i></b> .....	22
Debatte:	
<i>Dr. Helene Partik-Pablé</i> .....	24
<i>Rudolf Parnigoni</i> .....	26
<i>Mag. Helmut Kukacka</i> .....	28
<i>Herbert Scheibner</i> (tatsächliche Berichtigung) .....	31
<i>Mag. Thomas Barmüller</i> .....	31
<i>Dr. Gabriela Moser</i> .....	34
<i>Bundesminister Dr. Hannes Farnleitner</i> .....	37, 61
<i>Mag. Herbert Haupt</i> .....	40
<i>Emmerich Schwemlein</i> .....	43
<i>Georg Schwarzenberger</i> .....	46
<i>Mag. Helmut Peter</i> .....	47
<i>MMag. Dr. Madeleine Petrovic</i> .....	50
<i>Helmut Haigermoser</i> .....	52
<i>Bundesminister Dr. Caspar Einem</i> .....	53
<i>Dr. Dieter Antoni</i> .....	55

<b>Mag. Herbert Haupt</b> (tatsächliche Berichtigung) .....	56
<b>Edeltraud Gatterer</b> .....	57
<b>Karl Öllinger</b> .....	58
<b>Dr. Günther Kräuter</b> .....	60
<b>Ridi Steibi</b> .....	62
<b>Mag. Karl Schweitzer</b> .....	63
 Ablehnung des Selbständigen Entschließungsantrages 1107/A (E) .....	64
 <b>Entschließungsantrag</b> der Abgeordneten <b>Mag. Thomas Barmüller</b> und Genossen betreffend österreichweite systematische Sanierung von Unfallhäufungsstellen – Ablehnung .....	33, 64
 <b>Entschließungsantrag</b> der Abgeordneten <b>Dr. Gabriela Moser</b> und Genossen betreffend Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit durch strengere Sicherheitsvorschriften für den Transport gefährlicher Güter sowie die Verlagerung von Gefahrenguttransporten auf die Schiene – Ablehnung .....	36, 64
 <b>Entschließungsantrag</b> der Abgeordneten <b>Helmut Haigermoser</b> und Genossen betreffend die Dringlichkeit von Maßnahmen zur Vermeidung von Nachteilen für die Kärntner und Salzburger Bevölkerung sowie Wirtschaft infolge der Brandkatastrophe im Tauerntunnel – Ablehnung .....	41, 65
 <b>Entschließungsantrag</b> der Abgeordneten <b>Mag. Reinhard Firlinger</b> und Genossen betreffend Hebung der Sicherheit in Tunnels – Ablehnung .....	42, 64
 <b>Entschließungsantrag</b> der Abgeordneten <b>Rudolf Parnigoni, Mag. Helmut Kukacka</b> und Genossen betreffend Maßnahmenkatalog angesichts der Brandkatastrophe im Tauerntunnel – Annahme (E 185) .....	45, 65
 <b>Entschließungsantrag</b> der Abgeordneten <b>Mag. Thomas Barmüller</b> und Genossen betreffend Informationen zur Vermeidung von Unfällen und zum Verhalten in Gefahrensituationen – Ablehnung .....	50, 65
 <b>Entschließungsantrag</b> der Abgeordneten <b>Dr. Gabriela Moser</b> und Genossen betreffend verkehrsleitende Begleitmaßnahmen für alle Urlaubstransitrouten und insbesondere die B 146 Ennstal Bundesstraße – Ablehnung .....	59, 65
 <b>Entschließungsantrag</b> der Abgeordneten <b>Dr. Helene Partik-Pablé</b> und Genossen betreffend kernenergiefreies Mitteleuropa – Ablehnung .....	63, 65

#### **Eingebracht wurden**

 <b>Bürgerinitiative</b> .....	14
Bürgerinitiative „Schaut nicht weg“ Initiative zum Schutz der Kinder vor sexuellem Mißbrauch (Ordnungsnummer 21)	

 <b>Regierungsvorlagen</b> .....	14
-------------------------------------	----

1651: Änderungen des Zollabkommens über die vorübergehende Einfuhr gewerblicher Straßenfahrzeuge (Genf, 18. Mai 1956)

1751: Änderung des Basler Übereinkommens über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung, angenommen auf der Dritten Tagung der Vertragsparteienkonferenz in Genf am 22. September 1995;

Änderung und Annahme von Anlagen des Basler Übereinkommens über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und

ihrer Entsorgung, angenommen auf der Vierten Tagung der Vertragsparteienkonferenz in Kuching, Malaysia, 23. bis 27. Februar 1998

1768: Bundesgesetz, mit dem das Mutterschutzgesetz 1979, das Eltern-Karenzurlaubsgesetz, das Karenzgeldgesetz, das Arbeitslosenversicherungsgesetz 1977 und das Karenzurlaubsgeldgesetz geändert werden

### **Antrag der Abgeordneten**

**Herbert Scheibner** und Genossen an die Bundesregierung betreffend mangelnde Vorsorge der Bundesregierung in Katastrophen- und Zivilschutzangelegenheiten (1107/A) (E)

### **Anfragen der Abgeordneten**

**Mag. Herbert Haupt** und Genossen an den Bundesminister für Landesverteidigung betreffend Mietwucher bei Dienst- und Naturalwohnungen (6357/J)

**Mag. Herbert Haupt** und Genossen an den Bundesminister für Finanzen betreffend Mietwucher bei Dienst- und Naturalwohnungen (6358/J)

**Herbert Scheibner** und Genossen an den Bundesminister für Landesverteidigung betreffend Kostenersatz für Assistenzeinsätze des Bundesheeres (6359/J)

**Herbert Scheibner** und Genossen an den Bundesminister für Landesverteidigung betreffend die Tauglichkeit von Stellungspflichtigen und die Dienstfähigkeit von Wehrpflichtigen (6360/J)

**Herbert Scheibner** und Genossen an den Bundesminister für Landesverteidigung betreffend gewalttätige Auseinandersetzungen von GWD des ET V/99 (6361/J)

**Mag. Dr. Udo Grollitsch** und Genossen an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend Wettbewerbsverzerrungen durch die Österreichische Donaubetriebs AG (ÖDOBAG) (6362/J)

**Herbert Scheibner** und Genossen an den Bundesminister für Finanzen betreffend Auskunftsverweigerung durch den Bundesminister für Finanzen (6363/J)

**Karl Öllinger** und Genossen an den Bundesminister für Justiz betreffend „Haus der Barmherzigkeit“; Aufklärung zum Schutze möglicher weiterer Opfer vor sexuellem Mißbrauch (6364/J)

**Herbert Scheibner** und Genossen an den Bundeskanzler betreffend objektive Richterbestellung beim Verfassungsgerichtshof (6365/J)

**Dr. Günther Kräuter** und Genossen an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft betreffend Finanzierung und Erhaltung von Forstwegen (6366/J)

**Gerhard Reheis** und Genossen an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend Bau einer zweiten Röhre des Roppener Tunnels (6367/J)

**Mag. Thomas Barmüller** und Genossen an den Bundesminister für Inneres betreffend Auffindung und Bergung von Fliegerbombenblindgängern (6368/J)

**Mag. Helmut Kukacka** und Genossen an den Bundeskanzler betreffend Notwendigkeit des Baus einer zweiten Tunnelröhre für den Tauern- und den Katschberg-tunnel (6369/J)

**Mag. Helmut Kukacka** und Genossen an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr betreffend Notwendigkeit des Baus einer zweiten Tunnelröhre für den Tauern- und den Katschbergtunnel (6370/J)

**Herbert Scheibner** und Genossen an den Bundesminister für Finanzen betreffend Zustimmungsverfahren zur Nachbesetzung von Planstellen (6371/J)

**Dr. Brigitte Povysil** und Genossen an die Bundesministerin für Arbeit, Gesundheit und Soziales betreffend statt unzeitgemäßer Chefarztpflicht bald „Drug Utilization Review“? (6372/J)

**Dr. Brigitte Povysil** und Genossen an die Bundesministerin für Arbeit, Gesundheit und Soziales betreffend Die Alten kommen (6373/J)

**Hermann Böhacker** und Genossen an den Bundesminister für Inneres betreffend Verleihung der österreichischen Staatsbürgerschaft (6374/J)

**Edith Haller** und Genossen an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr betreffend die Schaffung einer Park- und Ride-Anlage am Bahnhof Kufstein (6375/J)

**Elfriede Madl** und Genossen an den Bundesminister für Finanzen betreffend Tabakmonopolverwaltung (6376/J)

**Dr. Brigitte Povysil** und Genossen an die Bundesministerin für Arbeit, Gesundheit und Soziales betreffend: Die epidemiologische Datenlage in Österreich reicht derzeit nicht aus, um gesundheitspolitische Entscheidungen treffen zu können (6377/J)

**Dr. Brigitte Povysil** und Genossen an die Bundesministerin für Arbeit, Gesundheit und Soziales betreffend Drei-Minuten-Medizin ist nichts für die Geriatrie (6378/J)

**Dr. Brigitte Povysil** und Genossen an die Bundesministerin für Arbeit, Gesundheit und Soziales betreffend: Allogene Spende des Nabelschnurblutes (Cord Blood Sampling) – neue Aufgabe für den Gynäkologen? (6379/J)

**Dr. Gabriela Moser** und Genossen an den Bundeskanzler betreffend Atomtransitverbot, Aktionspaket Baustopp des AKWs Temelin und Stilllegung des AKWs Bohunice (6380/J)

**Dr. Gabriela Moser** und Genossen an die Bundesministerin für Frauenangelegenheiten und Verbraucherschutz betreffend Atomtransitverbot, Aktionspaket Baustopp des AKWs Temelin und Stilllegung des AKWs Bohunice (6381/J)

**Dr. Gabriela Moser** und Genossen an den Bundesminister für auswärtige Angelegenheiten betreffend Atomtransitverbot, Aktionspaket Baustopp des AKWs Temelin und Stilllegung des AKWs Bohunice (6382/J)

**Dr. Gabriela Moser** und Genossen an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend Atomtransitverbot, Aktionspaket Baustopp des AKWs Temelin und Stilllegung des AKWs Bohunice (6383/J)

**Dr. Gabriela Moser** und Genossen an den Bundesminister für Inneres betreffend Atomtransitverbot, Aktionspaket Baustopp des AKWs Temelin und Stilllegung des AKWs Bohunice (6384/J)

**Mag. Terezija Stoisits** und Genossen an den Bundeskanzler betreffend Bestellung der Mitglieder des ORF-Kuratoriums (6385/J)

**Mag. Terezija Stoisits** und Genossen an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr betreffend Frequenznutzungsplan (6386/J)

**MMag. Dr. Madeleine Petrovic** und Genossen an den Bundesminister für Inneres betreffend Übergriffe der Polizei und Gendarmerie (Statistik 1998) (6387/J)

**MMag. Dr. Madeleine Petrovic** und Genossen an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr betreffend wissenschaftliche Unhaltbarkeit der tierexperimentellen Prüfung auf anomale Toxizität für Impfstoffe, Sera und Immunglobuline (6388/J)

**MMag. Dr. Madeleine Petrovic** und Genossen an die Bundesministerin für Arbeit, Gesundheit und Soziales betreffend wissenschaftliche Unhaltbarkeit der tierexperimentellen Prüfung auf anomale Toxizität für Impfstoffe, Sera und Immunglobuline (6389/J)

**MMag. Dr. Madeleine Petrovic** und Genossen an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr betreffend Studien der Food and Drug Administration; schwere Schädigungen von PatientInnen durch Arzneimittelnebenwirkungen; wissenschaftliche Haltlosigkeit von Tierversuchen (6390/J)

**MMag. Dr. Madeleine Petrovic** und Genossen an die Bundesministerin für Arbeit, Gesundheit und Soziales betreffend Studien der Food and Drug Administration; schwere Schädigungen von PatientInnen durch Arzneimittelnebenwirkungen; wissenschaftliche Haltlosigkeit von Tierversuchen (6391/J)

**Dr. Gabriela Moser** und Genossen an den Bundeskanzler betreffend Reform der Lehrlingsausbildung (6392/J)

**Dr. Gabriela Moser** und Genossen an die Bundesministerin für Arbeit, Gesundheit und Soziales betreffend Reform der Lehrlingsausbildung (6393/J)

**Dr. Gabriela Moser** und Genossen an die Bundesministerin für Unterricht und kulturelle Angelegenheiten betreffend Reform der Lehrlingsausbildung (6394/J)

**Dr. Gabriela Moser** und Genossen an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend Reform der Lehrlingsausbildung (6395/J)

**Dr. Brigitte Povysil** und Genossen an die Bundesministerin für Arbeit, Gesundheit und Soziales betreffend Pillen aus dem „Giftschränk“ Internet (6396/J)

**Dr. Brigitte Povysil** und Genossen an die Bundesministerin für Frauenangelegenheiten und Verbraucherschutz betreffend Pillen aus dem „Giftschränk“ Internet (6397/J)

**Mag. Herbert Haupt** und Genossen an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr betreffend österreichisches Listerienkompetenzzentrum (6398/J)

**Mag. Herbert Haupt** und Genossen an die Bundesministerin für Frauenangelegenheiten und Verbraucherschutz betreffend österreichisches Listerienkompetenzzentrum (6399/J)

**Mag. Herbert Haupt** und Genossen an die Bundesministerin für Arbeit, Gesundheit und Soziales betreffend österreichisches Listerienkompetenzzentrum (6400/J)

**DDr. Erwin Niederwieser** und Genossen an den Bundesminister für Finanzen betreffend branchenübliche Schwarzverkäufe (6401/J)

\*\*\*\*\*

**Ute Apfelbeck** und Genossen an den Präsidenten des Nationalrates betreffend Infragestellung des Interpellationsrechtes (56/JPR)

**Anfragebeantwortungen**

der Bundesministerin für Arbeit, Gesundheit und Soziales auf die Anfrage der Abgeordneten **Mag. Herbert Haupt** und Genossen (5665/AB zu 5963/J)

des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft auf die Anfrage der Abgeordneten **Mag. Johann Ewald Stadler** und Genossen (5666/AB zu 5956/J)

des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten **Mag. Herbert Haupt** und Genossen (5667/AB zu 5953/J)

des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten **Dr. Jörg Haider** und Genossen (5668/AB zu 5974/J)

des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten **Dr. Günther Kräuter** und Genossen (5669/AB zu 6057/J)

des Bundeskanzlers auf die Anfrage der Abgeordneten **Mag. Dr. Heide Schmidt** und Genossen (5670/AB zu 5931/J)

des Bundeskanzlers auf die Anfrage der Abgeordneten **MMag. Dr. Madeleine Petrovic** und Genossen (5671/AB zu 5938/J)

des Bundeskanzlers auf die Anfrage der Abgeordneten **Karl Öllinger** und Genossen (5672/AB zu 6001/J)

des Bundeskanzlers auf die Anfrage der Abgeordneten **MMag. Dr. Willi Brauner** und Genossen (5673/AB zu 6018/J)

des Bundeskanzlers auf die Anfrage der Abgeordneten **Franz Morak** und Genossen (5674/AB zu 6042/J)

des Bundeskanzlers auf die Anfrage der Abgeordneten **Walter Murauer** und Genossen (5675/AB zu 6043/J)

des Bundeskanzlers auf die Anfrage der Abgeordneten **Dr. Martina Gredler** und Genossen (5676/AB zu 6058/J)

des Präsidenten des Rechnungshofes auf die Anfrage der Abgeordneten **Dipl.-Ing. Dr. Peter Kappelmüller** und Genossen (5677/AB zu 6004/J)

des Bundesministers für auswärtige Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten **Dr. Martina Gredler** und Genossen (5678/AB zu 5989/J)

des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten **Mag. Terezija Stojsits** und Genossen (5679/AB zu 5941/J)

des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten **Dr. Jörg Haider** und Genossen (5680/AB zu 5959/J)

des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten **Dr. Jörg Haider** und Genossen (5681/AB zu 5960/J)

des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten **Dr. Jörg Haider** und Genossen (5682/AB zu 5976/J)

des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten **Mag. Dr. Udo Grollitsch** und Genossen (5683/AB zu 6003/J)

des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten **MMag. Dr. Willi Brauner** und Genossen (5684/AB zu 6023/J)

des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten **Walter Murauer** und Genossen (5685/AB zu 6047/J)

des Bundesministers für Umwelt, Jugend und Familie auf die Anfrage der Abgeordneten **Andreas Wabl** und Genossen (5686/AB zu 5935/J)

des Bundesministers für Umwelt, Jugend und Familie auf die Anfrage der Abgeordneten **Andreas Wabl** und Genossen (5687/AB zu 5949/J)

des Bundesministers für Umwelt, Jugend und Familie auf die Anfrage der Abgeordneten **Mag. Johann Ewald Stadler** und Genossen (5688/AB zu 5955/J)

des Bundesministers für Umwelt, Jugend und Familie auf die Anfrage der Abgeordneten **Dr. Jörg Haider** und Genossen (5689/AB zu 5981/J)

des Bundesministers für Umwelt, Jugend und Familie auf die Anfrage der Abgeordneten **Ing. Monika Langthaler** und Genossen (5690/AB zu 5997/J)

des Bundesministers für Umwelt, Jugend und Familie auf die Anfrage der Abgeordneten **MMag. Dr. Madeleine Petrovic** und Genossen (5691/AB zu 5999/J)

des Bundesministers für Umwelt, Jugend und Familie auf die Anfrage der Abgeordneten **Edith Haller** und Genossen (5692/AB zu 6005/J)

des Bundesministers für Umwelt, Jugend und Familie auf die Anfrage der Abgeordneten **MMag. Dr. Willi Brauneder** und Genossen (5693/AB zu 6028/J)

des Bundesministers für Umwelt, Jugend und Familie auf die Anfrage der Abgeordneten **Elfriede Madl** und Genossen (5694/AB zu 6034/J)

des Bundesministers für Umwelt, Jugend und Familie auf die Anfrage der Abgeordneten **Walter Murauer** und Genossen (5695/AB zu 6052/J)

der Bundesministerin für Unterricht und kulturelle Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten **Elfriede Madl** und Genossen (5696/AB zu 6035/J)

der Bundesministerin für Unterricht und kulturelle Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten **Mag. Karl Schweitzer** und Genossen (5697/AB zu 6036/J)

der Bundesministerin für Unterricht und kulturelle Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten **Walter Murauer** und Genossen (5698/AB zu 6053/J)

des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft auf die Anfrage der Abgeordneten **Andreas Wabl** und Genossen (5699/AB zu 5937/J)

des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft auf die Anfrage der Abgeordneten **Dr. Jörg Haider** und Genossen (5700/AB zu 5980/J)

des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft auf die Anfrage der Abgeordneten **Mag. Dr. Udo Grollitsch** und Genossen (5701/AB zu 6033/J)

des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft auf die Anfrage der Abgeordneten **Johann Schuster** und Genossen (5702/AB zu 6041/J)

des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft auf die Anfrage der Abgeordneten **Walter Murauer** und Genossen (5703/AB zu 6051/J)

des Bundesministers für Landesverteidigung auf die Anfrage der Abgeordneten **Mag. Terezija Stoisits** und Genossen (5704/AB zu 5951/J)

des Bundesministers für Landesverteidigung auf die Anfrage der Abgeordneten **Dr. Jörg Haider** und Genossen (5705/AB zu 5967/J)

des Bundesministers für Landesverteidigung auf die Anfrage der Abgeordneten **Herbert Scheibner** und Genossen (5706/AB zu 5968/J)

des Bundesministers für Landesverteidigung auf die Anfrage der Abgeordneten **Hermann Böhacker** und Genossen (5707/AB zu 6009/J)

des Bundesministers für Landesverteidigung auf die Anfrage der Abgeordneten **Dr. Jörg Haider** und Genossen (5708/AB zu 5979/J)

des Bundesministers für auswärtige Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten **MMag. Dr. Willi Brauneder** und Genossen (5709/AB zu 6020/J)

des Bundesministers für auswärtige Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten **Dr. Jörg Haider** und Genossen (5710/AB zu 5973/J)

des Bundeskanzlers auf die Anfrage der Abgeordneten **MMag. Dr. Madeleine Petrovic** und Genossen (5711/AB zu 5939/J)

des Bundeskanzlers auf die Anfrage der Abgeordneten **Mag. Johann Ewald Stadler** und Genossen (5712/AB zu 5954/J)

des Bundeskanzlers auf die Anfrage der Abgeordneten **Dr. Jörg Haider** und Genossen (5713/AB zu 5971/J)

des Bundeskanzlers auf die Anfrage der Abgeordneten **Dr. Michael Krüger** und Genossen (5714/AB zu 5961/J)

des Bundeskanzlers auf die Anfrage der Abgeordneten **Paul Kiss** und Genossen (5715/AB zu 5945/J)

der Bundesministerin für Frauenangelegenheiten und Verbraucherschutz auf die Anfrage der Abgeordneten **Dr. Gabriela Moser** und Genossen (5716/AB zu 6012/J)

des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten **Mag. Johann Ewald Stadler** und Genossen (5717/AB zu 5962/J)

des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten **Dr. Jörg Haider** und Genossen (5718/AB zu 5977/J)

des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten **Hans Helmut Moser** und Genossen (5719/AB zu 5988/J)

des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten **MMag. Dr. Willi Brauneder** und Genossen (5720/AB zu 6024/J)

des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft auf die Anfrage der Abgeordneten **Dr. Gabriela Moser** und Genossen (5721/AB zu 6011/J)

des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft auf die Anfrage der Abgeordneten **Dr. Gabriela Moser** und Genossen (5722/AB zu 6013/J)

des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft auf die Anfrage der Abgeordneten **MMag. Dr. Willi Brauneder** und Genossen (5723/AB zu 6027/J)

des Bundesministers für Landesverteidigung auf die Anfrage der Abgeordneten **Wolfgang Jung** und Genossen (5724/AB zu 6008/J)

des Bundesministers für Landesverteidigung auf die Anfrage der Abgeordneten **MMag. Dr. Willi Brauneder** und Genossen (5725/AB zu 6026/J)

des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten **Andreas Wabl** und Genossen (5726/AB zu 5950/J)

des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten **Dipl.-Ing. Dr. Peter Keppelmüller** und Genossen (5727/AB zu 6016/J)

des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr auf die Anfrage der Abgeordneten **Karlheinz Kopf** und Genossen (5728/AB zu 6038/J)

des Bundesministers für Justiz auf die Anfrage der Abgeordneten **Walter Murauer** und Genossen (5729/AB zu 6049/J)

des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten **Mag. Johann Maier** und Genossen (5730/AB zu 6063/J)

des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten **Dr. Gabriela Moser** und Genossen (5731/AB zu 6077/J)

des Bundesministers für Landesverteidigung auf die Anfrage der Abgeordneten **Walter Murauer** und Genossen (5732/AB zu 6050/J)

des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten **Walter Murauer** und Genossen (5733/AB zu 6048/J)

des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten **Paul Kiss** und Genossen (5734/AB zu 6168/J)

der Bundesministerin für Frauenangelegenheiten und Verbraucherschutz auf die Anfrage der Abgeordneten **Theresia Haidlmayr** und Genossen (5735/AB zu 6188/J)

des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten **Franz Lafer** und Genossen (5736/AB zu 6069/J)

des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten **Dr. Helene Partik-Pablé** und Genossen (5737/AB zu 6126/J)

des Bundesministers für auswärtige Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten **Ing. Monika Langthaler** und Genossen (5738/AB zu 6087/J)

des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten **Theresia Haidlmayr** und Genossen (5739/AB zu 6191/J)

\*\*\*\*\*

des Präsidenten des Nationalrates auf die Anfrage der Abgeordneten **Theresia Haidlmayr** und Genossen (48/ABPR zu 49/JPR)

des Präsidenten des Nationalrates auf die Anfrage der Abgeordneten **Ing. Monika Langthaler** und Genossen (49/ABPR zu 50/JPR)

## Beginn der Sitzung: 12.02 Uhr

**Vorsitzende:** Präsident Dr. Heinz **Fischer** und Zweiter Präsident Dr. Heinrich **Neisser**.

\*\*\*\*\*

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Meine Damen und Herren! Ich darf Sie alle sehr herzlich begrüßen und erkläre die 173. Sitzung des Nationalrates, die aufgrund eines ausreichend unterstützten Verlangens gemäß § 46 Abs. 6 der Geschäftsordnung einberufen wurde, für **eröffnet**.

Die Amtlichen Protokolle der 169. Sitzung vom 19. Mai 1999 sowie der 170., 171. und 172. Sitzung des Nationalrates sind in der Parlamentsdirektion aufgelegen und jeweils unbeeinflusst geblieben; sie gelten damit als genehmigt.

Als **verhindert** gemeldet für die heutige Sitzung sind die Abgeordneten Smolle, Großruck, Dr. Lukesch, Dr. Schwimmer, Dr. Puttinger, Mag. Frieser, Dr. Rasinger, Haidlmayr, Ing. Langthaler, Mag. Kammerlander und Dkfm. Holger Bauer.

### Vertretung von Mitgliedern der Bundesregierung

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Für diese Sitzung hat das Bundeskanzleramt über Entschließungen des Herrn Bundespräsidenten betreffend die Vertretung von Mitgliedern der Bundesregierung folgende Mitteilungen gemacht:

Herr Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. Hannes Farnleitner wird von Herrn Bundesminister Dr. Fasslabend vertreten,

Herr Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie Dr. Martin Bartenstein wird von Herrn Bundesminister Mag. Molterer vertreten. (*Abg. Dr. Khol: Zur Geschäftsbehandlung!*)

\*\*\*\*\*

Es gibt zwei Wortmeldungen zur Geschäftsbehandlung. Die erste stammt von Herrn Abgeordneten Scheibner. – Bitte.

12.04

**Abgeordneter Herbert Scheibner** (Freiheitliche) (*zur Geschäftsbehandlung*): Herr Präsident! Es ist auch bei dieser Sitzung des Nationalrates leider wieder einmal so, daß die Bundesregierung beziehungsweise Vertreter der Bundesregierung keine Erklärung zum aktuellen Anlaßfall und zum Thema dieser Sitzung abgeben. Wir haben daher einen Dringlichen Antrag zum Zivil- und Katastrophenschutz eingebracht, der an den Bundeskanzler gerichtet ist. Es ist nun aber so – gerade die Diskussion der letzten Tage hat das gezeigt –, daß es sich hiebei um eine Querschnittsmaterie handelt, sodaß neben dem Bundeskanzler auch eine Reihe anderer Ressortminister zuständig ist.

Es hat eine sehr intensive Debatte darüber gegeben, es hat gegenseitige Schuldzuweisungen der einzelnen Ressorts gegeben, es hat angebliche Reformvorschläge gegeben, und ich meine daher, daß es sehr sinnvoll wäre, daß neben dem Bundeskanzler zumindest auch der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten und der Verkehrsminister bei dieser Debatte anwesend sind.

Ich **beantrage** damit, gemäß § 18 Abs. 3 zu verlangen, daß diese beiden Minister neben dem Bundeskanzler während der Debatte zum Dringlichen Antrag anwesend sind.

12.05

**Präsident Dr. Heinz Fischer**

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Es geht also um die Anwesenheit der Herren Bundesminister Farnleitner und Einem.

Herr Abgeordneter Dr. Khol zur Geschäftsbehandlung. – Bitte.

12.06

**Abgeordneter Dr. Andreas Khol (ÖVP) (zur Geschäftsbehandlung):** Herr Präsident! Hohes Haus! Ich möchte mitteilen, daß Minister Farnleitner im Hause anwesend ist und nicht vertreten wird, da er im Hinblick auf diese Sondersitzung seine Reise mit dem Herrn Bundespräsidenten nach Japan abgesagt hat, um an dieser Sitzung hier im Hohen Hause teilnehmen zu können.

Es kann sein, daß diese Mitteilung durch den Postlauf über drei verschiedene Stellen nicht bis hierher gekommen ist, und ich würde daher bitten, die Vertretung **nicht** in Anspruch zu nehmen.

12.06

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Danke. (*Abg. Dr. Khol: Farnleitner wird hier sein!*) – Dann teile ich das, was wir soeben gehört haben, mit – diese Auskunft können wir ja wohl als authentisch betrachten –: Die Entschuldigung des Herrn Bundesministers Farnleitner ist **gegenstandslos**. (*Abg. Dr. Kostelka: Herr Präsident!*)

Dann bezieht sich der Antrag des Kollegen Scheibner wahrscheinlich nur auf die Anwesenheit des Herrn Bundesministers Einem.

Zu Wort gelangt Frau Abgeordnete Dr. Petrovic. – Bitte.

12.07

**Abgeordnete MMag. Dr. Madeleine Petrovic (Grüne) (zur Geschäftsbehandlung):** Ich unterstütze den Antrag der freiheitlichen Fraktion. Auch ich halte es angesichts einer Katastrophe nicht für wünschenswert, sondern eigentlich für notwendig, daß die zuständigen Mitglieder der Bundesregierung vor dem Organ, das zur Kontrolle der Regierung berufen ist, erscheinen und auch Erklärungen abgeben.

Es ist mir wichtig, hier in der Öffentlichkeit auch zu sagen, daß ich die Erklärungen, die wir seitens der Regierungsfraktionen in der Präsidiale erhalten haben, wonach es in dieser Legislaturperiode nicht üblich sei, daß Regierungsmitglieder auf Wunsch der Opposition Erklärungen abgeben, traurig und beschämend finde.

12.07

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Nächste Wortmeldung zur Geschäftsbehandlung: Herr Abgeordneter Dr. Kostelka. – Bitte.

12.07

**Abgeordneter Dr. Peter Kostelka (SPÖ) (zur Geschäftsbehandlung):** Sehr verehrter Herr Präsident! Auch Herrn Bundesminister Einem, der viele Fähigkeiten hat, ist die Gabe der Bilokation noch nicht gegeben. Zu dem Zeitpunkt, zu dem wir diesen Dringlichen Antrag diskutieren werden, wird Herr Bundesminister Einem, und zwar wenige Meter von hier, im Bundesrat bei den ihn betreffenden Tagesordnungspunkten präsent zu sein haben. Es ist daher zur Disposition dieser, aber auch der anderen Kammer dieses Hauses, welche der beiden parlamentarischen Verpflichtungen Herr Bundesminister Einem wahrzunehmen hat.

Wenn die freiheitliche Fraktion im Bundesrat auf Bundesminister Einem verzichtet, wird er gerne hier sein. Aber es geht sicher nicht, daß beide parlamentarischen Kammern den Beschuß auf Anwesenheit des Bundesministers Einem fassen.

12.08

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Nächste Wortmeldung: Frau Abgeordnete Dr. Schmidt. – Bitte.

12.08

**Abgeordnete Mag. Dr. Heide Schmidt (Liberales Forum) (zur Geschäftsbehandlung):** Ich habe auch bereits in der Präsidiale mein Bedauern darüber ausgedrückt, daß die zuständigen Regie-

**Abgeordnete Mag. Dr. Heide Schmidt**

rungsmitglieder nur über den Umweg von Dringlichen Anfragen und Dringlichen Anträgen bereit sind, vor diesem Hohen Haus eine Erklärung abzugeben. Ich denke, daß es zu ihrer politischen Verantwortung gehören würde, von sich aus Erklärungen abzugeben. Aber wir müssen das heutige Thema wohl über einen Dringlichen Antrag erledigen.

Weil jetzt interpretiert wurde, daß nur die Anwesenheit des Verkehrsministers beantragt wird: Ich stelle sehr wohl den **Antrag** – für den Fall, daß Kollege Scheibner seinen Antrag hier nicht noch einmal präzisiert –, auch die Anwesenheit des Wirtschaftsministers zu verlangen (*Rufe: Er sitzt ja schon da!*), und unterstütze den Antrag auf Anwesenheit des Verkehrsministers.

Ich sage das deswegen, weil die Sitzung jetzt unterbrochen werden wird – davon gehe ich jedenfalls aus – und ich daher nicht weiß, wie es in drei Stunden ausschauen wird.

Ich beantrage deswegen auch die Anwesenheit des Verkehrsministers, weil es eine Frage dessen ist, was dieses Hohe Haus zum Ausdruck bringt, wessen Anwesenheit hier notwendig ist, ungeachtet dessen, daß parallel der Bundesrat tagt. (*Abg. Dr. Khol: Zur Geschäftsbehandlung!*)

12.09

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Der Nationalrat hat keine Debatte zur Geschäftsbehandlung beschlossen, sondern wir haben nur an der Praxis festgehalten, daß bei einer Wortmeldung beziehungsweise einem Antrag zur Geschäftsbehandlung auch jede andere Fraktion die Gelegenheit erhält, dazu Stellung zu nehmen. – Wenn noch ein weiterer Punkt auftauchen sollte, können wir ja diese Prozedur fortsetzen.

Herr Abgeordneter Scheibner! Ich lasse zunächst über den Antrag auf Anwesenheit des Verkehrsministers nach § 18 Abs. 3 GOG abstimmen. – Wenn ich es richtig verstehe, würde dann, wenn Herr Abgeordneter Scheibner seinen Antrag auf Anwesenheit des anwesenden Wirtschaftsministers **nicht** aufrechterhält, Frau Abgeordnete Dr. Schmidt einen solchen Antrag stellen. (*Heiterkeit bei der ÖVP.*) Ich möchte aber dazusagen, daß mir Herr Bundesminister Farnleitner versichert hat, daß er aufgrund dieser Sondersitzung nicht nach Japan geflogen ist und von 15 Uhr an bis zum Ende dieser Debatte anwesend sein wird. (*Abg. Dr. Kostelka: Aber, Herr Präsident, wie lösen wir das Problem, daß unter Umständen beide Häuser den gleichen Minister zum gleichen Zeitpunkt haben wollen? Das ist verfassungsrechtlich nicht lösbar, sondern ein physikalisches Problem!*)

Ich bin nur dann bereit, weitere Wortmeldungen zuzulassen, wenn ein Antrag auf Durchführung einer Debatte gestellt wird! Wenn **kein** solcher Antrag gestellt wird, dann ist eine Debatte auch nicht zu führen, meine Damen und Herren!

Wir kommen daher jetzt zur **Abstimmung** über den Antrag des Herrn Abgeordneten Scheibner auf Anwesenheit des Verkehrsministers. – Die Mitglieder des Hohen Hauses haben ja die Möglichkeit, auf diesen Antrag zustimmend oder ablehnend zu reagieren, und eine dieser beiden Reaktionen würde ja auch das soeben aufgeworfene Problem lösen.

Wir stimmen also ab über den Antrag des Herrn Abgeordneten Scheibner nach § 18 Abs. 3 GOG betreffend die Anwesenheit des Herrn Bundesministers für Verkehr. – Dieser Antrag findet **keine Mehrheit**; er ist daher **abgelehnt**. (*Zwischenrufe bei den Freiheitlichen.*)

Das Verlangen auf Abstimmung über den Antrag betreffend die Anwesenheit des Herrn Wirtschaftsministers wird **nicht** aufrechterhalten; daher ist über einen weiteren Antrag auch nicht abzustimmen.

**Einlauf und Zuweisungen**

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Hinsichtlich der eingelangten Verhandlungsgegenstände und deren Zuweisungen verweise ich gemäß § 23 Abs. 4 GOG auf die im Sitzungssaal verteilte Mitteilung.

**Präsident Dr. Heinz Fischer**

Die schriftliche Mitteilung hat folgenden Wortlaut:

**A) Eingelangte Verhandlungsgegenstände:**

**1. Schriftliche Anfragen:** 6357/J bis 6366/J.

**Schriftliche Anfrage an den Präsidenten des Nationalrates:** 56/JPR.

**2. Anfragebeantwortungen:** 5665/AB bis 5739/AB.

**Anfragebeantwortungen (Präsident des Nationalrates):** 48/ABPR und 49/ABPR.

**3. Regierungsvorlage:**

Bundesgesetz, mit dem das Mutterschutzgesetz 1979, das Eltern-Karenzurlaubsgesetz, das Karenzgeldgesetz, das Arbeitslosenversicherungsgesetz 1977 und das Karenzurlaubsgeldgesetz geändert werden (1768 der Beilagen).

**B) Zuweisungen:**

**1. Zuweisungen seit der letzten Sitzung gemäß §§ 32a Abs. 4, 80 Abs. 1, 100 Abs. 4, 100b Abs. 1 und 100c Abs. 1:**

**Ausschuß für Petitionen und Bürgerinitiativen:**

Bürgerinitiative Nr. 21 „Schaut nicht weg“ Initiative zum Schutz der Kinder vor sexuellem Mißbrauch.

**2. Zuweisungen in dieser Sitzung:****zur Vorberatung:****Finanzausschuß:**

Änderungen des Zollabkommens über die vorübergehende Einfuhr gewerblicher Straßenfahrzeuge (Genf, 18. Mai 1956) (1651 der Beilagen);

**Umweltausschuß:**

Änderung des Basler Übereinkommens über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung, angenommen auf der Dritten Tagung der Vertragsparteienkonferenz in Genf am 22. September 1995;

Änderung und Annahme von Anlagen des Basler Übereinkommens über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung, angenommen auf der Vierten Tagung der Vertragsparteienkonferenz in Kuching, Malaysia, 23. bis 27. Februar 1998 (1751 der Beilagen).

\*\*\*\*\*

**Ankündigung eines Dringlichen Antrages**

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Weiters gebe ich bekannt, daß der Klub der Freiheitlichen nach § 74a Abs. 2 der Geschäftsordnung das Verlangen gestellt hat, den soeben eingebrachten Selbständigen Antrag der Abgeordneten Scheibner mit der Ordnungsnummer 1107/A (E) betreffend mangelnde Vorsorge der Bundesregierung in Katastrophen- und Zivilschutzangelegenheiten dringlich zu behandeln.

Gemäß den Bestimmungen der Geschäftsordnung wird unter den gegebenen Umständen die Behandlung dieses Dringlichen Antrages für 15 Uhr festgesetzt.

---

**Präsident Dr. Heinz Fischer**

**Verlangen auf Durchführung einer kurzen Debatte über die Anfragebeantwortung  
5730/AB**

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Weiters teile ich mit, daß mir das gemäß § 92 der Geschäftsordnung seitens der freiheitlichen Parlamentsfraktion gestellte Verlangen vorliegt, eine kurze Debatte über die Anfragebeantwortung 5730/AB zur Anfrage 6063/J der Abgeordneten Mag. Maier und Genossen betreffend österreichische Straßentunnelsysteme und offene Sicherheitsfragen durch den Herrn Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten abzuhalten.

Da für die heutige Sitzung die Behandlung eines Dringlichen Antrages verlangt wurde, wird diese kurze Debatte im Anschluß an die Behandlung des Dringlichen Antrages stattfinden.

Ich unterbreche jetzt die Sitzung bis 15 Uhr und werde nach Wiederaufnahme der Verhandlungen die dringliche Behandlung des Antrages 1107/A (E) in Angriff nehmen.

Die Sitzung ist **unterbrochen**.

*(Die Sitzung wird um 12.14 Uhr **unterbrochen** und um 15.01 Uhr **wiederaufgenommen**.)*

\*\*\*\*\*

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich darf Sie herzlich bitten, die Plätze einzunehmen.

Ich **nehme** die unterbrochene Sitzung **wieder auf**.

Wir gelangen zur dringlichen Behandlung des Selbständigen Antrages 1107/A (E).

Wenn ich es richtig sehe, hat sich Kollege Scheibner zur Geschäftsbehandlung gemeldet. – Bitte, Herr Abgeordneter.

15.01

**Abgeordneter Herbert Scheibner** (Freiheitliche) (zur Geschäftsbehandlung): Herr Präsident! Ich sehe zu meiner Verwunderung Herrn Staatssekretär Wittmann auf der Regierungsbank. (Abg. **Schieder**: *Soll er wieder gehen?*) Es wäre nichts daran zu finden, wenn er da wäre, weil er sein Interesse an dieser Materie bekundet, allerdings bewahrheiten sich jetzt offensichtlich Gerüchte, wonach der Herr Bundeskanzler – entgegen anderslautenden Meldungen und Zusage! – nun doch **nicht** an dieser Sitzung teilnehmen will oder kann, weil er angeblich – sage ich auch – bereits zum EU-Gipfel nach Köln abgereist ist. Ich kann das nicht glauben, weil es, wie gesagt, vorher andere Mitteilungen gegeben hat. Er ist ja ohnehin mit einem Privatflugzeug unterwegs.

Ich stelle daher den **Antrag** gemäß § 18 Abs. 3 der Geschäftsordnung, der Nationalrat möge beschließen, daß der Herr Bundeskanzler bei dieser Sitzung anwesend ist. (Beifall bei den Freiheitlichen.)

15.02

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Sie haben diesen Antrag gehört. Es ist ein Antrag zur Geschäftsbehandlung, über den abzustimmen ist.

Es hat sich noch Herr Abgeordneter Dr. Kostelka zu Wort gemeldet. – Bitte.

15.03

**Abgeordneter Dr. Peter Kostelka** (SPÖ) (zur Geschäftsbehandlung): Herr Präsident! Hohes Haus! In der Präsidiale ist uns in keiner Weise mitgeteilt worden, daß es einen Dringlichen Antrag, gerichtet an die Bundesregierung beziehungsweise an den Bundeskanzler, geben wird. Wenn man das getan hätte, wären wir nicht angestanden, mitzuteilen, daß der Herr Bundeskanzler jetzt am Abend in Köln sein muß (Abg. **Haigermoser**: *Es ist 15 Uhr, bitte!*), um an einem Gespräch der Troika mit den Sozialpartnern teilzunehmen. Das ist eine sehr wichtige Aufgabe. Ich gehe davon aus, daß allen im Hause die Schaffung von Arbeitsplätzen in Europa ein wichtiges Anliegen ist; und das ist der Inhalt dieses heutigen Gespräches. (Beifall bei der SPÖ. – *Unruhe bei den Freiheitlichen. – Zwischenruf des Abg. Leikam.*)

15.04

**Präsident Dr. Heinz Fischer**

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Meine sehr geehrten Damen und Herren! Daß ein Staatssekretär zur parlamentarischen Vertretung nach der Bundesverfassung berechtigt ist, wird niemand bestreiten; daß jeder Abgeordnete berechtigt ist, einen Antrag zu stellen, wie ihn Herr Abgeordneter Scheibner gestellt hat, ist ebensowenig zu bestreiten. Diese beiden Fakten stehen fest. (Abg. Mag. **Firlinger:** Das hat schon System, daß ...!)

Wenn Herr Abgeordneter Scheibner einen solchen Antrag stellt, ist darüber auch abzustimmen, und zwar nach der Geschäftsordnung **sogleich abzustimmen**, und das werde ich jetzt tun.

Ich bitte jene Abgeordneten, die dem Antrag des Abgeordneten Scheibner ihre Zustimmung erteilen, um ein diesbezügliches Zeichen. – Das ist die **Minderheit**. Der Antrag ist daher **abgelehnt**. (Zwischenrufe bei den Freiheitlichen.)

**Dringlicher Antrag**

**der Abgeordneten Scheibner und Genossen an die Bundesregierung betreffend mangelnde Vorsorge der Bundesregierung in Katastrophen- und Zivilschutzangelegenheiten (1107/A) (E)**

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Ich darf dem Hohen Haus mitteilen, daß der Dringliche Antrag, der die Grundlage der heutigen Debatte bildet, in der Zwischenzeit vervielfältigt und an alle Abgeordneten verteilt wurde, sodaß sich die Verlesung durch einen Schriftführer erübrigt.

*Der Dringliche Antrag hat folgenden Wortlaut:*

*„Der Nationalrat wolle beschließen:*

*Die Bundesregierung wird aufgefordert, unverzüglich eine Regierungsvorlage vorzulegen, die eine umfassende Regelung des Katastrophen- und Zivilschutzes vorsieht und insbesondere folgende Punkte enthält:*

*Schaffung einer bundesverfassungsrechtlichen Generalkompetenz zur Bekämpfung von außerordentlichen Katastrophenfällen,*

*klare und sachgerechte Abgrenzung der Bundes- und Landeskompetenzen auf dem Gebiet des Katastrophen- und Zivilschutzes,*

*Konzentration aller Bundeszuständigkeiten auf dem Gebiet des Katastrophen- und Zivilschutzes bei einer Zentralstelle,*

*Erhebung aller besonderen Gefährdungspotentiale für Leben und Gesundheit der Österreicherinnen und Österreicher insbesondere im Bereich des Verkehrswesens und der Bedrohung durch chemische und atomare Stoffe,*

*Erstellung von Sicherheitsdiagnosen, Maßnahmenpaketen und Zeitplänen zur Beseitigung dieser Gefährdungspotentiale,*

*Schaffung von Einsatzplänen und Einsatzstäben für aktuelle Gefährdungssituationen; Installierung von verantwortlichen Einsatzleitern,*

*einheitliche Ausbildung für alle Funktionsträger und Einsatzkräfte auf dem Gebiete des Katastrophen- und Zivilschutzes.*

*In formeller Hinsicht wird beantragt, diesen Dringlichen Antrag zum frühestmöglichen Zeitpunkt zu behandeln.“*

\*\*\*\*\*

**Präsident Dr. Heinz Fischer**

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Nach § 74a Abs. 5 der Geschäftsordnung erhält nunmehr Kollege Scheibner das Wort. Seine Redezeit darf 20 Minuten nicht überschreiten. – Bitte, Herr Abgeordneter.

15.05

**Abgeordneter Herbert Scheibner** (Freiheitliche): Herr Präsident! Meine Herren Bundesminister! Meine Damen und Herren! Ich halte es wirklich für ungeheuerlich, daß der Bundeskanzler dieser Republik, der die Hauptverantwortung für den Zivil- und Katastrophenschutz innehalt, heute hier an dieser Sitzung nicht teilnehmen möchte. (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Herr Kollege Kostelka! Es mag schon sein – das haben wir auch erfahren –, daß der Herr Bundeskanzler am Abend eine wichtige Sitzung in Köln hat, aber es wurde Bereitschaft signalisiert, daß er zumindest bis 17 Uhr hier anwesend sein wird, da er ohnehin mit einem Privatjet nach Köln fliegt. Anscheinend braucht er aber doch vier oder fünf Stunden nach Köln – das sei ihm unbenommen.

Aber ich sage Ihnen hier als Parlamentarier folgendes: Gerade bei einer solch wichtigen Angelegenheit, zu der sich auch der Bundeskanzler andauernd zu Wort gemeldet hat, sollte er anwesend sein. Wir haben ihn ja auch schon bei anderen Katastrophen gesehen, bei denen er in Gummistiefeln zwischen zwei Terminen – zwischen einem Parlamentstermin und einem Ballbesuch – medienwirksam mit Kübeln Wasser geschaufelt hat. Daß diesem Bundeskanzler die Wahl des NATO-Generalsekretärs Solana zum „Mr. GASP“ wichtiger ist, als hier im Parlament gemeinsam mit uns Maßnahmen für eine Verbesserung des Zivil- und Katastrophenschutzes zu diskutieren, halte ich wirklich für skandalös! (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Der Bundeskanzler hat ja eine Koordinierungskompetenz: einerseits als Kanzler, selbstverständlich als Vorsitzender der Bundesregierung – er ist dafür zuständig, daß der Katastrophenschutz auf **acht** Ressorts aufgeteilt ist, meine Damen und Herren! –, und andererseits, vor allem meine Damen und Herren von den Sozialdemokraten, hat der Bundeskanzler seit dem Jahre 1986 auch das Krisenmanagement bei größeren Katastrophen inne. Seit 1986 – damals war der Anlaßfall die Reaktorkatastrophe von Tschernobyl – hat der Bundeskanzler die Kompetenz, Krisenmanagement zu betreiben.

Dann wird immer wieder gesagt: Na ja, das gilt eben nur für Atomunfälle! – Meine Damen und Herren! Ich habe hier den Vortrag an den Ministerrat von damals. Darin ist kein Wort davon gestanden! Der Anlaß war die Reaktorkatastrophe, aber hier ist Vorsorge für alle zukünftigen, nicht alltäglichen Gefährdungssituationen getroffen, die einen erhöhten Verwaltungs- und Informationsbedarf für die entsprechenden Stellen erfordern – und das ist interessant –, wobei es nicht einmal unbedingt erforderlich ist, daß sie zur Abwehr unmittelbar bevorstehender oder bereits eingetretener Gefahren für Leben und Gesundheit dienen. Sogar wirtschaftliche Krisensituationen sind hier mit umfaßt.

Also da ist eine klare Verantwortung des Bundeskanzlers gegeben. Wer das nicht glaubt, soll Herrn Abgeordneten Löschnak fragen, denn er hat diesen Ministerratsvortrag damals als Innenminister unterschrieben. Stehlen Sie sich hier nicht dauernd durch Falschinformationen aus der Verantwortung! (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Aber ich bin ja schon froh darüber, daß es wenigstens gelungen ist, zwei zuständige Ressortminister hier bei uns im Nationalrat zu haben, damit wir mit ihnen diskutieren können. Denn der Sinn dieser Sitzung sollte es auch – aber nicht nur – sein, das tragische Unglück im Tauerntunnel aufzuarbeiten. Sie soll vor allem dazu dienen, daß wir Maßnahmen diskutieren und auch beschließen, die es ermöglichen, daß wir in Zukunft über solche Katastrophen nicht wieder im nachhinein diskutieren müssen.

In letzter Zeit mußten wir immer wieder sehen: Nach solchen Katastrophen, nach solch großen Unglücken, die Menschenleben und Verletzte gefordert haben, gibt es immer allseits große Betroffenheit – dies ist auch selbstverständlich und ganz klar –, und es gibt Forderungen vor allem seitens der Bundesregierung an sich selbst. Wenn dann das Medieninteresse ein wenig nach-

**Abgeordneter Herbert Scheibner**

läßt, ist von der Umsetzung dieser Forderungen nicht mehr viel zu hören. Man vergißt das Ganze wieder, bis beim nächsten Mal, wenn die nächste Katastrophe eintritt, all diese Dinge wieder hochkommen.

Ich erinnere Sie, Herr Wirtschaftsminister, an folgendes: Was haben Sie denn richtigerweise nach dem Grubenunglück von Lassing festgestellt? – Sie haben gesagt, es gab beziehungsweise gibt eine unklare Führungsstruktur im Krisenmanagement, im Katastrophenmanagement, es gibt Probleme beim Zusammenspiel der Einsatzkräfte.

Der Herr Bundeskanzler hat in einer Presseaussendung mitgeteilt: Aufgrund dieses tragischen Unglücks verlangt er – der Bundeskanzler – ein neues und besser koordiniertes Krisenmanagement, um für jedwede Art von Katastrophen besser gerüstet zu sein. – Das war am 23. Juli 1998. Was hat der Herr Bundeskanzler gemacht? – Er hat eine Arbeitsgruppe im Bundeskanzleramt eingesetzt, die diese Arbeiten koordinieren sollte. Diese Arbeitsgruppe – und dies ein Dreivierteljahr nach dieser Ankündigung! – konnte bis heute keinen Endbericht abgeben, weil jetzt in den einzelnen Ressorts Krisenstäbe eingerichtet werden sollen, was aber noch nicht abgeschlossen ist. Wer weiß, ob damit überhaupt schon begonnen worden ist! Deshalb gibt es hier noch keine Maßnahmen. Ein Dreivierteljahr hätte man Zeit gehabt, in diesem wichtigen Bereich nicht nur eine Arbeitsgruppe einzusetzen, sondern eine Bereinigung dieses Kompetenzdschungels zu bewirken, sodaß nicht acht Ressorts für den Katastrophenschutz zuständig sind, sondern daß diese Kompetenz in **einem** Ministerium zusammenfließt. (*Beifall bei den Freilichen.*)

Bei der Lawinenkatastrophe von Galtür war es ja ähnlich: Da hat man gesehen, daß wir keine ausreichenden Hubschrauberkapazitäten haben, damit Evakuierungen durchgeführt werden können. Wenige Wochen zuvor hat der zuständige Ressortminister hier im Nationalrat noch gesagt, international verfügt Österreich über eine ausreichend große Hubschrauberflotte, eine Neuanschaffung habe **keine** Priorität. – Dann ereignete sich dieses Unglück, und rasch haben Sie wieder alle die Forderung aufgestellt, daß nun Hubschrauber beschafft werden müßten. Ein paar Tage später hat man bereits um die Finanzierung gestritten und hat dann einen Kompromiß geschlossen, der wahrscheinlich nicht ausreichend sein wird, um diesbezüglich eine tatsächliche Verbesserung zu erzielen.

Und wie ist es jetzt beim Tauerntunnel, meine Damen und Herren? – Minister Einem kommt in den Ministerrat, und plötzlich geht alles sehr schnell. Ein Dreivierteljahr lang wurde seit dem Unglück von Lassing nichts weitergebracht, und nun, nach nur wenigen Tagen, tragen Sie der Bundesregierung vor, was Sie schon alles über das Wochenende erarbeitet haben: Sicherungsmaßnahmen, Überprüfung der Straßentunnel und so weiter. Wir wissen aber ganz genau, daß Sie noch kurz vorher, und zwar im April dieses Jahres – dieser Brief ist ja mittlerweile bekannt –, an den Landeshauptmann von Salzburg Schausberger geschrieben haben, daß Sie gerade im Hinblick auf eine zweite Röhre durch den Tauerntunnel der Meinung sind, daß das keine Priorität habe, daß dieses Verkehrsaufkommen nur touristisch bedingt sei und Sie deshalb einen Ausbau des Tauerntunnels mit einer zweiten Röhre nicht befürworten könnten.

Aber, Herr Minister Farnleitner, Sie machen es ja ganz anders. Da muß man zwar den Verkehrsminister nicht loben, ihm aber zumindest zugestehen, daß er – spät, aber doch! – tätig geworden ist und jetzt zumindest Vorschläge bringt. Sie, Herr Minister Farnleitner, haben es ja nicht einmal so weit gebracht, denn wenn ich mir Ihren Vortrag an den Ministerrat ansehe, frage ich mich schon, was das soll. In diesem Papier ist zu lesen, beziehungsweise haben Sie dort referiert, daß Österreichs Tunnels im internationalen Vergleich über ein sehr hohes und einheitliches Ausrüstungsniveau verfügen, daß es ausreichende Sicherheitsübungen gibt und daß auch für die älteren Tunnelanlagen im wesentlichen ein hohes Sicherheitsniveau zu bestätigen ist.

Herr Wirtschaftsminister! Das sind nicht die Konsequenzen, die wir von Ihnen verlangen, sondern wir verlangen jetzt, daß Sie Lehren aus dieser Katastrophe ziehen und endlich in Angriff nehmen, alle in Österreich vorhandenen Straßentunnel – vor allem gerade jene, die nur einröhrig sind – nach allen Sicherheitsbestimmungen zu überprüfen, und daß Sie mit allen in Ihrer

**Abgeordneter Herbert Scheibner**

Macht stehenden Möglichkeiten darangehen, diese Sicherheitsmängel raschest zu beheben. (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Sie, Herr Minister Farnleitner, sagen, die Sicherheitsstandards seien ausreichend. Es ist jetzt eine ADAC-Studie veröffentlicht worden, wonach gerade jener Tunnel, der jetzt nach dem Ausfall des Tauerntunnels das zusätzliche Verkehrsaufkommen aufnehmen muß, nämlich der Felbertauerntunnel, am schlechtesten von allen Tunnels in ganz Österreich eingeschätzt wird, was die Sicherheit anlangt.

Oder: Der Vorarlberger Landesrat Gorbach hat bereits 1995 darauf hingewiesen, daß der Ambergertunnel dringend eine zweite Röhre braucht, daß die Lüftungssysteme veraltet sind und daß es dort zeitweilig zu Sperren kommen wird, falls das Verkehrsaufkommen weiter so stark steigt. Das war 1995! Bezuglich Gräberntunnel wissen wir, daß die Lüftung veraltet ist. 13 Tunnels werden einröhrig geführt, in 13 Tunnels kann das, was im Tauerntunnel passiert ist, jeden Tag wieder passieren! – Sie handeln jedoch nicht. Sie sagen, es ist alles in Ordnung.

Meine Damen und Herren! Es ist von der Bundesregierung wirklich unverantwortlich, wie leichtfertig sie mit Warnungen umgegangen ist. Schon 1995 gab es einen Brand im Pfändertunnel mit drei Toten. Vor wenigen Wochen gab es die Katastrophe im Montblanc-Tunnel. – Keine Reaktion darauf! Ganz im Gegenteil! Herr Minister Einem, Sie hätten doch schon seit September eine Verordnung für den Gefahrenguttransport herausgeben müssen. Sie haben es nicht geschafft, in mehr als einem halben Jahr diese wichtige Verordnung für die Beschränkung des Gefahrenguttransports herauszugeben. Der ÖAMTC hat, so glaube ich, nicht zu Unrecht gesagt: Hätte man spätestens nach den Erkenntnissen aus der Katastrophe im Montblanc-Tunnel jene Maßnahmen, die die französische Regierung damals gesetzt hat, eins zu eins auch in Österreich umgesetzt, wäre dieses Unglück im Tauerntunnel zu vermeiden gewesen.

Herr Minister Einem! Ich zitiere jetzt keinen Freiheitlichen, auch keinen ÖVP-Politiker, sondern ich zitiere einen Politiker aus Ihren Reihen, und zwar den ehemaligen Abgeordneten Hofmann, der gemeint hat – schon vor einiger Zeit, eben nach den Erkenntnissen aus dem Unglück im Montblanc-Tunnel –, dreimal hätte es schon die Möglichkeit gegeben, den Tauerntunnel auszubauen: Das erste Mal 1988, als schon die Finanzierung bereitgestellt wurde, als die Grundablösen bereits organisiert waren, als Konzepte vorlagen, aber die Politik konnte sich nicht entscheiden, dieses wichtige Vorhaben durchzuführen. Eine weitere Chance hätte es nach dem Beitritt zur Europäischen Union gegeben, als ebenfalls die Möglichkeit bestand, mit Mitteln aus EU-Förderungen den Ausbau umzusetzen. – Keine Reaktion jedoch seitens der Politik!

Und es hätte noch – nach einem Hubschrauberabsturz – die Gelegenheit gegeben, mit Mitteln der ASFINAG diesen Ausbau durchzuführen.

Herr Abgeordneter außer Dienst Hofmann resümierte nach dem Brand im Montblanc-Tunnel: Wenn jetzt – hoffentlich passiert so etwas nicht – so etwas im Tauerntunnel passieren würde, dann müßte man eigentlich sagen, all jene, die das bisher erfolgreich verhindert haben, werden moralisch an den Toten mitverantwortlich.

Meine Damen und Herren! Ich habe dem eigentlich sehr wenig hinzuzufügen. (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Wir müssen doch endlich, meine Herren Minister und Herr abwesender Bundeskanzler, dazu kommen, daß die Sicherheit der österreichischen Bevölkerung absoluten Vorrang hat. Da gibt es kein Wenn und Aber, da gibt es keine Frage von Finanzierungsengpässen. Da gibt es auch kein Zurückschrecken vor Partikularinteressen irgendwelcher Bürgerinitiativen. Wenn es um die Sicherheit der Österreicher geht, haben nur diese Interessen Vorrang zu haben. Da müssen Sie mit aller Kraft Maßnahmen setzen und dürfen sich nicht hinter irgendwelchen Initiativen oder Finanzierungsengpässen verstecken! (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Deshalb verlangen wir die rasche Überprüfung all dieser gefährdeten Tunnel und den möglichst raschen zweiröhigen Ausbau auf allen Hochleistungsstrecken. Ich bin der Meinung, daß auf einer Autobahn, auf einer Schnellstraße und vor allem in einem Tunnel ein Gegenverkehrsbe-

**Abgeordneter Herbert Scheibner**

reich nichts verloren hat. Hier haben Sie absolute Prioritäten zu setzen, meine Damen und Herren von der Bundesregierung! (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Sie dürfen sich – noch einmal! – nicht hinter der Finanzierung verstecken und nicht so wie bei Galtür gleich wieder sagen: Na gut, das muß aber auch finanziert werden! Da kommen Sie wieder, Herr Minister Farnleitner, mit Ihrer alten Forderung nach dem Road-Pricing. Sie wissen, das ist noch nicht ausgegoren. Es muß noch lange diskutiert werden, bis das umgesetzt werden kann. Ich frage mich auch, wieviel Geld dadurch wirklich hereinkommt.

Es muß rasch gehandelt werden, und ich sage Ihnen: Das Geld ist vorhanden! 120 Milliarden Schilling steuern die Autofahrer für das Budget bei. 120 Milliarden Schilling! (*Beifall bei den Freiheitlichen.*) Wenn Sie davon einen Bruchteil verwenden würden – nicht für die Deckung Ihrer Budgetdefizite, sondern für den Ausbau des Straßennetzes! –, dann wären alle Bauvorhaben sehr leicht zu finanzieren.

Oder strukturieren Sie etwa den Katastrophenfonds anders, sodaß es nicht so ist, daß dann, wenn beim Katastrophenfonds ein Überschuß vorhanden ist, der über 400 Millionen Schilling hinausgeht, dieses Geld wieder zurück an den Finanzminister fließen muß! Allein in den Jahren 1996/97 hätte man 700 Millionen Schilling für derartige Sicherheitsmaßnahmen aufwenden können.

Oder: Wie sieht es denn mit der Frage der Unterstützung durch die Europäische Union aus? – Da haben Sie es doch auch verabsäumt, und zwar schon bei den Beitrittsverhandlungen zur Europäischen Union, klare Unterstützungsmaßnahmen für den Ausbau der Transitlinien, sowohl für die Bahn als auch für die Straße, einzufordern. Die EU fördert solche Maßnahmen, sie fördert den Transitverkehr, sie fördert den Ausbau von Bahn- und Straßenlinien – aber nicht in Österreich, denn da hätten **Sie** von der Bundesregierung Initiativen setzen müssen. (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Die Europäische Union fördert den Ausbau überregionaler Bahnstrecken und Autobahnen in Polen, Tschechien und Ungarn. Dort fließen jetzt die EU-Milliarden, auch die Milliarden der Österreicher, hin, weil **Sie** nicht dazu in der Lage gewesen sind, die Interessen Österreichs zu vertreten. Das wäre eigentlich dem Herrn Bundeskanzler bei seinem Flug nach Köln mit ins Gepäck zu geben. Er soll sich weniger um den NATO-Generalsekretär kümmern, sondern darum, daß hier in Österreich – mit Beteiligung der Europäischen Union – die Transitwege sicher und rasch ausgebaut werden. (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Wir Freiheitlichen haben uns immer dafür ausgesprochen, daß man selbstverständlich den LKW-Verkehr und vor allem den Gefahrengüterverkehr soweit wie möglich auf die Bahn transfiert. Das müßte das vorrangige Ziel sein.

Herr Verkehrsminister! Haben die Österreichischen Bundesbahnen die letzten Jahre ausreichend genützt, um eine attraktive und auch sichere Alternative für den Straßenverkehr zu bieten? – Ich möchte das wirklich in Zweifel ziehen, denn auch die Sicherheitsstandards bei den ÖBB sind absolut zu überdenken und zu kritisieren – gerade im Tunnelbau, Herr Minister.

Voriges Jahr, im Sommer 1998 – das ist also kein alter Tunnel –, wurde der Galgenbergtunnel eröffnet, der St. Michael und Leoben verbindet. Da hat man eine Katastrophenübung durchgeführt, die allerdings abgebrochen werden mußte, weil kein Gerät vorhanden war. Das war ein reines Desaster. Die Einsatzkräfte konnten nicht einmal bis zum Tunnel vordringen, weil die Österreichischen Bundesbahnen nicht über vor Rauch schützende Waggons verfügen. In einer Anfragebeantwortung durch den Wirtschaftsminister kam dann der „gute“ Tip, hiebei gehe man nach dem Prinzip des Selbstschutzes, der Selbstrettung vor. Das heißt, die Bahnpassagiere müssen, soweit sie das können, aus dem Zug springen und 750 Meter weit entlang der Gleise laufen, bis sie hoffentlich, wenn sie in die richtige Richtung laufen, irgendwo auf Rettungskräfte stoßen. (*Abg. Aumayr: ... bis zum Gehnichtmehr! Skandal!*)

Meine Damen und Herren! Das kann doch nicht die Alternative sein! Was ist denn, wenn das nächste Unglück in einem Eisenbahntunnel passiert, so wie kürzlich in Italien? Findet hier dann

**Abgeordneter Herbert Scheibner**

wieder eine Debatte statt, wenn Tote zu beklagen sind? Müssen wir uns dann wieder Ihre Forderungen an sich selbst anhören, weil Sie heute nicht bereit dazu sind, vorausschauend Krisenvorsorge zu betreiben? (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Herr Minister! Es wäre besser, die Summe von 37 Millionen Schilling, die Sie im vorigen Jahr allein in die Selbstwerbekampagne gesteckt haben, in Studien oder Überprüfungsmaßnahmen zur Sicherung der Eisenbahntunnels zu investieren.

Aber es gibt diese Defizite auch in anderen Bereichen der Katastrophenvorsorge. Wie sieht es denn mit dem Schutz der österreichischen Bevölkerung vor der Einwirkung von atomaren Strahlungen oder von chemischen Stoffen aus? Im August 1998 – es ist leider wirklich so, daß man immer auf konkrete Beispiele zurückgreifen kann – ereignete sich ein Chemieunfall in Linz. Daraufhin gab es eine Diskussion, in der nachgefragt wurde, für wie viele Linzer eigentlich Schutzräume vorhanden seien. – Für die 211 000 Linzer sind gerade 8 000 Schutzräume vorhanden. Für 8 000 von 211 000 Menschen! Und in ganz Österreich gibt es öffentliche Schutzbauten für gerade 3 Prozent der Bevölkerung! (*Zwischenruf des Abg. Dr. Krüger.*)

3 Prozent der Österreicher können in öffentlichen Schutzbauten Zuflucht finden – hingegen aber, meine Damen und Herren, 100 Prozent der österreichischen Bundesregierung! Denn für sich selbst haben sie vorgesorgt. Für sie selbst ist die Unterbringung in entsprechenden Schutzräumen gewährleistet, jedoch nicht für die Bevölkerung. Dabei geht es gar nicht um einen großen Atomkrieg, sondern es geht um mögliche Störfälle in Atomkraftwerken, es geht um mögliche Unfälle in Chemiefabriken, wo es ausreichend wäre, wenn die Bevölkerung für Stunden oder wenige Tage Zuflucht in solchen Schutzräumen finden könnte. (*Beifall bei den Freiheitlichen.*) Sie haben aber im Jahre 1996 unter Hinweis auf das Sparpaket sogar die Mittel für den Ausbau von Schutzräumlichkeiten gekürzt.

Oder etwa der Zivilschutz, meine Damen und Herren, eine ganz wichtige Einrichtung. Kollege Gaál setzt hier immer sehr gute und mutige Initiativen, die aber von der Bundesregierung völlig vernachlässigt werden. Da wird zum Beispiel eine Sirenenprobe durchgeführt. Fragen Sie einmal die Bevölkerung, und fragen Sie hier unter den 183 Abgeordneten, ob jeder weiß, wie er sich zu verhalten hat, wenn die Sirenen aufheulen. Es gibt diesbezüglich ein Informationsdefizit. Kein Mensch weiß, was die verschiedenen Sirenenentöne bedeuten, und kein Mensch weiß auch, wie und wo er Zuflucht finden kann. Die Helfer bei solchen Katastrophen – egal, ob es das Bundesheer, das Rote Kreuz oder die Freiwilligen Feuerwehren sind – leisten Großartiges. Ihnen gebührt unsere Anerkennung. Aber Ihre Unterstützung fehlt, und diese sollten Sie von der Bundesregierung bieten! (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Es wäre auch interessant, einmal über einen Zivilschutzdienst nachzudenken. Ich kann nicht verstehen, warum man in Galtür die Bundesheersoldaten, um die man angefragt hat, nicht bekommen hat und nur 35 Zivildiener bei diesem Katastropheneinsatz dabeigewesen sind, weil es zu wenige gibt. Kürzen Sie die Auslandseinsätze der Bundesheersoldaten, dann gibt es auch in diesem Bereich mehr Möglichkeiten!

Aber auch die Kompetenzbereinigung – ich habe das bereits angesprochen – wäre eine wichtige Sache. **Ein** Ministerium sollte für den Katastrophen- und Zivilschutz zuständig sein. Wir Freiheitlichen haben das Landesverteidigungsministerium vorgeschlagen – soll es das Innenministerium sein. Wichtig wäre jedenfalls, die Zersplitterung auf diesem Gebiet zu beheben. (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Meine Damen und Herren! Wir sollten heute hier klarerweise auch die Verantwortlichkeiten für die Katastrophe im Tauerntunnel aufzeigen, wir sollten aber in erster Linie Erkenntnisse aus den Fehlern gewinnen und vor allem Maßnahmen für die Zukunft beschließen, damit solche Katastrophen in Zukunft verhindert werden können.

Ich hoffe auf eine offene Diskussion und auch auf klare Ergebnisse. Das Desinteresse des Bundeskanzlers war allerdings ein schlechter Beginn für diese Debatte. (*Anhaltender Beifall bei den Freiheitlichen.*)

**Präsident Dr. Heinz Fischer**

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Zur Abgabe einer Stellungnahme zum Gegenstand der Diskussion hat sich nach § 74a Abs. 4 der Geschäftsordnung der Herr Staatssekretär zu Wort gemeldet. Die Redezeit soll 20 Minuten nicht überschreiten. – Bitte, Herr Staatssekretär.

15.26

**Staatssekretär im Bundeskanzleramt Dr. Peter Wittmann:** Herr Präsident! Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! In Vertretung des Bundeskanzlers nehme ich zum Dringlichen Antrag der FPÖ wie folgt Stellung:

Unmittelbarer Anlaß für Ihren Antrag ist der tragische Unglücksfall im Tauerntunnel vom vergangenen Wochenende. Die österreichische Bundesregierung bedauert besonders die Opfer dieses Brandunfalles, und unsere tiefe Anteilnahme gilt den Angehörigen der Opfer. Gerade in diesem Fall zeigt aber die Chronologie der Ereignisse, daß die Behörden und Einsatzkräfte aufgrund der vorbereiteten und auch in den entsprechenden Übungen erprobten Einsatzpläne und Handlungsabläufe vorbildlich und rasch reagiert haben.

Ich möchte dies zum Anlaß nehmen, um allen an diesem schwierigen und äußerst gefährlichen Einsatz Beteiligten im Namen der österreichischen Bundesregierung Dank und Anerkennung auszusprechen. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.*) Nicht zuletzt aufgrund des persönlichen Einsatzes jedes einzelnen konnten Menschenleben gerettet und noch viel größere Schadensfolgen verhindert werden.

Auch beim Lawinenunglück vom Paznauntal wurde die Vorgangsweise aller Einsatzkräfte sowohl national als auch international als vorbildlich anerkannt. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.*) Hier ist vor allem die Zusammenarbeit unter den Bundesländern und auch auf internationaler Ebene besonders positiv hervorzuheben.

Lassen Sie mich nun einige grundsätzliche Aussagen zum staatlichen Krisenmanagement machen. Das staatliche Krisenmanagement wurde mit Beschuß der Bundesregierung vom 3. November 1986 aufgrund der Erfahrungen der Auswirkungen der Reaktorkatastrophe von Tschernobyl auf das österreichische Bundesgebiet beim Bundeskanzleramt eingerichtet. (*Zwischenruf der Abg. Aumayr.*)

Wie aus dem Wortlaut des Ministervortrages hervorgeht, soll das staatliche Krisenmanagement immer dann einberufen werden, wenn Situationen entstehen, in denen gerade von der öffentlichen Verwaltung und hier vor allem von jenen Stellen, deren Aufgabe in der Wahrung bundesweiter Interessen liegt, rasches und koordiniertes Handeln zur Abwehr aufgetretener Gefahren erwartet wird.

Im Beschuß der Bundesregierung kommt auch klar zum Ausdruck, daß es beim staatlichen Krisenmanagement nicht darum geht, die formellen Entscheidungsstrukturen etwa im Sinne einer Zuständigkeitskonzentration zu verändern, sondern vielmehr darum, durch Maßnahmen die Koordination und den Informationsfluß zu verbessern.

Das Krisenmanagement läßt daher die Entscheidungskompetenzen der jeweiligen Verwaltungsstellen unberührt. Es ist damit auch klar, daß dieses Bund-Länder-Gremium unter Einbeziehung der wichtigsten gesetzlichen Interessenvertretungen und der Medien **kein** operatives Organ im Sinne einer Einsatzleitung darstellen soll, sondern für die kurz- und längerfristige Koordination der Verwaltungsmaßnahmen in Krisensituationen zu sorgen hat.

Die Aufgaben des staatlichen Krisenmanagements sind somit auch von der Aufgabe der lokalen Katastrophenbekämpfung klar abgegrenzt. Dies ist schon deswegen sinnvoll, weil die Bekämpfung einer Katastrophe vor Ort erfolgen muß und die Einsatzleitung nicht von einer weit entfernten Zentralstelle aus erfolgen kann und soll. Dies wurde auch im Rahmen der jährlich stattfindenden Arbeitstagung des staatlichen Krisenmanagements seitens der Katastrophenschutzexperten der Länder wiederholt zum Ausdruck gebracht. (*Zwischenruf des Abg. Jung.*)

**Staatssekretär im Bundeskanzleramt Dr. Peter Wittmann**

Zur verlangten Schaffung einer bundesverfassungsrechtlichen Generalkompetenz zur Bekämpfung von außerordentlichen Katastrophenfällen gilt das eben Gesagte sinngemäß. Die wesentlichen Ressourcen für die Katastrophenbekämpfung liegen bei den Ländern, was aus den schon angeführten Gründen sinnvoll ist. Von der Schaffung der geforderten Bundesgeneralkompetenz wäre daher kein entscheidender Vorteil zu erwarten. Es erscheint daher zweckmäßiger, daß sich die zentralen Bundesstellen auf die erforderliche Koordination und Information konzentrieren. (Abg. **Aumayr**: *Da haben Sie recht!*)

In diesem Sinne wurde auch in einer mehrjährigen Zusammenarbeit zwischen den Strahlenschutzexperten des Bundes und jenen der Länder ein umfangreicher Rahmenplan zum Schutz der Bevölkerung bei Unfällen in Kernkraftwerken erarbeitet. (Abg. **Jung**: *Ein Ebenbild von Hilflosigkeit!*)

Eine Generalkompetenz des Bundeskanzlers für den Katastrophenschutz ist daher nicht gegeben, wäre aus den soeben angeführten Gründen nicht zweckmäßig und hätte auch bei der Brandbekämpfung im Tauern tunnel aufgrund der vorbildlichen Organisation der Rettungsmaßnahmen keine zusätzlichen Vorteile bewirkt. (Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.)

Der Zivilschutz in Österreich läßt sich grundsätzlich in drei Bereiche gliedern: in Vorkehrungen der Behörden – dies umfaßt neben der Ausarbeitung der gesetzlichen Grundlagen und der internationalen Zusammenarbeit vor allem die Warnung und Information der Bevölkerung sowie die Koordination der Einsatzkräfte –, in Vorkehrungen der Einsatzorganisationen und in Vorkehrungen im Privatbereich. In den Bundesländern bestehen umfassende Katastrophenhilfegesetze, die den Einsatz der Hilfsorganisationen regeln und einheitliche Einsatzleitungen festlegen. Katastrophenschutzpläne, Alarm- und Evakuierungspläne sind für Land, Bezirke und Gemeinden vorgesehen.

Die Sicherstellung einer möglichst verzuglosen Kommunikation sowie die Abstimmung aller erforderlichen Maßnahmen sind eine wesentliche Voraussetzung für eine effektive Krisenbewältigung. Aus diesem Grunde sind im Bundesministerium für Inneres die Bundeswarnzentrale und in den Bundesländern die Landeswarnzentralen eingerichtet. Bei der Bundeswarnzentrale handelt es sich um eine permanent besetzte Einrichtung für den überregionalen und internationalen Katastrophenschutz. Sie ist unmittelbar und permanent mit dem Kommandoraum der Generaldirektion für die öffentliche Sicherheit im Bundesministerium für Inneres verbunden. Darüber hinaus besteht ständiger Kontakt mit den Landeswarnzentralen, allen zuständigen Landes- und Bundesstellen, den Hilfs- und Rettungsorganisationen wie beispielsweise Feuerwehren und Rotes Kreuz sowie ähnlichen Einsatzzentralen im Ausland.

Die einheitliche Ausbildung der Einsatzkräfte, die Sie in Ihrem Antrag fordern, erfolgt bereits jetzt koordiniert an den Zivilschutzschulen der Länder, in den Schulen der Einsatzorganisationen sowie an der Zivilschutzschule des Bundesministeriums für Inneres. (Abg. **Jung**: *Warum gibt es keine verbindliche Schulung für Bezirkshauptleute, Herr Staatssekretär? Geben Sie darauf eine Antwort! Lesen Sie nicht nur herunter!*) Die Zivilschutzschule des Bundesministeriums für Inneres ist als ressort- und organisationsübergreifende Aus- und Fortbildungseinrichtung zu verstehen. Besonderes Augenmerk wird dabei auf die Themen Katastrophenschutz, Strahlenschutz sowie Transport gefährlicher Güter gelegt.

Außerdem finden neben zahlreichen nationalen Übungen auf Landes-, Bezirks- und Gemeindeebene auch großangelegte internationale Übungen zur Vorbereitung auf diverse Ernstfälle statt. Den Vorwurf an die Bundesregierung, daß wir eine offensive Vorgangsweise in der Antiatompolitik vermissen lassen, weise ich zurück. (Abg. Mag. **Schweitzer**: *Wie denn?*)

Da die Kernenergiepolitik der Bundesregierung in den vergangenen Wochen und Monaten wiederholt Gegenstand von Debatten hier im Hohen Haus war, nehme ich von einer neuerlichen Aufzählung der umfangreichen Aktivitäten der Bundesregierung Abstand. (Abg. Mag. **Schweitzer**: *Welche Ergebnisse haben Sie denn aufzuweisen?*) Ich will jedoch unterstreichen, daß wir unsere kernenergiepolitische Strategie mit den drei Säulen – erstens:

**Staatssekretär im Bundeskanzleramt Dr. Peter Wittmann**

Reduktion der Risiken für die österreichische Bevölkerung und für die Umwelt, zweitens: ener-gewirtschaftliche Kooperation mit den Reformstaaten Mittel- und Osteuropas sowie drittens: Weiterentwicklung des Völkerrechts – mit allen zu Gebote stehenden Mitteln konsequent weiterverfolgen. Wir bekennen uns zu einer aktiven Antiatompolitik! (*Zwischenrufe der Abgeordneten Haigermoser und Koppler. – Präsident Dr. Fischer gibt das Glockenzeichen.*)

In diesem Zusammenhang verweise ich darauf, daß die Bundesministerin für Frauenangelegenheiten und Verbraucherschutz am 19. Mai vor dem Hohen Haus eine Erklärung zu aktuellen Fragen der Kernenergiepolitik abgegeben hat, in der sie einen umfassenden und konkreten Aktionsplan angekündigt hat. Der von ihr vorgelegte Entwurf zu diesem Aktionsplan ist zur Stunde Gegenstand intensiver Beratungen der mit dieser Materie befaßten Mitglieder der Bundesregierung.

Lassen Sie mich abschließend noch einmal folgendes festhalten und unterstreichen (*Abg. Scheibner: Können Sie etwas anderes als vorlesen auch?*): Die in Österreich existierenden Strukturen und Einrichtungen zu Zivil- und Katastrophenschutz haben sich in der Vergangenheit mehrfach bewährt und ein rasches Eingreifen sowie eine effiziente Koordinierung der Einsatzkräfte sichergestellt. Entscheidend ist auch in Zukunft, daß im Einsatzfall vor Ort rasch und effizient die nötigen Hilfs- und Schutzmaßnahmen eingeleitet und koordiniert werden können. Dies ist mit den Maßnahmen der Bundesregierung gewährleistet. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.*)

15.35

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Ich danke dem Herrn Staatssekretär. (*Abg. Dr. Krüger: Diesem Dank können wir uns nicht anschließen! – Abg. Mag. Schweitzer: Fast fehlerlos vorgelesen!*)

Wir gehen nunmehr in die Debatte ein. Es ist bekannt, daß in der Debatte die Redezeiten mit 10 Minuten begrenzt sind.

Als erste Rednerin gelangt Frau Abgeordnete Dr. Partik-Pablé zu Wort. Auf ihren Wunsch wird die Uhr auf 7 Minuten gestellt. – Bitte, Frau Abgeordnete.

15.36

**Abgeordnete Dr. Helene Partik-Pablé** (Freiheitliche): Sehr geehrte Damen und Herren! Es ist wirklich eine sehr schwere Mißachtung dieses Parlamentes, daß der Herr Bundeskanzler nicht zu dieser Sondersitzung gekommen ist. (*Beifall bei den Freiheitlichen.*) Herr Präsident, Sie als erster Vertreter dieses Parlaments sollten das genauso als schwere Mißachtung empfinden wie wir von der Opposition. (*Neuerlicher Beifall bei den Freiheitlichen. – Zwischenruf des Abg. Schieder.*)

Herr Klubobmann Kostelka! Sie haben gestern nach der Präsidiale in einem Telefongespräch mit mir dargelegt, daß der Herr Bundeskanzler kommt. Das heißt, Sie haben davon gesprochen, daß er im Wissen um diese Sondersitzung ist, weil der Herr Bundeskanzler von uns selbst hören möchte, was wir über diese Katastrophe zu berichten hätten. (*Abg. Dr. Kostelka: Ich habe gesagt, es gibt keine Erklärung! Das stimmt ja auch!*) Das haben Sie gesagt, Herr Abgeordneter Kostelka! (*Beifall bei den Freiheitlichen. – Abg. Dr. Kostelka: Jetzt übertreiben Sie nicht! Wir sollten ...*) Bekennen Sie sich doch dazu!

Herr Staatssekretär! Sie haben gesagt, daß keine Konzentration der Kompetenzen angestrebt wird und daß keine Generalkompetenz verlangt wird, denn das sei auch nicht im Sinne des Bundeskanzlers. Das gebe ich schon zu, aber es ist doch Aufgabe des obersten Krisenmanagements – und das will der Herr Bundeskanzler sein –, daß es nicht hingenommen wird, daß es auf Bundesebene solch einen Kompetenzenwirrwarr gibt. Es muß doch die Aufgabe des Herrn Bundeskanzlers als oberster Koordinator sein, daß man diese Kompetenzbereinigung endlich einmal vornimmt! (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Der Umstand, daß bei der Katastrophenbewältigung etwas nicht stimmt, geht auch daraus her vor, daß nach jeder Katastrophe das unangenehme Gefühl zurückbleibt, daß es anders hätte ablaufen sollen. Tatsächlich erleben wir bei jeder Katastrophe dasselbe Muster: Jeder schaut

**Abgeordnete Dr. Helene Partik-Pabé**

entsetzt, jeder sagt, es muß sich etwas ändern, es müssen Maßnahmen getroffen werden, aber kaum sind die letzten Aufräumarbeiten vorbei, vergißt man wieder alles, und es bleibt dabei, daß man eben wieder einmal eine Kommission ins Leben ruft, durch die bei einem nächsten Unfall oder bei einer nächsten Katastrophe besser agiert werden soll.

Das hat, wie mein Klubobmann schon gesagt hat, bei Tschernobyl angefangen, als der damalige Bundeskanzler gesagt hat, es müsse ein Management her, das für Katastrophen zuständig ist. Tatsächlich hat sich jedoch seither nichts geändert! Es sind nach wie vor die Länder für die Errichtung von Schutzräumen zuständig, für den Schutzraumbau bei Bundesgebäuden ist aber das Wirtschaftsministerium zuständig. Für die Bevorratung ist das Wirtschaftsministerium beziehungsweise das Landesverteidigungsministerium zuständig! Für das Alarmsystem ist das Innenministerium zuständig, für gesundheitliche Vorsorge das Gesundheitsministerium. Es kann doch nicht im Sinne einer wirksamen Bekämpfung und Aufarbeitung von Katastrophen sein, daß es da so viele Zuständigkeiten gibt! (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Obwohl also der Herr Bundeskanzler nach Tschernobyl das Krisenmanagement für sich in Anspruch genommen hat, fühlt er sich interesseranterweise für große Katastrophen offensichtlich nicht zuständig! Meine Kollegin Dr. Povysil hat eine Anfrage gestellt, wie dieses Krisenmanagement funktionieren würde, gäbe es einen großen Chemieunfall. Als Beispiel dafür wurde der Chemiepark Linz in der Stadt Linz herangezogen. Der Herr Bundeskanzler hat darauf geantwortet: Das fällt „nicht in meinen Vollziehungsbereich“, sondern das würde unter „technischer Störfall“, unter „Gesundheitsdienst“ und „Wohlfahrtsmaßnahmen“ laufen. – Also bitte, ein großer Chemieunfall würde dieses Krisenmanagement ganz einfach nicht betreffen! Wofür ist es dann überhaupt vorhanden, meine sehr geehrten Damen und Herren?

Bei Lassing war der Herr Bundeskanzler mit seinem Krisenmanagement selbst nicht zufrieden. Daher hat er wieder etwas Neues erfunden, nämlich daß jedes Ministerium einen eigenen Krisenstab bekommen soll. Auch die Aufarbeitung der Tragödie von Galtür hat, wie wir gesehen haben, nicht funktioniert. Dort hat es zum Beispiel überhaupt keinen Zivilschutz gegeben, es waren nur freiwillige Helfer und Angehörige des Bundesheers, die auch jetzt noch mit den Aufräumarbeiten beschäftigt sind, im Einsatz.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Bis heute gibt es keine ernstzunehmende Strategie, wie man solche Unfälle und Katastrophen wirklich bekämpfen kann. Das behaupten nicht nur wir, sondern auch jener Schweizer Sachverständige, den der Herr Wirtschaftsminister zu Rate gezogen hat. Dieser hat gesagt, daß in Österreich das System des Krisenmanagements nicht richtig aufgebaut ist. Die Gesamtorganisation paßt ganz einfach nicht! Es wäre also höchste Zeit, daß endlich einmal beim Krisenmanagement etwas passiert.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Den Zivilschutz hat schon mein Klubobmann angeschnitten. Wir haben schon im Jahre 1995 einen Entschließungsantrag eingebracht, der den Ausbau des Zivilschutzes zu einem umfassenden Katastrophenschutz und das Setzen aller humanitären Maßnahmen zur Bewältigung von Krisensituationen, die insbesondere durch Naturereignisse oder technische Störfälle verursacht werden, verlangt. – Bis heute ist diesbezüglich nichts passiert! Gäbe es nicht so viele Freiwillige, die bis zum Umfallen arbeiten, die sich Urlaub nehmen müssen, um ihren humanitären Dienst zu leisten, dann wären die Opfer wirklich verloren. Wir haben im Jahr 8 000 Zivildiener, aber eingesetzt werden bei einer Katastrophe wie in Galtür gerade 35! Ich glaube daher, daß es einmal höchste Zeit wäre, darüber nachzudenken, wie man einen umfassenden Zivilschutzdienst aufbauen kann. (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Denn die nächste Katastrophe kann ja schon in Bälde passieren. Ich möchte darauf hinweisen, daß durch die Kurzsichtigkeit der Mitglieder der Bundesregierung solche Katastrophen, wie schon gesagt, sehr ihm Nahebereich liegen. So ist zum Beispiel beim Lainzer Tunnel wieder nur eine Röhre geplant. Der Vertreter der MA 68 hat gesagt, daß es in Tunnels derartiger Länge für Rettungsmannschaften praktisch unmöglich sei, im Falle eines Unglücks mit Brand oder Schadstoffaustritt in vertretbarer Zeit an die Unglücksstelle heranzukommen.

**Abgeordnete Dr. Helene Partik-Pablé**

Wissen Sie, was der Verkehrsminister gemacht hat? – Er hat dieses Gutachten ebenso vernachlässigt wie jenes einer Schweizer Firma, welches vom Minister mit dem Stempel „überholt“ versehen wurde. Dieser Lainzer Tunnel wird das nächste Problem in der gesamten Tunnellandschaft, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich warne Sie davor, diesen Tunnel nur mit einer einzigen Röhre zu bauen. (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Ich möchte auch noch ein paar Worte zu jener Anti-Atom-Linie, die der Herr Staatssekretär so betont hat, sagen. Ich erinnere daran, daß im Jahre 1988 die Junge Generation der Sozialistischen Partei zum damaligen Bundeskanzler gesagt hat – ich zitiere –: Wir fordern dich auf, dich namens der österreichischen Regierung sowie namens der österreichischen Bevölkerung gegen den Bau des Kernkraftwerkes Temelin auszusprechen. – Ende des Zitats.

Jetzt weigern Sie sich sogar, die EU-Osterweiterung damit zu junktimieren, daß Tschechien an gehalten wird, Temelin nicht in Betrieb zu setzen, wenn es der EU beitreten möchte. Meine sehr geehrten Damen und Herren, Ihre Anti-Atom-Linie ist wirklich nicht sehr glaubwürdig! (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Meine Kollegen werden noch einen Antrag einbringen, in dem wir schärfstens die Linie vertreten, daß Temelin nicht in Betrieb gehen soll und daß Ihr Krisenmanagement besser funktionieren soll. Ich bitte Sie, diesem Antrag zuzustimmen. (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

15.45

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Nächster Redner ist Herr Abgeordneter Parnigoni. Freiwillige Redezeitbeschränkung: 8 Minuten. – Bitte.

15.45

**Abgeordneter Rudolf Parnigoni (SPÖ):** Herr Präsident! Meine Herren Bundesminister! Herr Staatssekretär! Meine Damen und Herren! Es ist ein sehr tragisches Unglück im Tauerntunnel passiert. Ich denke, daß die Angehörigen der Verunglückten unser tiefstes Mitgefühl verdienen.

Die Freiheitlichen haben in ihrem Dringlichen Antrag festgehalten, daß in den Jahren 1995 bis 1997 in den österreichischen Straßentunnels 23 Tote und 203 Verletzte zu beklagen waren. Diese Zahlen müssen natürlich beachtet werden, aber es sei dazugesagt, daß in den österreichischen Bahntunnels in derselben Zeit kein einziger Toter oder Verletzter zu beklagen war. Darüber hinaus ist festzuhalten, meine Damen und Herren, daß in diesem Zeitraum auf Österreichs Straßen insgesamt 3 342 Menschen gestorben und 155 000 Menschen verletzt wurden. (*Abg. Böhacker: Nicht alles, was hinkt, ist ein Vergleich!*)

Was will ich damit sagen, Hohes Haus, meine Damen und Herren? Verkehr ist eine gefährliche Angelegenheit, sehr verehrter Herr Kollege. Es gibt viele Ursachen, viele Gründe dafür, warum etwas passiert. Ich möchte diese Zahlen gar nicht in den Vordergrund stellen, es steht jedoch fest, daß der Verkehr auf der Straße ganz einfach die gefährlichste Art der Fortbewegung ist. Das ist im Vergleich zur Schiene – und sogar im Vergleich zum Flugzeug und zur Schiffahrt – festzuhalten! (*Zwischenruf der Abg. Aumayr.*)

Meine Damen und Herren! Es ist natürlich eine Fülle von Maßnahmen notwendig, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Gefährdungspunkte sozusagen zu sanieren. Baumaßnahmen sind eine der Möglichkeiten, das zu erreichen. Was mich aber besonders bei diesem freiheitlichen Antrag etwas eigenartig stimmt, ist der Umstand, daß damit – wie immer – ganz eindeutig versucht wird, aus diesem tragischen Unfall im Tauerntunnel das berühmte politische Kleingeld zu schlagen. (*Abg. Scheibner: Jetzt haben wir schon geglaubt, daß wir sachlich diskutieren!*)

Eigentlich, so habe ich Ihre beiden Erstredner verstanden, sollten wir jetzt über eine Kompetenzverteilung in den Bundesministerien diskutieren, denn in Wirklichkeit wollen Sie nichts anderes als ein Superministerium für Sicherheit. Kollegin Partik-Pablé möchte eine Anti-Atom-Diskussion hier abführen. (*Abg. Scheibner: Was hat das alles mit Katastrophenschutz zu tun?*) Ich verhehle nicht, meine Damen und Herren, daß auch ich gewisse Änderungen bei den Kompetenzen der einzelnen Bundesministerien haben möchte. Auch mir wäre es recht, wenn wir alle Verkehrs-, Infrastruktur-, Ausbildungs- und Technologiekompetenzen in einem Ministerium zu-

**Abgeordneter Rudolf Parnigoni**

sammenführen könnten und anderes mehr. (Abg. **Scheibner**: *Genau das wollen wir nicht!* – Abg. Dr. **Partik-Pablé**: *Sie widersprechen sich ja selbst!*) Aber dazu brauchen wir keine Sonder-sitzung, das werden wir in Koalitionsverhandlungen und Regierungsgesprächen abhandeln. (Abg. **Haigermoser**: *Aber diskutieren dürfen wir schon!?* – Abg. Mag. **Schweitzer**: *Dazu habt ihr die Parteizentrale!* – Abg. Dr. **Graf**: *Parlamentarismus ist nicht deine Sache, gell, Parnigoni?*)

Meine Damen und Herren von den Freiheitlichen! Interessant ist, daß Sie in Ihrem Antrag mit dem berühmten Föderalismus eigentlich nichts mehr am Hut haben, denn Sie verlangen darin etwa, daß das österreichische Feuerwehrwesen sowie das Rettungswesen eindeutig in die Kompetenz des Bundes abwandern sollen. (Abg. Dr. **Partik-Pablé**: *Sie hätten aufpassen sollen!*) Ich bin mir nicht sicher, ob Sie darüber auch mit dem Herrn Landeshauptmann von Kärnten gesprochen haben, denn dieser erzählt uns immer etwas anderes, etwas vom sogenannten Freistaat. Sie sollten einmal aufhören, mit gespaltener Zunge zu sprechen! (Beifall bei der SPÖ. – Zwischenrufe bei den Freiheitlichen.)

Meine Damen und Herren von der Freiheitlichen Partei! Keine Aufregung! – Es ist im übrigen noch etwas bemerkenswert. Sie haben sich darüber mokiert, daß durch den Beschuß des Gefahrguttransportgesetzes, der übrigens einstimmig erfolgte, die Straßentunnelverordnung mit 1. September 1998 aufgehoben worden ist. Das ist richtig! (Abg. Dr. **Graf**: *Kollege Parnigoni! Sie sind fast so gut wie der Herr Staatssekretär!*) In der Folge gab es einen neuen Verordnungsentwurf, und die Länder wurden eingeladen, entsprechende Stellungnahmen dazu abzugeben. Alle haben das getan. Die letzte Stellungnahme kam – sehr verspätet! – am 20. Mai 1999 aus Kärnten. (Oh-Rufe bei der SPÖ.) Verantwortlich dafür ist ein gewisser Herr Landesrat Reichhold von der FPÖ. (Ironische Heiterkeit bei den Freiheitlichen.)

Meine Damen und Herren! Es ist festzuhalten ... (Abg. **Scheibner**: *Du bist falsch informiert!*) Nein, wirklich nicht! (Abg. **Haigermoser**: *... in Opposition!*) In diesem Verordnungsentwurf ist etwa die Begleitpflicht für Gefahrguttransporte ein besonderes Sicherheitselement. In der Stellungnahme des Herrn Reichhold vom 20. Mai steht unter anderem – ich zitiere (Abg. Dr. **Ofner**: *Was für ein Jahr war das?*), 1999 (Abg. **Koppler**: *Ganz frisch!*) –:

Punkt 1.4 § 5: Die Begleitpflicht für Gefahrguttransporte ist (*Zwischenruf bei den Freiheitlichen*) – das wäre vielleicht auch nicht schlecht für Sie – nach hieramtlicher Ansicht nicht erforderlich, ist zu streichen, daher wäre der gesamte § 5 zu streichen.

Sie verlangen einerseits besondere Maßnahmen, andererseits aber lehnen Ihre Vertreter in den Ländern solche Sicherheitsmaßnahmen ab! – Das ist die Wahrheit, und das ist das Bild, das Sie bieten, meine Damen und Herren von den Freiheitlichen! (Beifall bei der SPÖ.)

Bei dieser Gelegenheit noch ein Wort zu Ihrer besonderen „Glaubwürdigkeit“. (*Zwischenruf des Abg. Dr. Ofner*.) Tatsache ist, Kollege Ofner – das ich habe ich nicht nur gehört, sondern auch nachgelesen –: Sie von der FPÖ verlangen jetzt natürlich auch den Bau einer zweiten Röhre im Tauerntunnel, und da tun Sie sich ja jetzt etwas leichter, denn Ihr Parteobmann Haider hat ja Herrn Landeshauptmann-Stellvertreter Grasser nun nicht mehr in seinem Team. Grasser hat nämlich noch im Jahre 1997 vehement **gegen** den Bau einer zweiten Tunnelröhre gekämpft.

Heute sind Sie von den Freiheitlichen anderer Meinung, und das möchte ich hier schon sagen, denn die Öffentlichkeit hat ein Recht darauf, Ihre Verwandlungen, Ihre Wechselhaftigkeit, Ihr chamäleonhaftes Verhalten kennenzulernen. (*Zwischenrufe bei den Freiheitlichen*.)

Meine Damen und Herren von den Freiheitlichen, Sie können jedoch getrost sein: Sie sind da nicht allein, wenn es um absurde Meldungen im Zusammenhang mit diesem Tunnelunglück geht. Der Herr Landeshauptmann von Niederösterreich sitzt da durchaus in Ihrem Boot, das kann ich Ihnen versichern. So meinte er etwa – ich zitiere –: Der Semmerringtunnel dürfe – so Pröll – endgültig nicht gebaut werden, weil es in Wirklichkeit keine 100prozentige Sicherheitsgarantie gibt. Er würde nur einröhrig gebaut werden, und das hätte sich bei den Katastrophen im Montblanc-Tunnel und im Tauerntunnel als fatal herausgestellt. Und Pröll weiter: Letzten Endes kann für die Sicherheit eines Tunnels realistischerweise gar nicht so viel getan werden, daß es nicht dennoch zu einer Katastrophe kommt.

**Abgeordneter Rudolf Parnigoni**

Ich nehme an, Pröll hat vom **Straßentunnel** auf dem Semmering gesprochen; anders kann es doch gar nicht sein. Dieser Straßentunnel ist noch nicht genehmigt, und da hat Pröll ja noch alle Möglichkeiten, darauf hinzuwirken, daß dieser anders gebaut wird. – Wenn aber Landeshauptmann Pröll den Bahntunnel gemeint hat und dazu sagte, die feurigen Befürworter des Semmeringtunnels sollten innehalten, dann ist das typisch für den Landeshauptmann von Niederösterreich. Dann ist es nämlich so, daß Pröll unter Brückierung der Opfer dieser Katastrophe wieder seine bekannte übelste populistische Tour reitet, so, wie er es immer tut und alles ausnutzt! Das ist wirklich ein Skandal! (*Beifall bei der SPÖ. – Anhaltende Zwischenrufe bei der ÖVP.*)

**Präsident Dr. Heinz Fischer** (*das Glockenzeichen gebend*): Herr Abgeordneter Parnigoni! Bei diesem sensiblen Thema würde ich doch um eine vorsichtigere Wortwahl bitten! (*Rufe bei den Freiheitlichen: Wahlkampf ist!*)

**Abgeordneter Rudolf Parnigoni** (*fortsetzend*): Meine Damen und Herren! Es wäre wichtiger, daß sich Herr Landeshauptmann Pröll seinen eigentlichen Aufgaben zuwendet und als Verkehrsreferent des Landes Niederösterreich für Sicherheit auf den Straßen sorgt und seine Kontrolltätigkeit ausübt, zu der er verpflichtet ist. Landeshauptmann Pröll sollte sich ebenso wie Herr Bundesminister Farnleitner und, wie ich höre, auch Herr Vizekanzler Schüssel für ein LKW-Road-Pricing massiv einsetzen und sich in dieser Frage gegen den Präsidenten der Wirtschaftskammer Maderthaner und dessen Generalsekretär durchsetzen, die beide diese sinnvolle und wichtige Maßnahme zur Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene zu verhindern trachten. (*Abg. Ing. Maderthaner: Dann haben Sie nicht gut zugehört!*) Ein LKW-Road-Pricing würde letztendlich auch zu erhöhter Kostenwahrheit beitragen. (*Abg. Ing. Maderthaner: Im Gleichklang mit der EU!*)

Meine Damen und Herren! In bezug auf Tunnels wird es auch in Hinkunft keine 100prozentige Sicherheit geben können, jedoch wird alles getan werden, um Gefahrenmomente zu mindern.

Gesagt werden muß aber auch ganz klar: Die Verantwortung der Menschen im Straßenverkehr wird immer angesprochen werden müssen. – Danke. (*Beifall bei der SPÖ.*)

15.54

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Nächster Redner ist Herr Abgeordneter Mag. Kukacka. Redezeit: 10 Minuten. – Bitte. (*Abg. Haigermoser – in Richtung ÖVP –: Das war aber jetzt ein ordentliches Ohrenreiberl!*)

15.54

**Abgeordneter Mag. Helmut Kukacka** (ÖVP): Herr Präsident! Meine Herren Bundesminister! Herr Staatssekretär! Hohes Haus! Angesichts des tragischen Ereignisses im Tauerntunnel halten wir von der ÖVP jedenfalls nichts davon, billiges politisches Kapital daraus schlagen zu wollen, wie es ja heute wieder – erwartungsgemäß, möchte ich sagen – die Freiheitlichen getan haben. (*Beifall bei ÖVP und SPÖ. – Zwischenrufe bei den Freiheitlichen.*)

Meine Damen und Herren! Wir sind auch dagegen, den ganzen Katastrophenschutz in Frage zu stellen und damit die gesamte Bevölkerung unnötigerweise und völlig ungerechtfertigt zu verunsichern! Der Katastrophenschutz funktioniert – auch wenn Sie ihn schlechtreden versuchen, meine Damen und Herren von den Freiheitlichen! (*Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ. – Abg. Dr. Ofner: Helmut! Das ist wie beim „Ringtheater“-Brand: Alles gerettet! – Weitere Zwischenrufe. – Präsident Dr. Fischer gibt das Glockenzeichen.*)

Es wäre auch unqualifiziert, vor Ende all dieser Untersuchungen Schuldzuweisungen vorzunehmen und einen geradezu üblichen politischen Theaterdonner zu inszenieren und alles schlechtzumachen.

Ich bin auch überzeugt davon, meine Kolleginnen und Kollegen von der Freiheitlichen Partei, daß Ihnen das politisch ganz sicherlich nichts bringen wird (*Abg. Dr. Partik-Pablé: Ihr eigener Minister hat einen Sachverständigen beauftragt!*), weil ja der Wähler – noch dazu so knapp vor der EU-Wahl beziehungsweise vor den Nationalratswahlen – ganz genau weiß, daß Sie nur billi-

**Abgeordneter Mag. Helmut Kukacka**

ges politisches Kapital daraus zu schlagen versuchen. (*Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ. – Zwischenruf des Abg. Dr. Ofner.*)

Sie, meine Damen und Herren von den Freiheitlichen, sind doch längst durchschaut: Es geht Ihnen nicht um die Sache, sondern dahinter steckt lediglich ein parteipolitisches Motiv! (*Abg. Gaugg: Worüber spricht er denn? – Weitere Zwischenrufe bei den Freiheitlichen.*)

Unsere Absicht ist es ganz sicherlich nicht, auch nur irgend etwas unter den Tisch zu kehren, zu beschönigen oder gar etwas verharmlosen zu wollen. (*Abg. Haigermoser: Der Bote ist schuld!*) Es müssen überall dort, wo dies sinnvoll und notwendig ist, selbstverständlich die Verantwortlichkeiten geklärt werden. („Ah so!“-Rufe bei den Freiheitlichen.) Es müssen Fehler und Schwachstellen analysiert werden, und es muß darüber natürlich auch diskutiert werden. (*Abg. Gaugg: Und wir dürfen nicht, oder wie?*)

Deshalb möchte ich mich hier auch ganz herzlich bei Herrn Bundesminister Farnleitner dafür bedanken, daß er aus Respekt vor dem Hohen Hause seine Japan-Reise abgesagt hat (*ironische Bravo-Rufe bei den Freiheitlichen*) und uns hier und heute Rede und Antwort steht. (*Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ. – Rufe bei den Freiheitlichen: Und der Bundeskanzler?*)

Von dieser Haltung des Herrn Bundesministers Farnleitner könnten sich so manch andere eine Scheibe abschneiden (*ironische Heiterkeit bei den Freiheitlichen*), und zwar jene, die primär angesichts laufender Kameras Betroffenheit signalisieren, mit ihren guten Ratschlägen und Schuldzuweisungen aber meistens nicht die richtige Adresse ansprechen. (*Beifall bei der ÖVP. – Abg. Dr. Ofner: ... nicht Opposition! – Abg. Scheibner: Herr Kollege! Wer ist die richtige Adresse? Der Bundeskanzler?*)

Hohes Haus! Österreichs Tunnels sind im internationalen Vergleich betrachtet keineswegs als schlecht zu bezeichnen. – Im Gegenteil: Dank des Sicherheitsniveaus, dank des Funktionierens der Sicherheitseinrichtungen und des raschen Eingreifens der Einsatzkräfte sind wir doch glimpflicher davongekommen, als das etwa bei der Katastrophe im Montblanc-Tunnel der Fall war – so schlimm diese Katastrophe im Tauerntunnel trotz allem noch immer ist. (*Abg. Dr. Ofner: Man muß „bescheiden“ sein! – Abg. Mag. Schweitzer: Erklären Sie das!*)

Ich möchte hier deshalb ganz besonders den Sicherheits- und Rettungskräften, den Freiwilligen Feuerwehren und dem Roten Kreuz für ihren raschen und wirklich vorbildlichen Einsatz ein herzliches Danke sagen. (*Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ.*) Sie haben Ärgeres verhindert, sie haben großartige Arbeit geleistet – und damit ganz unzweifelhaft unter Beweis gestellt, wie richtig das ÖVP-Konzept der Bürgergesellschaft ist. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Meine Damen und Herren! Es ist bereits darauf hingewiesen worden, daß die Unfallbilanz in österreichischen Tunnels im Vergleich zu sonstigen Verkehrsunfällen auf Autobahnen und Schnellstraßen keinesfalls schlechter ist. Auf Autobahnen und Schnellstraßen gibt es insgesamt 1,4 Unfälle pro Kilometer und Jahr; in Tunnels mit Richtungsverkehr, also Einbahnverkehr, gibt es 0,5 Unfälle pro Kilometer und Jahr; in Tunnels mit Gegenverkehr gibt es mit rund 0,7 Unfällen pro Kilometer und Jahr aber deutlich mehr.

Meine Damen und Herren! Trotzdem muß klargestellt werden – auch wenn sich diese Statistik durch das tragische Tauerntunnel-Unglück vielleicht verschlechtern wird –: Die Unfallbilanz in Tunnels ist keinesfalls schlechter als jene auf Autobahnen und Schnellstraßen. (*Zwischenrufe bei den Freiheitlichen.*) Damit soll die Situation aber keinesfalls verharmlost und schon gar nicht beschönigt werden, aber es müssen schon die richtigen Vergleichsmaßstäbe hergestellt werden. (*Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ.*)

Meine Damen und Herren! Zweifellos hat es Fehler gegeben, die schonungslos aufgezeigt und auch analysiert werden müssen. Und einer der Hauptfehler, die gemacht wurden, war zweifellos jener, daß die Ampelanordnung so getroffen wurde, daß die Anhaltung des Verkehrs bei der Rotphase im Tunnel geschah. (*Abg. Dr. Graf: Das ist jetzt billiges Kleingeld!*) Wenngleich dies in der Absicht geschah, den Verkehr zügiger zu bewältigen und längere Staus zu verhindern, die ja

**Abgeordneter Mag. Helmut Kukacka**

im vorigen Jahr zu massiver Kritik geführt haben, muß festgehalten werden, daß das ein Fehler war, der in Zukunft nicht mehr vorkommen soll.

Klar ist auch, daß das kein Fehler der ÖSAG war, sondern daß das ein Fehler der Behörde war und daß diese Behörde dem Verkehrsministerium gegenüber verantwortlich ist. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Meine Damen und Herren! Diskussionsgegenstand bei Transporten auf der Straße ist auch immer die Frage des Gefahrguttransports. Herr Bundesminister Einem hat erklärt, daß er beabsichtigt, Sofortmaßnahmen zu setzen, daß er ein grundsätzliches Fahrverbot für bestimmte Gefahrguttransporte auf allen Autobahnen und Schnellstraßen verfügen will. Weiters hat er angekündigt, daß derartige Gefahrguttransporte in Zukunft im Hinblick auf die Sicherheit generell auf die Schiene verlagert werden sollen. Ich stimme dem grundsätzlich zu. Das ist eine richtige Maßnahme. Aber wir sollten nicht glauben, daß damit alle Probleme gelöst sind. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Vor allem ist festzuhalten, daß die entsprechende Verordnung – die Vorredner haben darauf hingewiesen –, die das regeln sollte, seit dem neuen Gefahrgutbeförderungsgesetz mit 1. September 1998 außer Kraft ist. Das heißt also, daß wir derzeit keine Regelung, keine Verordnung dahin gehend haben, unter welchen Voraussetzungen und Bedingungen Gefahrguttransporte im Tunnel durchgeführt werden können.

Wir hätten eigentlich erwartet, daß sofort mit Inkrafttreten des neuen Gefahrgutbeförderungsgesetzes auch die entsprechende Verordnung erlassen wird, damit keine zeitliche Lücke entsteht, die neue Gefährdungen nach sich zieht und die wie in diesem Fall möglicherweise in tragischer Weise dazu beigetragen hat, daß es zu diesem Unfall gekommen ist.

Meine Damen und Herren! Die Forderung, daß Gefahrguttransporte primär auf der Schiene durchgeführt werden sollen, hat zweifellos eine gewisse Logik und Berechtigung. (*Abg. Scheibner: Dann war es doch nicht so blöd, was wir gesagt haben!*) Aber selbstverständlich müssen wir wissen, daß es auch im Schienengüterverkehr Gefahren gibt. Niemand wird bestreiten können, daß sich der Schienengüterverkehr für die Verteilung der Güter auf der Fläche nur wenig eignet. Er funktioniert überall dort gut und effizient, wo die betreffenden Unternehmen auch entsprechende Gleisanlagen haben. Überall dort, wo das nicht der Fall ist, muß Gefahrgut auf- und abgeladen werden, und gerade dieser Umladevorgang ist gefährlich, wie alle Experten sagen.

Deshalb, meine Damen und Herren, glauben wir, daß auch für den Schienengüterverkehr entsprechende Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden müssen, denn auch Gefahrguttransporte der Bahn rollen oft mit Tausenden Tonnen gefährlicher Güter sogar durch Wohngebiete. So war etwa in Schloßberg in Oberösterreich im vorigen Jahr und auch auf dem Gelände der Chemie Linz, wo ein mit Gefahrgut beladener Eisenbahnwaggon explodiert ist, die Bevölkerung ganz massiv gefährdet.

Ich verweise auch darauf, daß der Rechnungshof in seinem Tätigkeitsbericht über das Verwaltungsjahr 1997 kritisiert hat, daß die Eisenbahnübersichtsbehörde bei Unfällen die Erkenntnisse der eingesetzten Expertenkommission nicht ausreichend umsetzt. (*Präsident Dr. Fischer gibt das Glockenzeichen.*)

Meine Damen und Herren! Abschließend: Es geht überhaupt nicht um die Aufrechnung von Mängeln und Schwachstellen bei Straße oder Schiene. Gefährliche Güter sind und bleiben gefährlich, ...

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Bitte einen echten Schlußsatz!

**Abgeordneter Mag. Helmut Kukacka (fortsetzend):** ... egal, ob sie auf der Straße oder auf der Schiene befördert werden. Deshalb müssen einheitliche höhere Sicherheitsstandards auch überall entsprechend festgesetzt und eingehalten werden.

**Abgeordneter Mag. Helmut Kukacka**

Wir fordern den Herrn Verkehrsminister auf, insbesondere bei der EU dahin gehend vorstellig zu werden, daß schärfere Sicherheitsmaßnahmen einheitlich und europaweit getroffen werden. (Beifall bei der ÖVP.)

16.05

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Zu einer **tatsächlichen Berichtigung** hat sich Herr Abgeordneter Scheibner zu Wort gemeldet. Sie kennen die Redezeit und Geschäftsordnung. – Bitte.

16.05

**Abgeordneter Herbert Scheibner** (Freiheitliche): Meine Damen und Herren! Abgeordneter Parnigoni hat in seiner Rede behauptet, daß die Stellungnahme der Kärntner Landesregierung und im speziellen von Landeshauptmann-Stellvertreter Reichhold zu dieser Gefahrengüterverordnung erst im Mai – ich glaube, er hat gesagt, am 20. Mai – erfolgt ist und daß das auch mit ein Grund für die Verzögerung ist. – Das ist unrichtig.

Richtig ist vielmehr, daß die Verordnung der Kärntner Landesregierung am 21. Dezember 1998 zugekommen ist und diese dann – unterschrieben durch Landesamtsdirektor Dr. Sladko – am 10. Februar 1999 eine Stellungnahme dazu abgegeben hat. (Abg. Mag. **Schweitzer** – in Richtung SPÖ –: *Einmal mehr die Unwahrheit! Das sind wir gewohnt!* – Beifall bei den Freiheitlichen.)

16.06

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Nächster Redner ist Herr Abgeordneter Mag. Barmüller. – Bitte, Herr Abgeordneter.

16.06

**Abgeordneter Mag. Thomas Barmüller** (Liberales Forum): Herr Präsident! Meine Herren Bundesminister! Herr Staatssekretär! Ich halte es für richtig und gut, daß Herr Staatssekretär Wittmann den Angehörigen jener Opfer, die im Tauerntunnel zu Tode gekommen sind, seine Anteilnahme ausgesprochen hat. Aber, meine Damen und Herren, ich frage mich: Was ist mit der Anteilnahme für jene Angehörigen, deren Familienmitglieder gestern auf der Pyhrn Autobahn durch einen anderen – unter Anführungszeichen – „normalen“ Verkehrsunfall zu Tode gekommen sind? – Vier Todesopfer, überhöhte Geschwindigkeit oder vielleicht Übermüdung eines Lastwagenfahrers, auf die Gegenfahrbahn gekommen, umgestürzt, vier Menschen tot.

Ich halte es in zunehmendem Maße für zynisch ... (Abg. **Leikam**: *Gilt genauso, die Anteilnahme!*) – Nein, Herr Abgeordneter Leikam, ich sage das gerade auch in Ihre Richtung, nämlich in Richtung von SPÖ und ÖVP, weil nämlich Ihre beiden Verkehrssprecher den Freiheitlichen vorwerfen, hier politisches Kleingeld aus einer Katastrophe zu machen. Ich habe nur in Erinnerung, daß, als es im Tauerntunnel noch gebrannt hat, auf der einen Seite Herr Bundeskanzler Klima gleich einmal hingefahren ist, um sich vor Ort ein Bild zu machen. Auch der Herr Innenminister hat es wert gefunden, dort vor die Kameras zu treten. Er findet es aber nicht wert, hierher ins Parlament zu kommen und uns zu berichten, was denn seiner Meinung nach die notwendigen Maßnahmen sind, denn auch der Bundesinnenminister hat ja, was die Kontrolle angeht, in diesem Zusammenhang wichtige Aufgaben.

Auf der anderen Seite hat sich auch Herr Bundesminister Farnleitner unmittelbar vor Ort ein Bild gemacht, gleich am ersten Tag. Aber er hat es wenigstens für wert befunden, heute hier im Parlament zu sein, und wir anerkennen das auch, weil das eine Diskussion über die Verkehrssicherheit ist.

Ich konzentriere mich in diesem Zusammenhang auf die Frage der Verkehrssicherheit, die in diesem Hause einmal als alleiniger Tagesordnungspunkt behandelt werden sollte. Diese Debatte ist eine gute Gelegenheit, sie hat aber nichts mit politischem Kleingeld von seiten dieses Hauses zu tun, meine Damen und Herren, sondern das politische Kleingeld ist bereits von den Regierungsvertretern gemacht worden, indem sie mit dem ORF dort vor Ort gewesen sind und ihr Gesicht in die Kamera gehalten haben, auch wenn sie unmittelbar überhaupt nichts tun konnten. (Beifall beim Liberalen Forum, bei den Grünen und bei Abgeordneten der Freiheitlichen.)

**Abgeordneter Mag. Thomas Barmüller**

Mich irritiert diese Doppelbödigkeit – und das sage ich jetzt ganz bewußt – von Rot **und** Schwarz deshalb so, weil etwa auch Herr Landeshauptmann Schausberger nichts Besseres zu tun gewußt hat, als zu sagen, wir brauchen unbedingt und sofort eine zweite Tunnelröhre. Das ist eine meiner unumstößlichen Forderungen, sagte er in die Kamera unmittelbar nach dem Unglück.

Das ist genau jener Landeshauptmann, der offenbar in Feigheit vor dem Volk noch am 14. Mai 1998 gesagt hat – ich zitiere Schausberger –: „Zuerst Lärmschutz, dann zweite Tunnelröhre.“ – Das war am 14. Mai 1998. Da war im Tauerntunnel noch nichts passiert. Damals hat er gesagt: „Zuerst brauchen wir einmal anderswo Lärmschutzmaßnahmen, dann erst reden wir vielleicht“ – das erfährt man, wenn man die Aussendung weiterliest – „über andere Maßnahmen, insbesondere die zweite Röhre im Bereich Tauerntunnel.“ – Das war dieser Herr Landeshauptmann, der nichts Besseres zu tun gewußt hat, als sich dann vor die Kamera zu stellen und zu sagen, wir brauchen sofort eine zweite Röhre.

Herr Bundesminister Farnleitner war schon immer für die zweite Röhre. Er hat laut „NEWS“ die nicht unverfängliche Formulierung gebraucht, er sei ein „glühender Verfechter“ der zweiten Röhre gewesen. Es ist interessant, daß Regierungsmitglieder immer wieder an sich selbst Forderungen stellen oder sich vielleicht etwas unglücklich als glühende Verfechter solcher Maßnahmen bezeichnen, wiewohl, meine Damen und Herren, in einer Anfragebeantwortung vom 25. Mai dieses Jahres Herr Bundesminister Farnleitner noch gemeint hat, der Bau der zweiten Tunnelröhre für den Tauern- und den Katschbergtunnel sei in erster Linie eine Frage der Finanzierbarkeit und – da es sich um ein Projekt in dem in die ASFINAG übertragenen Straßennetz handelt – es sei von deren finanziellen Möglichkeiten nach Realisierung des Lückenschlusses abhängig, ob sie gebaut werde. – Das heißt, auch er hat dieser Maßnahme keine Priorität zugeordnet, sondern er hat gesagt: zuerst erfolgt der Lückenschluß, und dann wird vielleicht die zweite Röhre gebaut. Anläßlich dieses tragischen Ereignisses behaupten natürlich die entsprechenden Minister, immer schon dafür gewesen zu sein.

Jetzt habe ich mir die Mühe gemacht, gleich einmal das Konzept zur Hand zu nehmen, das der Herr Bundesminister in bezug auf den Straßenbau erstellen ließ. Das ist die Kurzfassung. Die Langfassung liegt hier. Sie werden sich wundern, meine Damen und Herren, darin kommt das Wort „Sicherheit“ gar nicht vor. Das gibt es überhaupt nicht! Da werden zwar vier Kriterien genannt, nach denen das Straßennetz in Österreich ausgebaut werden muß, Sicherheit zählt aber nicht dazu.

Man könnte meinen, der Grund dafür sei, daß der Herr Bundesminister für den Straßenverkehr diese Sache zu einseitig sieht. Herr Bundesminister Einem ist ja da viel vorausdenkender. Er möchte zwar den Semmering-Basistunnel einröhrig bauen, über 22 Kilometer, aber mit einem parallel geführten Sondierungsstollen, der dann als Rettungsstollen geführt werden soll, was bedeutet, für die restlichen 12 Kilometer gilt Selbstrettung für die Passagiere, falls etwas passieren sollte. Selbstrettung heißt in Wahrheit „Rette sich, wer kann“, und wenn du nicht kannst, dann bist du selbst schuld. Das halten wir für den falschen Zugang.

Dann habe ich mir gedacht: Vielleicht hat der Herr Bundesminister, der sich hier wesentlich moderner gibt und sagt „Schiene statt Verkehrslawine“, in dieser CD-ROM (*der Redner hält eine CD-ROM in die Höhe*) gesagt, was man im Sicherheitsbereich tun sollte. Das ist ein interessantes Produkt, aber Sicherheit kommt darin nicht vor.

Dennoch ist es genau diese Bundesregierung, sind es diese beiden Bundesminister, die sich wechselseitig beschuldigen, nichts getan zu haben. Wahr ist, daß sich auch die Bundesregierung und die einzelnen Mitglieder der Bundesregierung nach Katastrophen nur noch über die Medien austauschen, sich dort Sendezeit holen.

Erinnern Sie sich bitte an Lassing! Es war so, daß man im Fall Lassing – auch in Form eines Entschließungsantrages der Regierungsfraktionen – gesagt hat: Es muß Konsequenzen aus dem Bergwerksunglück in Lassing geben. Es wurde ein großer Entschließungsantrag eingebracht, und es ist ihm zugestimmt worden. Aber bis heute hat der Herr Bundesminister den

**Abgeordneter Mag. Thomas Barmüller**

Bericht, der die konkreten Maßnahmen nennt, die getroffen werden können und in Zukunft zu treffen sind, **nicht** dem Nationalrat übergeben!

Da frage ich mich, meine Damen und Herren: Was bringt es denn, wenn man sich anlässlich von medial wirksamen Katastrophen, Infernos in Tunnels vor die Kamerärs stellt, Ankündigungen macht, aber in der Folge die Arbeit liegen lässt und das nicht zu Ende führt, was man begonnen hat?

Noch einmal, meine Damen und Herren: Ich finde es beschämend, daß man sich auf der einen Seite hier darauf konzentriert, zu sagen: Wir müssen aufgrund dieses konkreten Anlaßfalles etwas tun!, aber völlig vergißt, daß auf Österreichs Straßen 1 000 Menschen pro Jahr zu Tode kommen. Alle sieben Stunden und 54 Minuten ist ein Todesopfer auf Österreichs Straßen zu beklagen! Aber das hat die Bundesregierung nicht dazu veranlaßt, etwa konzentriert eine Sanierung der Unfallhäufungsstellen in Österreich durchzuführen. All das fehlt.

In diesem Fall sind auch Sie, Herr Bundesminister Einem und Herr Bundesminister Farnleitner, in die Verantwortung zu nehmen, denn das sind Dinge, die in Ihrem Verantwortungsbereich liegen, und sie liegen auch im Verantwortungsbereich der Länder. Und wenn Ihnen allen das ein so großes Anliegen ist, dann hoffe ich, daß wir durch die Annahme des Entschließungsantrages der Abgeordneten Barmüller und Peter hier und heute vielleicht eine österreichweite systematische Sanierung von Unfallhäufungsstellen in die Wege leiten können.

Dieser Antrag lautet:

**Entschließungsantrag**

der Abgeordneten Mag. Thomas Barmüller, Mag. Helmut Peter und weiterer Abgeordneter betreffend österreichweite systematische Sanierung von Unfallhäufungsstellen

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Um den zuständigen Behörden die Möglichkeit zu bieten und sie gleichzeitig zu veranlassen, ihren im § 96 Abs. 1 und 1a StVO genannten Pflichten zur Sanierung von Unfallhäufungsstellen nachzukommen, wird der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr ersucht,

die nach bundesweit einheitlichen Kriterien identifizierten Unfallhäufungsstellen dokumentieren zu lassen,

diese Dokumentation dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, dem Bundesminister für Inneres, den Landesregierungen, den Bezirkshauptmannschaften, den Gemeinden sowie dem Nationalrat zugänglich zu machen,

die Liste der Unfallhäufungsstellen – auch unter Nutzung neuer Medien – zu veröffentlichen und bei den Entscheidungsträgern der gemäß § 96 Abs. 1 StVO zuständigen Dienststellen durch Maßnahmen der Aufklärung das notwendige Problembewußtsein für die Sanierung bestehender Unfallhäufungsstellen zu schaffen.“

\*\*\*\*\*

Das, meine Damen und Herren, wäre etwas, worüber bereits in Gesprächen im Unterausschuß für Verkehrssicherheit Konsens erzielt worden ist, aber beschlossen hat man es in diesem Haus noch nie. Es wäre heute eine gute Gelegenheit dazu.

Herr Abgeordneter Kukacka! Eines möchte ich auch noch festhalten: Sie haben zu Beginn Ihrer Rede gesagt, vor Abschluß der Untersuchungen wäre es verfehlt, Verantwortung zuzuweisen. – Wenn Sie das ernst meinen, dann versteh ich nicht, warum Sie herausstreichen, daß Herr Bundesminister Einem oder Vertreter seines Ressorts es waren, die die Ampelregelung, die

**Abgeordneter Mag. Thomas Barmüller**

zuerst außerhalb des Tunnels war – am 12. Oktober 1998 hat man mit der Sanierung des Tauern tunnels begonnen; da war die Ampelregelung außerhalb –, auch unter Einbindung des Verkehrsministeriums in den Tunnel hinein verlegt haben. Am 19. Oktober gab es eine neue Verhandlung mit dem Ergebnis: Hineinverlegung der Ampeln in den Tunnel, Anhaltung im Tunnel selbst.

Herr Abgeordneter Kukacka hat zu Recht darauf hingewiesen, daß es das Ressort des Herrn Bundesministers Einem war, das dort in diese Verhandlungen eingebunden war. Aber er hat verschwiegen, daß es die Salzburger Landesregierung war, die interveniert hat, daß man die Ampeln von außen in den Tunnel hineinlegt.

Herr Abgeordneter Kukacka, wenn Sie angesichts eines Unfalls so Verkehrssicherheitspolitik machen, daß Sie dem Koalitionspartner zwar sagen: Da hast du deine Verantwortung nicht wahrgenommen!, aber nicht selbst vor der eigenen Türe kehren, dann sind Sie in diesen Fragen nicht glaubwürdig, genauso wenig, wie Sie es bei der 0,5-Promille-Regelung je in diesem Hause gewesen sind. (*Beifall beim Liberalen Forum, bei den Grünen sowie bei Abgeordneten der Freiheitlichen.*)

Meine Damen und Herren! Ich möchte Ihnen abschließend noch eines sagen: Am Freitag abend vor dem Unglück – am Samstag in der Früh geschah das Unglück – ist in der Schweiz ein zweiröhiger Tunnel gesperrt worden, weil er im Brandfall nicht den Sicherheitsmaßnahmen entspricht. Damit ist aber klar belegt, daß zwei Röhren nicht immer für die Sicherheit ausreichen. Daher ist das, was die Bundesregierung gestern beschlossen hat, zwar plakativ angenehm, aber nicht zielführend. (*Präsident Dr. Fischer gibt das Glockenzeichen.*)

Ich frage den Herrn Präsidenten, ob ich noch die Gelegenheit habe, in Anlehnung an die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Kukacka einen diesbezüglichen Entschließungsantrag zu verlesen.

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Ich würde Sie bitten, daß die nächste Rednerin beziehungsweise der nächste Redner des Liberalen Forums dies tut.

Der Entschließungsantrag, den Sie vorgetragen haben, ist genügend unterstützt und steht mit in Verhandlung. (*Abg. Mag. Barmüller: Erhalte ich noch die Gelegenheit für einen Schlußsatz?*) – Kurzer Schlußsatz, bitte.

**Abgeordneter Mag. Thomas Barmüller (fortsetzend):** Der Schlußsatz ist der, daß wir in diesem Hause endlich zu einer sachlichen Diskussion dieser Probleme finden sollten. Heute wäre mit der Zustimmung zu den liberalen Anträgen der Anfang zu machen. – Ich danke Ihnen. (*Beifall beim Liberalen Forum.*)

16.17

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Nächste Rednerin ist Frau Abgeordnete Dr. Moser. Die Redezeit beträgt 10 Minuten. – Bitte, Frau Abgeordnete.

16.17

**Abgeordnete Dr. Gabriela Moser (Grüne):** Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Minister! Sehr geehrte Damen und Herren! Seit Samstag gibt es eine Schreckensbilanz von bis jetzt neun oder sogar zwölf Toten. Unfall im Tauertunnel, Ausnahmezustand medial und politisch, Sondersitzung. Täglich, meine Damen und Herren, gibt es im Österreichdurchschnitt drei Verkehrstote, und das 365mal im Jahr! Das ist der Normalzustand, und dieser Normalzustand wird gesellschaftlich akzeptiert, wird politisch akzeptiert und wird auch medial akzeptiert. Das ist für mich die Diskrepanz, die zu einer generellen verkehrspolitischen Debatte führen muß. (*Beifall bei den Grünen sowie des Mag. Barmüller.*)

Ich will hier und heute nicht über Katastrophenschutz, über Zivilschutz, über atomare Bedrohung reden. Mir ist heute etwas anderes viel wichtiger, nämlich das, was es täglich an Blutzoll auf den österreichischen Straßen gibt. Diese drei Verkehrstoten täglich sind einfach zuviel, und das ist

**Abgeordnete Dr. Gabriela Moser**

auch Ihre Schuld (*die Rednerin weist auf die Regierungsparteien*) – Ihre Schuld hier und Ihre Schuld hier! (*Beifall bei den Grünen.*)

Der Unfall im Tauerntunnel – so schrecklich er ist; ich unterstreiche das: so schrecklich er ist – ist leider nur die Spitze des Eisberges. Und wir haben heute gehört, Herr Kollege Kukacka – er ist im Moment nicht hier –, ich gebe Ihnen recht: Im Durchschnitt sind Tunnels nicht so gefährlich wie manch andere Straßenstücke. Die Unfallrate beträgt laut Kuratorium für Verkehrssicherheit nur 0,8 Prozent. 16 Tote hat es bei Tunnelunfällen gegeben. Auf der Straße sind es mehr, Kollege Kukacka hat das herausgestrichen. Und auch Kollege Parnigoni hat zu Recht gesagt, häufig ist menschliches Versagen schuld. Im Tauerntunnel war es menschliches Versagen plus technisches plus behördliches!

Da möchte ich den Hebel ansetzen: sowohl beim Menschlichen als auch beim Behördlichen als natürlich auch beim Technischen. 20 Minuten Wartezeitzersparnis, kein Stau, das war es Ihnen wert, daß es bis heute fast mehr als neun Tote gibt. 20 Minuten Zeitzersparnis!

Das ist auch die gesellschaftliche Werthaltung, die hinter den täglich drei Verkehrstoten steht, das Motto: Schnell sein! Geschwindigkeit! Beschleunigen!

Im Unterausschuß des Verkehrsausschusses betreffend Verkehrssicherheit gab es vier Sitzungen. Über Geschwindigkeitskontrollen wurde zwar ein bißchen geredet, aber vier Stunden lang ist über Drogenpolitik und über Drogenkontrolle gesprochen worden, und keine Minute, keine Sekunde und keine Silbe über Gefahrengüter, über die Schwierigkeit ihrer Beförderung, die Gefahren auf der Straße und die Verkehrsunsicherheit, die durch den Güterverkehr und Gefahrengüterverkehr auf der Straße erzeugt wird. Mit keiner Silbe wurde das besprochen, keine Sekunde lang wurde im Ausschuß hier im Parlament darüber diskutiert!

Die Verkehrssicherheit haben Sie nicht ernst genommen. Die Bilanz ist jährlich, die Bilanz ist wöchentlich, die Bilanz ist täglich, und die Schreckensbilanz heißt Tauerntunnel. (*Beifall bei den Grünen.*)

Ich möchte jetzt kurz auf die sachliche Ebene zu sprechen kommen. Wir haben gerade im Tauerntunnel in den Jahren 1995, 1996 und 1997 glücklicherweise keinen einzigen Verkehrstoten zu beklagen gehabt, und das bei heute insgesamt 5,5 Millionen PKW und LKW, die diesen Tunnel jährlich passieren. Das ist an sich durchaus Sicherheitsqualität.

Warum war die Bilanz so positiv? – Sie wissen, man fürchtet sich, wenn man unter diesen Verhältnissen in einen Tunnel fährt, man ist größtenteils vorsichtig. Aber es gibt LKW-Fahrer, die überlastet sind, die übermüdet sind, die schon längst rasten sollten und die dann weder die Geschwindigkeitsgrenze noch den Abstand einhalten und keinerlei Sicherheitsmomente bedenken. Und das war mehr oder weniger auch die Ursache für den Unfall im Tauerntunnel – neben den technischen Bedingungen und neben dem behördlichen Versagen.

Tunnel per se ist und bleibt ein Sicherheitsrisiko, obwohl vergleichsweise weniger passiert. Tunnelröhren sind per se und systembedingt einfach auch Risikofaktoren. Da hilft es nicht, sich der Illusion einer zweiten Tunnelröhre hinzugeben. Die Fahrt nach Süden durch Tunnels ist und bleibt gefährlich. Es hat auch keinen Sinn, sich mit zweiten Röhren, Fluchtwegen, Abluftsystemen und anderen technischen Einrichtungen in den Sack zu lügen, es bleibt ein Risikofaktor bestehen. Die zweite Tunnelröhre ist kein Allheilmittel, sie hat teilweise sogar nur Placebo-Effekt.

Ich kann es Ihnen auf sachlicher Ebene deutlich machen. Es gibt elf Tunnels in Österreich, die über fünf Kilometer lang sind, und keiner dieser Tunnels hat eine zweite Röhre. Diese langen Tunnels sind teuer, und weil sie teuer sind, sind sie nicht sicher. Je unsicherer sie sind, desto länger sind sie, und je länger sie sind, desto unsicherer sind sie. Sicherheit ist teuer! Soviel war sie Ihnen aber bis jetzt nicht wert, und anscheinend versuchen Sie jetzt, das nachzuholen, aber ich sage Ihnen, auch zwei Tunnelröhren bringen letztlich keine Sicherheit.

Es gibt in Österreich eine zweite faktische Realität. Es gibt in Österreich nur einen zweiröhrigen Tunnel, dieser ist 4,3 Kilometer lang. Es ist der längste, der annähernd Ihren Sicherheitskate-

**Abgeordnete Dr. Gabriela Moser**

gorien entsprechend ausgestattet ist. Es gibt 25 Tunnels, die über zwei Kilometer lang sind. Wenn man all diese 25 Tunnels mit einer Länge von über zwei Kilometern jetzt auf das von Ihnen gewünschte Zweiröhrensicherheitssystem brächte, dann müßten Sie 97 Kilometer Tunnelbau vorantreiben und sage und schreibe über 50 Milliarden Schilling auf den Tisch legen.

Ich weiß nicht, woher Sie das Geld nehmen wollen, ich weiß vor allem nicht, woher Sie es nehmen wollen angesichts der Diskussion über die Finanzierung, die jetzt in Richtung Road-Pricing geht, die schon jahrelang steckt und auch jetzt nicht recht vorankommt, weil es Widerstände gibt: Widerstände von seiten der Wirtschaft, teilweise berechtigterweise, wenn man das nur auf den LKW beschränkt, und Widerstände auch von seiten verschiedener Landesregierungen, die über die Plazierung der Mautstellen nicht recht glücklich sind. Wir hätten eine ganz andere Methode, die Kostenwahrheit in den Straßenverkehr zu bringen, Stichwort: fahrleistungsabhängige Kilometerabgabe.

Zurück zum Unfall im Tauerntunnel. Dieser Unfall war, so leid es mir tut, leider vorhersehbar. Immer mehr Güter, immer mehr Gefahrengüter werden mit dem LKW transportiert. Es erfolgen zwar vermehrte Kontrollen, aber die Zahl der Verstöße wird ebenfalls größer. 1997 gab es noch über 4 000 Kontrollen mit über 5 000 Verstößen. 1998 gab es über 6 000 Kontrollen, aber die Zahl der Verstöße hat sich auf über 9 000 erhöht.

Der Unfall war auch deshalb vorhersehbar, weil im März im Montblanc-Tunnel das Unglück passiert ist. Frankreich hat reagiert, Österreich hat nicht reagiert. Die 100 Meter Sicherheitsabstand, wie sie für LKWs in Frankreich gelten, gelten in Österreich **nicht**. Auch diesbezüglich haben Sie versagt, Sie haben vor allem auch behördlich versagt.

Der Unfall war auch aus einem anderen Grund vorhersehbar. Die Baustelleneinrichtung wurde kritisiert, sie wurde von seiten des ARBÖ und des ÖAMTC zu Recht kritisiert. Sie wußten, daß dort etwas passieren wird! Die Baustelle gibt es im Prinzip schon seit Oktober. Es war nur eine Frage der Zeit, bis aufgrund menschlichen Versagens zusätzliche Gefahrenmomente entstanden sind und es leider zur Katastrophe gekommen ist.

Wir von den Grünen haben immer wieder Gefahren aufgezeigt, wir haben immer wieder gewarnt und wir haben auch immer wieder gefordert: Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Wir haben mehr Kontrolle und Fahrverbote gefordert, wir haben auch Begleitfahrzeuge und fixe Prüfstellen gefordert. Diese fixen Prüfstellen haben Sie hier in Wien abgelehnt. Die Tiroler Landesregierung, der Tiroler Landtag hat das einstimmig beschlossen. Hier wurde das abgelehnt!

Deshalb bringen wir folgenden Antrag ein, damit Sie die Möglichkeit haben, das nachzuholen:

**Entschließungsantrag**

der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Dr. Madeleine Petrovic, Freundinnen und Freunde betreffend Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit durch strengere Sicherheitsvorschriften für den Transport gefährlicher Güter sowie die Verlagerung von Gefahrenguttransporten auf die Schiene

Der Nationalrat möge beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr sowie der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten werden aufgefordert,

1. auf nationaler wie internationaler Ebene die notwendigen Maßnahmen zu setzen beziehungsweise einzufordern, um den Transport gefährlicher Güter möglichst umfassend von der Straße auf die Schiene zu verlagern,
2. ein Verbot des Transportes von spaltbaren Stoffen zum Zwecke der zivilen oder militärischen Nutzung sowie von Atommüll nach beziehungsweise durch Österreich zu realisieren. Von diesem Atomtransitverbot ausgenommen soll lediglich der Transport für medizinische Zwecke sein. Weiters

**Abgeordnete Dr. Gabriela Moser**

3. auf allen wichtigen internationalen Transitstrecken ein sektorales Fahrverbot für gefährliche Güter zumindest zu den Hochbelastungszeiten zu erlassen,
4. die sofortige Einrichtung von fixen Vollkontrollstellen, insbesondere entlang der internationalen Transitrouten (Kontrolle des Fahrzeugzustands, der Lenkzeiten, der Ladung, et cetera) zu veranlassen,
5. eine Versicherungspflicht für den größtmöglichen Unfall durch die Transporteure/Versender zu schaffen,
6. empfindlich hohe Strafen für Verstöße gegen Sicherheitsvorschriften einzuführen sowie
7. genügend Personal und technische Ausstattung für die Kontrollorgane bereitzustellen.

Des weiteren werden die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr sowie der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten aufgefordert,

8. alle Straßentunnels in Österreich auf ihre Sicherheitseinrichtungen zu überprüfen und gegebenenfalls auf maximalen Sicherheitsstandard zu bringen.“

\*\*\*\*\*

Wir wollen hier und heute und jetzt Sicherheitsmaßnahmen **sofort** – und nicht Monsteraubilliarden erst morgen! (*Beifall bei den Grünen.*)

16.28

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Der Entschließungsantrag der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser liegt vor, ist ausreichend unterfertigt und steht mit in Verhandlung.

Zu Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesminister. Ich bitte ihn ebenfalls, die 10 Minuten Debattenredezeit zu beachten. – Bitte, Herr Bundesminister.

16.28

**Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. Hannes Farnleitner:** Herr Präsident! Hohes Haus! Geschätzte Kollegen auf der Regierungsbank! Ich möchte zunächst darauf hinweisen, daß die Unfallwahrscheinlichkeit auf einer Freilandstraße dreimal so hoch ist wie die Unfallgefahr in einem Tunnel. Zum zweiten ist in einem Tunnel mit oder ohne Gegenverkehr die Unfallhäufigkeit mit Gegenverkehr wieder um ein Drittel höher. Und ich glaube, daß es bei Millionen Autofahrern, die in Österreich die Straßen benützen, notwendig ist, nicht auf den Schilling zu schauen, sondern jedes Risiko, auch wenn es nur im Prozentbereich der Unfallhäufigkeit liegt, so weit wie möglich zu minimieren. Das sei vorausgeschickt. (*Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ.*)

Das heißt nicht, daß jeder Tunnel jetzt plötzlich zweiröhrig sein muß, denn es muß klar sein, daß der Tunnel per se immer ein Sicherheitsfortschritt gegenüber der Freilandstraße ist, so bitter das klingt. Es ist aber so, daß wir bei allen Autobahntunnels, die wir mit einer Röhre übernommen haben, ernsthaft prüfen müssen – und das tun wir –, wo wir doch zweiröhrig fahren sollten.

Darf ich Ihnen Beispiele nennen? – Seit ich dieses Amt übernommen habe, habe ich gesagt: Nach den zu erwartenden Belastungen haben Amberg-, Plabutsch- und Semmeringtunnel zweiröhrig zu sein und werden auch so gebaut werden. Wir haben den Herzogbergtunnel zweiröhrig angestochen. Wir haben den Pyhrntunnel nur einröhrig, das gebe ich gerne zu, weil wir das Problem haben, daß die Westspange in Wels noch im Land Oberösterreich hängt – ich hoffe, daß sie bald flügge wird –, und es gibt auch noch die Kirchdorf-Engstelle. Aber es ist klar, daß sich dann, wenn wir auf dieser innerösterreichischen, aber auch touristischen Hauptverkehrsader voll fahren, die Frage Gleinalm-Lainberg genauso stellen wird, wie sie sich bei anderen Tunnels stellt. – Das zur Frage der Ein- und Zweiröhigkeit.

**Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. Hannes Farnleitner**

Ich möchte aber auch folgendes sagen, weil ich darauf angesprochen wurde: Ich habe vom ersten Tag meiner Amtsführung an gesagt, da, wo wir zwei Rohre brauchen, stelle ich mich auch hin. Ich habe das im Land Salzburg 1996 getan, und Sie können es nachlesen: Es hat mir rundum Rücktrittsforderungen eingebbracht. Ich kann mich daran erinnern, daß mir die damaligen Landessprecher beider Länder, Kärntens wie Salzburgs, Politiker, die nicht meiner Partei angehören – ich bin so höflich wie möglich –, deutlich gesagt haben: Gehen Sie sich brausen mit dieser Idee!

Daher, heute gesagt: Es ist traurig, daß ... (*Zwischenrufe bei den Freiheitlichen.*) – Bitte: Es waren Grasser, Schnell, Thaller, wenn Sie es hören wollen, die alle bei Gesprächen mit mir ... (*Heiterkeit und Beifall bei der ÖVP.* – Abg. **Scheibner**: *Der war doch für die Jagd zuständig, der Thaler! Das ist doch unglaublich! Lassen Sie doch die Polemik!*) – Herr Abgeordneter, ich weiß, daß Sie auch dagegen waren und dies deutlich gesagt haben! Einverstanden? (Abg. **Scheibner**: *Das ist ja unglaublich!*)

Ich halte auch fest, damit ... (Abg. **Scheibner**: *Lassen Sie diese Polemik!*) – Sie haben mich gefragt, und ich habe gesagt, es hat mir auch von meinen eigenen Parteikollegen die Rücktrittsforderung eingetragen. Das ist ja nicht so neu. Daher noch einmal: Es ist jetzt unsere Aufgabe, jene Tunnel-Landschaften, die im Vergleich weit sicherer als offene Straßen sind, im Hinblick auf ihre Belastung umzustellen.

Ich kann Ihnen ein amüsantes Detail erzählen, so ernst die Sache ist: Meine Vorgänger im Wirtschaftsministerium durften die Trassenverordnung für den Katschbergtunnel, für die zweite Röhre, nur bis zur Salzburger Landesgrenze erlassen, weil damals alles in Salzburg dagegen war (Abg. **Haigermoser**: *Alles nicht! Ich war dafür!*), wenigstens für den Katschberg eine Trassenverordnung zu erlassen. Daher haben wir jetzt das Problem, daß wir uns, wenn wir auch eine rasche Durchführung dieses Projektes am Katschberg wie am Tauern machen wollen, die Frage stellen müssen: Brauchen wir jetzt ein eigenes Umweltverträglichkeitsverfahren für die zweite Röhre? Wie halten wir es mit Trassenverordnungen? – Das nur am Rande.

Zweitens: Es wurde mehrmals hier gefordert, es sollten Kommissionen, die Konsequenzen ziehen, eingesetzt werden. – Es wurde von mir nach dem Montblanc-Unglück in der ASFINAG eine Arbeitsgruppe etabliert, die alle uns unterstehenden bestehenden Tunnels bis zum Sommer fertig evaluiert. Dann wird es einen Bericht geben. Wir sind weitgehend fertig. Das zeigt – ich darf das wiederholen; Felbertauern gehört übrigens nicht zu dem Bereich, der hier zur Debatte steht –, daß die österreichischen Tunnels im europäischen Vergleich überdurchschnittlich gut ausgestattet sind. Wir haben von vielen Experten nach dem Unglück im Tauertunnel gehört, daß es erstaunlich war, daß bei Temperaturen von 1 200 bis 1 300 Grad die Belüftung klaglos weiter funktioniert hat und auch die Löschwasserversorgung weiter funktioniert hat. (*Beifall bei ÖVP und SPÖ.*)

Ich sage noch etwas, weil dieses Thema immer wieder auftaucht: Es wurde nach Gutachten ausdrücklich auf eine Sprinkleranlage verzichtet, weil das bei solchen Gefahrensituationen über das Benzin-Luft-Gemisch zu einer Verdichtung der Explosionsgefahr führen würde. Und ich muß dazusagen, es hat im Tauertunnel in den letzten Monaten – allein in diesem Tunnel! – fast monatlich eine Übung der Freiwilligen Feuerwehren mit den Zuständigen vor Ort stattgefunden. Das hat sich im Ernstfall auch bewährt, nur wurde immer wieder gesagt: Wenn einmal ein Fahrzeug mit Gefahrgütern darin verwickelt ist, dann ist das alles Theorie. – Und das war dieser unwahrscheinliche Fall, der eben nun eingetreten ist. (Abg. **Scheibner**: *Wir fordern ja Sicherungsmaßnahmen für Gefahrgütertransporte!*) Ich sage Ihnen, was dort trainiert wurde.

Sie können damit rechnen, daß wir nach dem Abschluß dieser Evaluierung den Bericht hier vorlegen. Das wird nicht lange dauern, weil wir ihn schon weitestgehend hingebracht haben. Tatsache ist, auch in der Diskussion von Längs- und Querbelüftung steht international unter den einschlägigen Experten außer Streit, daß die Kurztunnels bis 500 m Längsentlüftung und die längeren Tunnels Querentlüftungen brauchen. Das hat sich in diesem Fall auch gezeigt, und das ist eine wertvolle Erfahrung.

**Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. Hannes Farnleitner**

Darf ich noch einige Details erwähnen: Wir haben jetzt über die §-4a-Verordnung – die Erklärung der volkswirtschaftlichen Notwendigkeit – sicherstellen können, daß diese zwei Projekte, Katschberg und Tauern, in Angriff genommen werden können.

Ein zweiter Punkt: Es ist klar, daß die vielen Wünsche, die es jetzt gibt, nur dann erfüllbar sind, wenn wir auch budgetär die entsprechenden Vorsorgen treffen. Das Road-Pricing für LKW wird kommen. Meine Damen und Herren, es muß hier einmal gesagt werden: Die Transportkosten in diesem Bereich sind in den letzten zwei Jahren um etwa 30 Prozent gesunken! Es soll hier nicht so getan werden, als ob wir über das Road-Pricing die Nicht-mehr-Verkehrsfähigkeit in Österreich herbeiführen wollten!

Aber in einem Punkt, das wiederhole ich, sind wir uns einig: Wir machen es im Gleichschritt und mit dem gleichen System wie Deutschland, denn es hat keinen Sinn, bei einer so lange getrennten Grenze unterschiedliche Systeme zu haben. Wir werden schon bei diesem Rat und dann auch über das neu zu wählende Europaparlament Anträge einbringen, damit wir in Europa die Erlaubnis bekommen, beim Road-Pricing automatische Systeme einzusetzen. Wäre das möglich, dann könnte man erstens das System unkomplizierter machen, hätte zweitens weniger hohe Ausgaben und könnte drittens – bei den vorgesehenen 2 S pro km etwa – tatsächlich einen weit höheren Ertrag erzielen.

Daher bitte ich alle, die in Europa mitreden – wir tun es selbstverständlich –, eine solche prinzipielle Umwandlung der Systeme zu erlauben. (*Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ.*)

Lassen Sie mich bitte noch eines sagen: Ich war zutiefst beeindruckt, als ich vor Ort war und mir im ersten Gespräch ein Arbeiter an der Baustelle – an dieser Reparatur wurde rund um die Uhr gearbeitet, bevor dieser Unfall passierte – sagte: Was mich, Herr Minister, betroffen macht, ist, daß in diese Baustelle, die mit 30 km/h „ausgepreist“ war, fast alle „Großen“ mit **70 km/h** hineingefahren sind. Da **mußte** doch einmal etwas passieren! – Darauf habe ich gesagt: Ihr habt keinen Aufschrei gemacht, aber der wäre nötig gewesen, denn das sehe ich von meinem Tisch aus nicht, und der Kollege Einem auch nicht, und niemand hier.

Der Punkt ist, daß wir eine wirkliche Diskussion auch über Verkehrsdisziplin in bestimmten Bereichen brauchen. (*Beifall bei ÖVP und SPÖ. – Abg. Dr. Partik-Pablé: Mehr Gendarmerie! – Abg. Haigermoser: Eine Generaldiskussion, die wollen wir, aber die verweigert der Herr Klima! Das ist das Problem!*) Es mehren sich täglich die Mitteilungen über einschlafende Fahrer, über schwer überladene Fahrzeuge, über die Nichteinhaltung der Sicherheitsabstände. Ich glaube, daß die jetzige öffentliche Diskussion – ich sage das so, wie ich es den Medien gegenüber auch sage – nicht nur eine Diskussion über eine zweite Röhre, über Gefahrengeuttransportverbote und ähnliches sein muß, sondern auch eine Diskussion darüber, daß das Auto ein gefährliches Instrument ist und man Obacht geben muß, wenn man mit solchen Tonnagen, mit solchen Gütern, mit solcher Dringlichkeit auf den Straßen unterwegs ist! (*Beifall bei ÖVP und SPÖ.*)

Lassen Sie mich folgendermaßen abschließen: Vor Jahren wurde in diesem Haus die Verantwortlichkeit für die Beseitigung der häufigsten Unfallstellen den Ländern übertragen. Ich bitte, das hier sagen zu dürfen. Ich werde ständig interpelliert, wenn diese Rechtslage nicht geändert wird. Es liegt in der Verantwortung der Länder, selbst die Prioritäten zu setzen und für die Sanierung ihrer am meisten unfallträchtigen Stellen vorzukehren. (*Abg. Mag. Barmüller: Nicht alle! Auch die ASFINAG ist zuständig!*) Ich sage das noch einmal. Daher bin ich, Herr Abgeordneter Barmüller, in diesem Fall wirklich die falsche Adresse. Ich gebe jede Intervention an mich gerne weiter, aber diese Kompetenz habe ich nicht mehr.

Abschließend lassen Sie mich Ihnen wirklich versichern, daß der Brand im Tauerntunnel – so sehr die Situation menschlich zu bedauern ist, so sehr die Betroffenen zu bemitleiden sind – auch ein unglaublicher Test eines technischen Systems war. Das zeigt uns auch die Grenzen dessen, wo man einschreiten kann.

Ich möchte noch eines herausstellen. Ich war wirklich sehr froh darüber, daß es bei der Bergung, wie ursprünglich gemeldet, nicht auch noch zu Unfällen kam. Ich möchte auch den Feuer-

**Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. Hannes Farnleitner**

wehren, die dort im Einsatz waren, wirklich mein Kompliment aussprechen: Sie waren in 13 Minuten zur Stelle! Es hat sich wirklich hervorragend bewährt, daß Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehren Angestellte der ÖSAG sind und daher die örtlichen Lokalitäten bestens kennen. Ich finde, daß der Einsatz, der uns dort vorgezeigt worden ist, ein Beweis dafür ist, wie gut dezentraler Katastrophenschutz auch funktionieren kann. – Danke. (*Beifall bei ÖVP, SPÖ und beim Liberalen Forum.*)

16.38

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Nächster Redner ist Herr Abgeordneter Mag. Haupt. – Bitte, Herr Abgeordneter.

16.39

**Abgeordneter Mag. Herbert Haupt** (Freiheitliche): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Herren Minister! Sehr geehrter Herr Staatssekretär! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte zunächst namens der freiheitlichen Fraktion, weil das ja hier in der Diskussion von einigen Vorrednern der Regierungsparteien stark angezweifelt wurde, folgendes nochmals deutlich und klar zum Ausdruck bringen: Die Hochachtung der freiheitlichen Fraktion gilt all jenen, die im Hilfsdienst, sowohl bei den Hochwasserkatastrophen in Vorarlberg als auch bei den Lawinenkatastrophen in Galtür und bei den Straßenkatastrophen nicht nur am Tauerntunnel, sondern das ganze Jahr hindurch, 365 Tage im Jahr, einsatzbereit sind und ihre Einsatzkraft und Durchführungskraft bewiesen haben! (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Unsere Hochachtung gilt den Freiwilligen Feuerwehren, den Hilfsdiensten, dem Roten Kreuz, dem Arbeiter-Samariterbund und wer sonst noch immer in diesem Bereich tätig ist, einschließlich der Hubschrauberpiloten, der Autofahrerorganisationen und der Beamten des Inneministeriums, die Tausende Menschen in all den Jahren gerettet haben und die vor Ort ein beseres Bild abgegeben haben als die Bundesregierung (*neuerlicher Beifall bei den Freiheitlichen*), deren Mitglieder hinter mir an der Regierungsbank sitzen, und die heute versucht, wieder einmal ihre Versäumnisse in der Koordinierungsarbeit – weil es ja um den Herrn Bundeskanzler geht – herunterzuwiegeln und Schönfärberei zu betreiben.

Herr Bundesminister Farnleitner! Wir Freiheitlichen waren von Anfang an bereit, hier und heute eine faire Diskussion zu führen, eine umfassende Diskussion zu führen und die Problematik der mangelnden Kontrolle hier gemeinsam zu analysieren. – Herr Parnigoni und der Verkehrssprecher der Österreichischen Volkspartei haben jedoch einen anderen Stil eingeschlagen. Wenn es so sein soll, dann soll es so sein! Wir Freiheitlichen waren an einer fairen Diskussion interessiert, aber wenn es anders gemeint sein soll, meine Herren Vorredner, dann kann es auch so sein.

Politisches Kleingeld aus den Opfern haben ausschließlich der Herr Bundeskanzler und der Herr Landeshauptmann von Tirol geschlagen (*Beifall bei den Freiheitlichen*), und die Bilder, die über die Bildschirme flimmerten, sind auch europaweit so kommentiert worden. Wenn Sie vorgestern nacht in deutschen Fernsehsendern die dortigen Berichte über den Herrn Bundeskanzler gesehen haben, über sein Hinfliegen zum Unglücksort, wenn Sie den boshaften Kommentar in den deutschen Medien gehört – der Bundeskanzler hat mitgeteilt, daß er für nichts verantwortlich ist, und ist wieder abgeflogen – und die entsprechenden Bilder dazu gesehen haben, dann werden Sie verstehen, daß es mich nicht wundert, daß der Herr Bundeskanzler heute nicht auf der Regierungsbank, sondern lieber in Köln sitzt. (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Vielleicht gelingt es ihm dort, die Medien für seine Tätigkeit in entsprechender Form gleichzuschalten wie in Österreich. Gott sei Dank sind wir in Europa noch nicht so weit! Den österreichischen Medien muß man ja leider unterstellen, daß sie eher eine Regierungsberichterstattung liefern als eine tatsächliche Berichterstattung vor Ort.

Das erkennt man auch, wenn man sich die Sonntagsdiskussion vergegenwärtigt: Da hat man tatsächlich das Leid jener Menschen, die um ihre vermißten Angehörigen bangten, die man heute leider tot im Tunnel gefunden hat, das Leid der Menschen, die gezittert haben, dazu benutzt, um den Eindruck zu erwecken, daß dort alles optimal, alles bestens gelaufen ist, und man hat die Zahl der Opfer nach unten „reklamiert“. – Wenn wir Freiheitlichen das gemacht hätten,

**Abgeordneter Mag. Herbert Haupt**

dann hätte ich mir gerne die Kommentare angehört! Ich kann also den Vorwurf des politischen Kleingeld-Schlagens nur an die Herren Parnigoni und den ehemaligen Landesrat von Oberösterreich und jetzigen Verkehrssprecher der ÖVP zurückgeben. (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Sehr geehrte Damen und Herren! Ich glaube, daß die Ereignisse Anlaß genug wären, um sich in der Bundesregierung über gewisse Dinge endlich einmal den Kopf zu zerbrechen. Und, Herr Parnigoni, Herr Bundesminister und Herr Staatssekretär, eines sollte man auch sagen: Ein Teil der Forderungen, die wir Freiheitlichen hier erheben, sind auch die Forderungen der österreichischen Landeshauptleutekonferenz. Die Landeshauptleute sind offensichtlich schon gescheiter geworden, und zwar dahin gehend, daß es nicht bei allen Dingen in Österreich um den Föderalismus gehen kann, sondern daß eine sinnvolle Zusammenarbeit mit dem Bund auch über die Ländergrenzen hinweg ein durchaus taugliches Instrument zur Bewältigung von Katastrophen ist.

Daß Sie von der Bundesregierung für nichts verantwortlich sind, was schiefgehen könnte, aber für alles verantwortlich sind, was gutgeht – nach dem Motto: „Die Jubelmeldungen macht die Regierung, und das, was schiefgeht, liegt in der Verantwortung der Bundesländer und in der Verantwortung der entsprechenden Autofahrer!“ –, so billig, sehr geehrte Damen und Herren der Bundesregierung, wird es leider nicht gehen! (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Ich möchte nunmehr zwei Anträge der freiheitlichen Fraktion einbringen. Zunächst einen Entschließungsantrag der Abgeordneten Firlinger, Mag. Haupt und Kollegen zur Hebung der Sicherheit im Tunnel. Der Antrag als solcher ist so lange und umfangreich, daß ich Sie, Herr Präsident, bitte, ihn verteilen zu lassen. Ich werde den Entschließungsantrag nur in seinen wichtigsten Punkten skizzieren.

Der Entschließungsantrag enthält die Forderung nach einer routinemäßigen Überprüfung der Fahrtenschreiber bei den Mautstellen, nach automatischen Waagen, nach stichprobenartigen technischen Kontrollen in verstärktem Ausmaß, nach Videoüberwachungssystemen der Fahrzeuge, die bei Tunnelein- und -ausfahrten diese auch in entsprechender Form nicht nur kontrollieren, sondern auch feststellen, wer hinein- und wer hinausgefahren ist, ferner die Forderung nach Wiedereinführung der Routinekontrollen, die Kompetenzbereinigung bei Zivilschutzeinrichtungen, die Schaffung von Sicherheitszellen als Fluchträume in Tunnels und die Schaffung von Paralleltunnels, die Evaluierung der bestehenden einröhigen Tunnels und ein sinnvolles zweiröhriges Tunnelsystem und -ausbausystem in Österreich sowie die Forderung nach Mittfinanzierung der österreichischen Transitwege auch durch die Europäische Union.

Was die Österreichischen Bundesbahnen betrifft, so werden gezielt die Gefahrguttransporte angesprochen. Es wird auch gefordert, endlich eine Verbesserung des Wagenmaterials umzusetzen und bei langen Eisenbahntunnels nur Gefahrengüterwaggons mit entsprechenden Notbremsüberbrückungen vorzusehen.

Sehr geehrte Damen und Herren! Der zweite Antrag beschäftigt sich mit den Forderungen des Bundeslandes Kärnten und des Bundeslandes Salzburg nach entsprechender Unterstützung für die betroffene Bevölkerung, für die Wirtschaft und für die Pendler.

Er lautet wie folgt:

**Entschließungsantrag**

der Abgeordneten Haigermoser, Gaugg, Mag. Haupt, Dolinschek, Marolt, Böhacker und Kollegen betreffend die Dringlichkeit von Maßnahmen zur Vermeidung von Nachteilen für die Kärntner und Salzburger Bevölkerung sowie Wirtschaft infolge der Brandkatastrophe im Tauern tunnel

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, raschest Maßnahmen zu setzen, die folgendes sicherstellen:

**Abgeordneter Mag. Herbert Haupt**

1. unbürokratische Abgeltung der während der Dauer der Tunnelsperre entstehenden finanziellen Mehraufwendungen (höhere Mautaufwendungen und längere Wegstrecken) für Pendler und Wirtschaftstreibende,
2. Kompensationszahlungen beziehungsweise vergünstigte Mauttarife in Form eines Bonus-systems für Urlaubsgäste in Kärnten, Osttirol und Salzburg zur Abgeltung der durch die Tunnel-sperre entstehenden finanziellen Mehraufwendungen infolge längerer Anreisezeiten (höhere Mautaufwendungen, Bahntransportkosten et cetera),
3. die Bereitstellung der erforderlichen Mittel für ein Tourismussonderprogramm für die Kärntner und Salzburger Tourismusbetriebe, um einerseits die zu erwartenden Einnahmenausfälle zu kompensieren beziehungsweise um andererseits günstigere Urlaubsangebote zu stützen,
4. die Ausarbeitung und sofortige Umsetzung eines speziellen Infopakets für Kärnten und Salzburg durch die Österreich Werbung mit dem Ziel, Reisende und Urlauber umfassend über alle als Folge der Sperre des Tauerntunnels auftretenden Maßgeblichkeiten (alternative Anreise-möglichkeiten nach Kärnten, Salzburg und Osttirol, Mauttarife, et cetera) aufzuklären und den Schaden für die Kärntner, Salzburger und Osttiroler Fremdenverkehrswirtschaft so gering wie möglich zu halten,
5. die Bereitstellung der erforderlichen Mittel zur Schaffung von Anreizsystemen zur verstärkten Verlagerung des Reiseverkehrs auf Bahn und Flugzeug,
6. Schaffung von zusätzlichen LKW-Abstellplätzen zur Entlastung der PKW-Abstellplätze auf den Autobahnraststätten.“

\*\*\*\*\*

Sehr geehrte Damen und Herren! Ich darf Sie bitten, den vorliegenden beiden Entschließungs-anträgen im Interesse des Südens Österreichs und im Interesse der Koordinierung der Kata-strophentfälle in Österreich und auch zur Absicherung der freiwilligen Helfer, die vor Ort rund um die Uhr, 365 Tage im Jahr, erfolgreich im Einsatz sind, endlich beizutreten. (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

16.47

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Jener Entschließungsantrag, den Herr Abgeordneter Haupt als ersten in seinen Grundzügen als Antrag Mag. Firlinger skizziert hat, ist sehr umfangreich, wird vervielfältigt, in schriftlicher Form verteilt und steht mit in Verhandlung.

*Dieser Entschließungsantrag hat folgenden Wortlaut:*

***Entschließungsantrag***

*der Abgeordneten Mag. Firlinger, Mag. Haupt und Kollegen betreffend Hebung der Sicherheit in Tunnels*

*Die Bundesregierung wird im Hinblick auf die Tatsache, daß mit Verkehrsfragen in unterschiedli-chen Kombinationen die Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr, wirtschaftliche Ange-legenheiten, innere Angelegenheiten und Finanzen befaßt sind, ersucht, klare Kompetenzauftei-lungen zu schaffen, insbesondere ein umfassendes Verkehrsministerium, und bis dahin gemein-sam kurzfristig alle nötigen Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit in Tunnels zu ergreifen beziehungsweise als Eigentümervertreter von ausgelagerten Gesellschaften dafür zu sorgen, daß diese Maßnahmen ergriffen werden, insbesondere:*

*Eine routinemäßige Überprüfung der Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers (Tachoscheibe) bei der Mautstelle, im Fall eines Verstoßes gegen die Lenkzeitregelungen keine Einfahrt in den Tunnel.*

**Präsident Dr. Heinz Fischer**

*Die Errichtung von automatischen Waagen bei den Mautstellen, die es ermöglichen, überladene Fahrzeuge grundsätzlich zurückzuweisen, weil die Bremsleistung beeinträchtigt ist.*

*Die Intensivierung der derzeit nur stichprobenartigen technischen Kontrollen an LKW und Bussen auf gefährlichen Straßenabschnitten, also insbesondere auch vor Tunnels.*

*Die Einrichtung eines Videoüberwachungssystems, das einzelne Fahrzeuge identifizieren kann und so die Kontrolle ermöglicht, welche Fahrzeuge in den Tunnel ein- und ausgefahren sind beziehungsweise sich noch darin befinden.*

*Die Hebung des Sicherheitsstandards von nicht auf sicherere Verkehrsmittel verlagerbaren Gefahrguttransporten durch Wiedereinführung von Routinekontrollen und Begleitfahrzeugen sowie die Schaffung der personellen und organisatorischen Voraussetzungen dafür.*

*Eine Kompetenzbereinigung im Bereich der Zivilschutzeinrichtungen zum Zweck der Schaffung von speziell für Tunnels zuständigen Feuerwehrkräften.*

*Die Schaffung von Sicherheitszellen als Fluchträume in regelmäßigen, kurzen Abständen, so weit ein direkter Ausstieg oder eine Verbindung in den Paralleltunnel technisch nicht möglich ist.*

*Die Evaluierung der bestehenden einröhrigen Tunnels hinsichtlich des Baues der 2. Röhre unter dem Gesichtspunkt von Sicherheit sowie Menge und Art des Verkehrsaufkommens und Prioritätenreihung des Ausbaues.*

*Die maßgebliche (Mit-)Finanzierung der Ausbaumaßnahmen auf Transitrouten durch EU-Mittel.*

*Eine verkehrspolitische Weisung an die ÖBB, gezielt Gefahrguttransporte zu aquirieren und – es gibt unausgenützte Fördermittel – kostengünstig anzubieten.*

*Die Benützung langer Eisenbahntunnels nur mit Waggons mit Notbremsüberbrückung zuzulassen, um brennende Waggons aus dem Tunnel herausziehen zu können.*

*Die Überprüfung aller Sicherheitskonzepte von bestehenden wie in Planung oder Bau befindlichen Bahn- und Straßentunnels und rasche Anpassung an den optimalen Standard.*

*Die Schaffung von Notbeleuchtungen, Löscheitungen, Fluchtwegkennzeichnungen und so weiter, soweit nicht vorhanden (vor allem in älteren Bahntunnels).*

*Die Überprüfung neuer Tunnelprojekte auf tatsächliche Notwendigkeiten, insbesondere die Notwendigkeit der mitunter extremen Länge, beziehungsweise auf die Möglichkeit einer zweiröhrligen Ausführung aus Sicherheitsgründen.*

\*\*\*\*\*

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Der zweite Entschließungsantrag – jener, den Herr Abgeordneter Haupt verlesen hat – wurde ebenfalls geschäftsordnungsgemäß eingebracht und steht gleichfalls mit in Verhandlung.

Nächster Redner ist Herr Abgeordneter Schwemlein. – Bitte, Herr Abgeordneter.

16.48

**Abgeordneter Emmerich Schwemlein (SPÖ):** Sehr geehrter Herr Präsident! Meine Herren Bundesminister! Meine Damen und Herren! Da dieser tragische Unfall in meinem Wahlkreis passiert ist, erlauben Sie mir ein paar Bemerkungen, aber auch, doch einiges in diesem Zusammenhang zurechtzurücken.

Es ist grundsätzlich falsch, zu behaupten, die Katastrophenpläne wären unzureichend gewesen. Es ist grundsätzlich falsch, zu behaupten, das Krisenmanagement wäre mangelhaft gewesen. Denn Tatsache ist, daß der Einsatz vorbildlich über die Bühne gegangen ist: Über 400 Männer

**Abgeordneter Emmerich Schwemlein**

und mehr als 60 Einsatzfahrzeuge haben exzellente Arbeit geleistet. (*Beifall bei SPÖ und ÖVP. – Abg. Scheibner: Das bestreitet ja niemand!*)

Meine Damen und Herren! Es ist auch falsch, wenn behauptet wird, der Großteil der österreichischen Tunnels wäre in einem schlechten Zustand. Diskussionen der Vergangenheit und Aussagen von Experten bestätigen genau das Gegenteil.

Ich möchte aber auch bezüglich der zweiten Tunnelröhre ein paar Feststellungen treffen. Seit 1988 liegen fertige Pläne auf. Und eines ist Tatsache, meine Damen und Herren: Seit 1988 verfolgen in Salzburg freiheitliche Landesräte einen Kurs, der nicht mehr nachvollziehbar ist. Tatsache ist, daß heute von Seiten der Freiheitlichen reklamiert wird, diese zweite Röhre so rasch wie möglich zu bauen, in der Vergangenheit haben sie sich aber massiv dagegen ausgesprochen!

Tatsache ist, daß auch ein Brief des Landeshauptmann-Stellvertreters Karl-Heinz Grasser vom 12. August 1997 vorliegt, in welchem er dem Herrn Verkehrsminister mitgeteilt hat, daß Maßnahmen, die zu einer Verstärkung der Verkehrsbelastung auf den genannten Streckenabschnitten führen können, aus seiner Sicht strikt abzulehnen sind, speziell der Ausbau der Tauern Autobahn. – So weit der freiheitliche Landesrat Grasser, meine Damen und Herren! (Abg. Scheibner: *Was sagen die SPÖ-Landesräte in Salzburg dazu?*)

Tatsache ist weiters, daß in der Vergangenheit zwei politische Parteien klare Positionen eingenommen haben, nämlich die ÖVP, die kategorisch den Bau einer zweiten Tunnelröhre abgelehnt hat, und die sozialdemokratischen Landesregierungsmitglieder, die stets **für** den Bau der zweiten Tunnelröhre waren. (Abg. Scheibner: *Ihr Kollege Hofmann sagt, daß die Landesregierung geschlossen dagegen war!*)

Meine Damen und Herren! Die Frage ist nur, ob wir mit dem Bau einer weiteren Tunnelröhre, ob es jetzt an dieser Stelle der Autobahn ist oder an einer anderen, tatsächlich alle Probleme lösen. Ich bin davon überzeugt, daß die Infrastruktur Mängel in sich birgt, und wenn es uns gelingt, durch eine Verbesserung der Infrastruktur Gefahren zu reduzieren, dann ist es gut. Aber es gibt einen absoluten Schwachpunkt im Verkehr, meine Damen und Herren, und dieser Schwachpunkt ist wohl der Mensch, anders kann man es nicht erklären, warum Verkehrsteilnehmer so oft Fehlverhalten an den Tag legen.

Ich habe das heute früh erlebt, als ich nach Salzburg gefahren bin. Sechs Straßentunnels – einröhlig und zweiröhlig – hatte ich dabei zu passieren, und wenn ich betrachte, mit welcher Geschwindigkeit gefahren wurde, wo überall ich überholt wurde, dann denke ich mir, diese Dichte der Berichterstattung hätte in diesem Zusammenhang doch eigentlich zu einem Umdenken, zu mehr Vernunft bei den Verkehrsteilnehmern führen müssen. Das war aber leider nicht der Fall. Es wird nach wie vor gegen die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung verstößen!

Meine Damen und Herren! Daher meine ich, einen ganz wesentlichen Punkt hier erwähnen zu müssen. Es wäre, wie ich vorhin gesagt habe, durchaus begrüßenswert, wenn die zweite Tunnelröhre gebaut würde, aber ich glaube, daß es mindestens ebenso notwendig ist, die arbeitsrechtlichen Bestimmungen für die LKW-Fahrer zu verbessern, denn sie sind es, die absolut ausgebeutet werden! (*Beifall bei der SPÖ.*) Zweitens ist es ganz wesentlich, viel mehr Geld in die Verkehrserziehung hineinzustecken, um auch auf diese Art und Weise zu einer Verbesserung zu kommen.

Ich darf abschließend noch folgenden Entschließungsantrag einbringen – Herr Präsident, ich werde nur ein paar wesentliche Punkte hervorheben und bitte Sie, ihn in die Verhandlungen mitaufzunehmen:

**Entschließungsantrag**

der Abgeordneten Parnigoni, Mag. Kukacka, Eder, Schwarzenberger, Mag. Maier, Gatterer, Schwemlein, Dr. Antoni und Genossen betreffend Maßnahmenkatalog angesichts der Brandkatastrophe im Tauern tunnel

**Abgeordneter Emmerich Schwemlein**

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die zuständigen Mitglieder der Bundesregierung werden ersucht, alle notwendigen Maßnahmen umgehend in Angriff zu nehmen, die sicherstellen, daß es möglichst rasch zu einer Realisierung der zweiten Tunnelröhre im Tauern- und Katschbergtunnel kommt. Hierfür ist die Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut für Lastkraftwagen unerlässlich.

Ebenso werden die Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr und wirtschaftliche Angelegenheiten ersucht, nach den Überprüfungen Berichte vorzulegen.

\*\*\*\*\*

Meine Damen und Herren! Ich bitte Sie zum einen um Ihre Zustimmung zu diesem Entschließungsantrag und zum zweiten, daß wir die aufgestellten Forderungen erfüllen: Verbesserung der Situation für die LKW-Fahrer und mehr Geld für die Verkehrssicherheit, um die Menschen zu unterstützen. (Beifall bei SPÖ und ÖVP.)

16.53

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Dieser umfangreiche Entschließungsantrag, über den Herr Abgeordneter Schwemlein in seinen Grundzügen referiert hat, wird ebenfalls in schriftlicher Form verteilt und steht dann zur Diskussion und Abstimmung.

*Der Entschließungsantrag hat folgenden Wortlaut:*

***Entschließungsantrag***

*der Abgeordneten Parnigoni, Mag. Kukacka, Eder, Schwarzenberger, Mag. Maier, Gatterer, Schwemlein, Dr. Antoni betreffend Maßnahmenkatalog angesichts der Brandkatastrophe im Tauerntunnel*

Der Nationalrat wolle beschließen:

*Die zuständigen Mitglieder der Bundesregierung werden ersucht, alle notwendigen Maßnahmen umgehend in Angriff zu nehmen, die sicherstellen, daß es möglichst rasch zu einer Realisierung der zweiten Tunnelröhre im Tauern- und Katschbergtunnel kommt. Hierfür ist die Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut für Lastkraftwagen unerlässlich.*

*Die zuständigen Mitglieder der Bundesregierung werden weiters ersucht, sicherzustellen, daß der Verkehrssicherheit absolute Priorität sowohl im Hinblick auf den finanziellen Mittelbedarf als auch im Hinblick auf die unabdingbare Notwendigkeit verstärkter Kontrollmaßnahmen auf der Straße eingeräumt wird. In diesem Sinne wäre eine umgehende Prüfung zu veranlassen, welche zusätzlichen Verkehrsregelungen – insbesondere auch im Bereich der Gefahrguttransporte – zur Gewährleistung beziehungsweise weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den österreichischen Tunnelstraßenstrecken sowie den durch die beiden Tunnelkatastrophen (Mont Blanc und Tauern) hinkünftig vermehrt in Anspruch genommenen Ausweichrouten (zum Beispiel Brenner) erforderlich sind. Insbesondere wären Maßnahmen zu setzen, wie sie Frankreich für den Fréjus-Tunnel getroffen hat, wie zum Beispiel verpflichtende Begleitung für Gefahrguttransporte.*

*Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr und der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten werden ersucht, dem Nationalrat über das Ergebnis der hinsichtlich der Eisenbahntunnel beziehungsweise Straßentunnel durchgeföhrten Überprüfungen und gegebenenfalls über andere sicherheitsrelevante Probleme zu berichten.*

*Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr wird weiters ersucht, dafür Sorge zu tragen, daß die notwendigen Maßnahmen zur Bewältigung der Situation sowie die auf europäischer Ebene zur Verbesserung der Sicherheit von Tunneln in Europa erforderlichen Maßnahmen bei der nächsten Tagung des EU-Verkehrsministerrates am 17./18. Juni erörtert werden.*

\*\*\*\*\*

**Präsident Dr. Heinz Fischer**

**Präsident Dr. Heinz Fischer:** Nächster Redner ist Herr Abgeordneter Schwarzenberger. Es ist eine Redezeit von 6 Minuten vorgeschlagen. – Bitte, Herr Abgeordneter.

16.54

**Abgeordneter Georg Schwarzenberger (ÖVP):** Herr Präsident! Meine Herren Bundesminister! Herr Staatssekretär! Sehr geschätzte Damen und Herren! Menschliches Versagen ist nie auszuschließen, und Katastrophen können daher immer wieder passieren. Aber sicherlich wäre diese Katastrophe nicht so schlimm ausgefallen, wenn der Gegenverkehr bereits **vor** dem Tunnel und nicht erst im Tunnel durch die Ampel angehalten worden wäre.

Um die Wartezeiten zu verkürzen, hat aber das Verkehrsministerium angeordnet, die Ampel an die Baustelle im Tunnel zu verlegen. Der Brand im Tauertunnel, der sich am Samstag früh zum tödlichen Inferno ausbreitete, war offensichtlich schwer unterschätzt worden. Zwischen dem Aufflackern der Flammen nach einem Auffahrunfall und den lebensbedrohenden Explosionen vergingen rund 20 Minuten. Dies geht aus der jüngsten Untersuchung der Katastrophe hervor. In dieser Zeit wäre es möglich gewesen, das 700 Meter entfernte Tunnelende zu erreichen. Die Verkehrsteilnehmer versuchten jedoch vielmehr, den Brand selbst zu löschen, was nicht gelang, und durch die anschließende Explosion kam es zu dieser dramatischen Situation.

Allgemein wurde den Rettungsmannschaften Lob ausgesprochen, den Einsatzkräften, die unter Einsatz ihres Lebens versucht haben, zu retten, was noch zu retten war. Ich erinnere daran, dieser Unfall ist knapp vor 5 Uhr früh passiert, und in dieser frühen Morgenstunde waren die Einsatzkräfte innerhalb von 13 Minuten vor Ort. Und es ist immerhin eine ordentliche Wegstrecke sowohl von Flachau als auch von St. Michael bis hin zum Tunnelportal. Diese Einsatzkräfte verdienen unseren Dank, denn ohne ihren Einsatz wäre die Zahl der Opfer noch viel höher gewesen! (*Beifall bei ÖVP und SPÖ sowie bei den Grünen und beim Liberalen Forum.*)

Aber auch den Opfern muß unser Mitgefühl gelten. Anläßlich dieses Dringlichen Antrages der Freiheitlichen Partei muß ich schon daran erinnern, daß es vor den Nationalratswahlen 1990 eine massive Bürgerinitiative in der dortigen Region – sowohl im Ennstal als auch im Lungau – gegeben hat, und alle politischen Parteien damals von den Bürgerinitiativen mehr oder weniger zurück ... (*Abg. Scheibner: Die SPÖ auch, oder?*) Auch die FPÖ! (*Abg. Scheibner: SPÖ!*) Ich habe im Lungau eine Diskussion mit dem damaligen FPÖ-Abgeordneten Frischenschlager gehabt (*Abg. Dr. Krüger: Jetzt weiß man, warum er nicht mehr bei uns ist!*) – damals war er noch Mitglied der FPÖ! –, der sich damals entschieden gegen den Bau der zweiten Tunnelröhre ausgesprochen hat.

Meine sehr geschätzten Damen und Herren! Das Hauptargument war damals vor allem, daß gut ausgebauten Straßen den Verkehr anziehen. Tatsache ist aber, daß trotz dieses Nadelöhrs der Verkehr in den letzten Jahren um 10 bis 15 Prozent zugenommen hat. Wir haben auf der Tauern Autobahn, auf der Mautstelle in St. Michael im Jahre 1992 4 Millionen Fahrzeuge gezählt, 1996 waren es bereits 5 Millionen Fahrzeuge, 1998 waren es bereits 5,6 Millionen Fahrzeuge.

Aus diesem Grund, Herr Bundesminister Einem, muß ich die Feststellung in Ihrem Brief vom 20. April 1999 – das war erst vor sechs Wochen –, daß das Wachstum nur zwei bis drei Prozent pro Jahr sein werde und daß laut Kuratorium für Verkehrssicherheit die Unfallrate in zweistreifigen Tunnels annähernd gleich sei wie auf vierstreifigen Autobahnen, zurückweisen. Es ist folglich nicht anzunehmen, so heißt es weiter in diesem Brief, daß die beiden einröhigen Scheiteltunnel der Tauern Autobahn übermäßig gefährliche Abschnitte darstellen.

Und weiter heißt es: Der Masterplan sieht daher den Bau der zweiten Röhren für den Tauern- und den Katschbergtunnel nicht vor. – Dazu kann ich nur sagen, ich bin sehr froh darüber, daß es im gestrigen Ministerrat eine anderslautende Entscheidung gegeben hat.

Nun zu den Angriffen des Abgeordneten Barmüller gegen Herrn Landeshauptmann Dr. Schausberger. – Als zu Beginn der Neunzigerjahre geplant war, die zweite Tunnelröhre zu bauen, war nicht Schausberger, sondern noch Haslauer zuständig, der sozusagen den Bevölkerungswillen

**Abgeordneter Georg Schwarzenberger**

dieser Region akzeptiert hat. Aber ich muß dazusagen, daß Schausberger bereits vor Jahren begonnen hat, die Forderung zu erheben, den zweiten Tunnel auszubauen, aber – damit die Bevölkerung es auch akzeptiert – verbunden mit entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen. (Zwischenrufe bei den Freiheitlichen.)

Diese Forderung haben wir Volksvertreter insgesamt zu stellen, und ich muß auch die Vorwürfe des Abgeordneten Haupt zurückweisen, Landeshauptmann Weingartner sei bei der Katastrophe von Galtür fehl am Platze gewesen. Dazu muß ich sagen, der Landeshauptmann ist für die Koordinierung zuständig. Und Haider ist am Samstag am Südportal des Tauerntunnels gewissermaßen fehl am Platze gewesen. Es ist nämlich so dargestellt worden, als ob das schon in Kärnten wäre, aber da ist noch der ganze Lungau dazwischen. Kärnten beginnt ja erst am Südportal des Katschbergtunnels und nicht am Südportal des Tauerntunnels. (Präsident Dr. **Neisser** übernimmt den Vorsitz.)

Eine Forderung muß ich allerdings erheben. Es wird im Sommer zu einer Katastrophensituation bei den Ausweichrouten kommen, etwa auf der Felbertauern Straße, auf der Ennstal Bundesstraße, aber auch auf der Tauern Autobahn, wo dann der gesamte Verkehr durch Badgastein geleitet werden muß. In dieser Angelegenheit müssen Maßnahmen gesetzt werden! Es gab bisher schon auf allen diesen Strecken während der Saison und vor allem am Wochenende Stausituationen. Wenn jetzt die Tauern Autobahn ausfällt und in der Sommersaison zwei Millionen Fahrzeuge auf andere Straßen umgeleitet werden müssen, dann müssen dringend Maßnahmen gesetzt werden, damit die Bevölkerung, die in dieser Region lebt, nicht total im Verkehr erstickt! (Beifall bei der ÖVP.)

17.01

**Präsident Dr. Heinrich Neisser:** Nächster Redner ist Herr Abgeordneter Mag. Peter. – Bitte, Herr Abgeordneter.

17.01

**Abgeordneter Mag. Helmut Peter** (Liberales Forum): Herr Präsident! Meine Herren auf der Regierungsbank! Meine Damen und Herren! Ich weiß, Herr Schwarzenberger: Angriff ist die beste Verteidigung! Ich halte nur eines mit Bedauern fest: daß es die Salzburger Landesregierung war, die sich über viele Jahrzehnte, noch bis in die Amtszeit von Landeshauptmann Katschthaler zurück, dem Bau der zweiten Röhre des Tauerntunnels verschlossen hat. Warum Sie Herrn Frischenschlager jetzt sozusagen durch das Parlament ziehen, kann ich nicht einsehen, aber vielleicht ist Ihnen nichts anderes eingefallen.

Daß wir hier im Hohen Hause über die menschliche Betroffenheit angesichts der Katastrophenopfer gesprochen haben, war richtig, und ich schließe mich dem an! Ich möchte aber auch die wirtschaftliche Betroffenheit erwähnen, die Schwarzenberger nur kurz angetönt hat.

Diese Katastrophe hat Auswirkungen auf jene Menschen, die im Lungau wohnen und die in Kärnten wohnen – die Osttiroler wird es ein bißchen weniger erwischen, weil sie über das Pustertal und über die Brenner Autobahn leichter erreichbar sind –, aber vor allem, wie gesagt, auf die Menschen im Lungau.

Die Bevölkerung im Lungau hat seit 1971 einen wirtschaftlichen Aufschwung erlebt, den sie ohne Tauern Autobahn nie erlebt hätte. Die Menschen haben neue Arbeitsplätze gefunden, haben neue touristische Betriebe angesiedelt und Erfolg damit gehabt, und zwar in einem Zwei-Saisonen-Tourismus: sowohl im Winter als auch im Sommer.

Diese Betriebe sind heute vom Verkehr abgeschnitten, denn die Alternativen, die es gibt, um den Lungau zu erreichen, sind nun einmal nur der Radstädter Tauern-Paß, wo wir die Situation kennen, die Erzherzog-Johann-Straße über den Sölkpaß, wo es noch viel schlimmer ist, und etwas weiter weg das Pölstal über den Triebener Tauern-Paß.

Niemand kann sich vorstellen, daß das Verkehrsaufkommen, das wir im Sommer dort erwarten – der Verkehr, der sonst über die Tauern Autobahn geflossen wäre, und zwar mit einer

**Abgeordneter Mag. Helmut Peter**

Dichte von bis zu 30 000 PKW am Tag! –, nur annähernd von der Kapazität dieser Ausweichrouten erfaßt werden können.

Ganz ähnlich ist es in Kärnten. Der Tourismus in Kärnten ist sehr stark sommerorientiert, und dieser hat gerade in den letzten Jahren schmerzhafte Rückgänge zu verzeichnen gehabt. Dort geht es sozusagen ans ökonomisch Eingemachte!

Herr Wirtschaftsminister! Kärnten wird ohne Zweifel diese Einschränkung seiner Erreichbarkeit spüren. Kärnten hat drei Ausweichstrecken: Das ist die Strecke über Böckstein – dazu sagt uns die Bundesbahn, mehr als zwei bis drei Züge in der Stunde könne sie da nicht führen –, das ist die Strecke über den Großglockner – wenn dort 3 000 Autos am Tag fahren, dann ist die Großglockner Hochalpenstraße mehr als voll –, und das ist vielleicht noch die Straße über den Felber Tauern, die schon jetzt in den Sommermonaten sehr stark ausgelastet ist.

Das heißt, Herr Bundesminister, daß wir nicht nur ein Verkehrschaos – das wir heuer im Sommer erwarten –, sondern auch starke und schmerzhafte wirtschaftliche Einbußen zu diskutieren haben. (*Zwischenruf des Abg. Haigermoser.*) – Zu diesem Antrag werde ich mich später noch äußern.

Herr Bundesminister! Sie haben die Sektion „Tourismus“ eingerichtet. Ich denke, daß diese jetzt ihre erste Bewährungsprobe bestehen kann, und zwar in jenem Aufgabenbereich, in dem sie, wie Sie meinen, eingesetzt werden soll, nämlich im Bereich der Koordination und der Hilfestellung bei der Lösung von Problemen der genannten Art.

Ich nenne Ihnen drei Forderungen der Tourismuswirtschaft, und ich bitte Sie, diese zu prüfen. Ich stelle sie Ihnen bewußt nicht in Antragsform, weil ich glaube, daß wir sie auch in dieser Form diskutieren können. (*Abg. Haigermoser: Er wird nicht fertig geworden sein!*)

Die erste Forderung: Reparatur des kaputten Tunnels. Man kann ihn auf zwei Arten reparieren: Man kann ihn so reparieren, wie wir Österreicher und Österreicherinnen alle ... (*Neuerlicher Zwischenruf des Abg. Haigermoser.*) Jetzt sei einmal still, Haigermoser! Du redest immer dazwischen, und kein Mensch weiß, warum! (*Beifall beim Liberalen Forum.*)

Wir haben zwei Möglichkeiten, diesen Tunnel zu reparieren: Wir haben erstens die Möglichkeit einer üblichen Bundesbaustelle, die Sie kennen und die ich kenne, und wir haben zweitens die Möglichkeit, zu versuchen, diesen Tunnel in einem Dreischichtbetrieb wirklich so schnell wie möglich wiederherzustellen.

Zweite Forderung: Ich glaube, daß wir den Versuch unternehmen sollten, auf der E 52 ab München ein Informationssystem einzurichten, und zwar ein Informationssystem, das über Radiosender geht. Das gibt es in Amerika schon. Sie kennen das sicher auch. Die Fahrer auf der Straße wissen, daß sie, wenn sie beispielsweise Kanal 52 oder 67 oder welches Band auch immer hören, laufend Informationen darüber bekommen, welche Möglichkeiten sie haben, welche Ausweichrouten sie sinnvollerweise verwenden können.

Dritte Forderung: Ich glaube, daß wir eine Aktion starten sollten – und das ist, wie ich meine, eine fördernde Aktion –, mit der wir jene Gäste, die im Lungau oder in Kärnten ihren Urlaub verbringen, von der Entrichtung der Mautgebühr befreien. Ich denke, daß es einen Pool geben sollte, in den einerseits die Betriebe und andererseits auch der Bund als sinnvolle Förderung einen gewissen Beitrag leisten sollten.

Der Antrag der Freiheitlichen, den Mag. Haupt verlesen hat, zielt in diese Richtung. Ich werde ihm aber nicht zustimmen, weil die Punkte eins, zwei und drei des Entschließungsantrags meiner Auffassung nach von der Formulierung her nicht beschlußfähig sind.

Herr Bundesminister! Es muß in Österreich immer etwas passieren, damit etwas passiert – das ist das Traurige in diesem Land! Es muß immer zuerst ein Unglück geschehen, damit wir uns zusammensetzen und sagen, wann wir denn nun das hochrangige Straßennetz fertigbauen werden.

**Abgeordneter Mag. Helmut Peter**

Ich lasse mir eines nicht einreden: daß wir nach 50 Jahren Wohlstand in dieser Republik nicht die finanziellen Mittel haben, um ein hochrangiges Straßennetz fertigzubauen, das wir nach 50 Jahren Wohlstand in dieser Republik noch immer nicht fertiggebaut haben, meine Damen und Herren. Das ist doch der eigentliche Skandal in dieser Sache! (*Beifall beim Liberalen Forum sowie des Abg. Scheibner.*)

Die Katastrophe, die bedauerlicherweise passiert ist, ändert aber letztlich nichts daran. Finanzielle Mittel sind, wenn man sie richtig einsetzt, vorhanden. Ich nenne als Beispiel dafür nur den Katastrophenfonds. Der Katastrophenfonds wurde in den letzten Jahren nur ausgeräumt. Ich weiß schon, in der jetzigen gesetzlichen Formulierung wären diese Ausgaben nicht gedeckt, aber diese Bundesregierung hat schon mehr gesetzliche Formulierungen geändert, um zu Geld zu kommen.

Sie haben von 1993 bis 1997 durch die Verringerung der Zweckbindung im Katastrophenfonds und das Ausräumen des Katastrophenfonds anlässlich des Sparpakets diesem insgesamt 12 Milliarden Schilling entzogen. Ich wiederhole: **12 Milliarden Schilling!** Damit hätten Sie eine Menge zweite Tunnelröhren bauen können – ganz abgesehen davon, was wir an Lawinenverbauten **nicht** gemacht haben, was einen Katastrophenwinter im Jahre 1999 zur Folge hatte.

Es ist eben ein Unterschied – am Beispiel Ischgl erklärt –, ob man, wie vor 20 Jahren, einen Tourismusort hat, der im Winter 100 000 Nächtigungen zu verzeichnen hat, oder ob man, nach 20 Jahren, einen sehr erfolgreichen Tourismusort hat, der eine Million Nächtigungen im Winter hat. Da werden sich die Anforderungen an die öffentliche Hand natürlich anders darstellen. Aber diese Investitionen haben Sie nicht getätigt. Im Gegenteil: Sie, Rot und Schwarz gemeinsam, haben den Katastrophenfonds, der aus der Körperschaftsteuer und aus der Einkommensteuer gut dotiert war – das war eine Zweckbindung von 2,29 Prozent –, bis auf 1,428 Prozent ausgeräumt.

Aber es gelingt Ihnen nicht einmal, jene Mittel, die im Katastrophenfonds vorhanden sind, jährlich auszunützen – weil die Planungen zu langsam vor sich gehen. Ich weiß schon, daran ist teilweise der Landwirtschaftsminister schuld, teilweise auch der Finanzminister, dieser schiebt es dann auf den Wirtschaftsminister. – Ich lasse mich ungern im Kreise schieben, meine Herren auf der Regierungsbank! Fest steht, daß Sie die finanziellen Mittel hatten, sie aber nicht genutzt haben.

Wenn Sie also jetzt davor stehen, daß wir nach 50 Jahren wirtschaftlicher Entwicklung in der Zweiten Republik noch immer kein hochrangiges Straßennetz haben, das den Anforderungen des nächsten Jahrzehnts genügt, dann, so meine ich, werden Sie den Weg des Vermögenstauschs gehen und das tun müssen, was Ihnen die Industriellenvereinigung und auch die Liberalen immer wieder vorschlagen: Trennen Sie sich von nicht betriebsnotwendigem staatlichen Besitz im Privatisierungsbereich!

Die Republik Österreich besitzt 12 Prozent der Grundfläche dieses Landes. Über 10 000 Quadratkilometer dieses Landes gehören der Republik Österreich. Sagen Sie jetzt bitte nicht, daß das lauter Schutzwälder und Bahntrassen sind! Sie wissen ganz genau, daß dem nicht so ist.

Da gibt es ein großes Potential für Privatisierungen, das der Finanzminister bereits teilweise, aber noch zuwenig angegangen hat, deren Erlöse er aber immer wieder dem Budget zufüht. 2 Milliarden Schilling machten 1998 die Erlöse aus Grundverkäufen aus, und 3 Milliarden Schilling plant der Finanzminister für 1999 zu lukrieren. Diese Mittel müssen Sie im Sinne eines Vermögenstauschs zweckwidmen, um jene Infrastruktur in Österreich zu errichten, die Sie leider in den letzten Jahrzehnten, in denen Sie an der Regierung sind, zu schaffen verabsäumt haben. (*Beifall beim Liberalen Forum.*)

Lassen Sie mich abschließend noch den Entschließungsantrag des Herrn Kollegen Barmüller verlesen, zu deren Verlesung er selbst nicht mehr gekommen ist. Er betrifft Informationen zur Vermeidung von Unfällen und zum Verhalten in Gefahrensituationen und lautet:

---

**Abgeordneter Mag. Helmut Peter**

### **Entschließungsantrag**

des Abgeordneten Mag. Thomas Barmüller und weiterer Abgeordneter betreffend Informationen zur Vermeidung von Unfällen und zum Verhalten in Gefahrensituationen

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung wird ersucht, Maßnahmen zu setzen, um Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker in geeigneter Weise über das richtige Verhalten zur Vermeidung von Straßenverkehrsunfällen in Tunnelanlagen und über das zweckmäßige Verhalten in entsprechenden Gefahrensituationen zu informieren.“

\*\*\*\*\*

Ich danke schön. (*Beifall beim Liberalen Forum.*)

17.09

**Präsident Dr. Heinrich Neisser:** Der soeben verlesene Entschließungsantrag ist ausreichend unterstützt und wurde geschäftsordnungsgemäß überreicht. Er wird in die Verhandlungen mit einbezogen.

Ich erteile jetzt Frau Abgeordneter Dr. Petrovic das Wort. – Bitte.

17.10

**Abgeordnete MMag. Dr. Madeleine Petrovic** (Grüne): Herr Präsident! Geschätzte Mitglieder der österreichischen Bundesregierung! Hohes Haus! 50 Jahre Wohlstand – mein Vorredner hat es angesprochen –, und ich wundere mich darüber, daß man ein einstmais viel dichteres Schienennetz systematisch ausgedünnt hat, daß man auch die Attraktivität im Betrieb in vielen Bereichen nicht erhöht, sondern gesenkt hat, und daß daher sehr viele gefährliche Transporte auf den Straßen unterwegs sind. Ich wundere mich ferner darüber, daß trotz aller Lippenbekennisse zwischen Wahlen echte Maßnahmen, die dazu beitragen würden, diese Belastung auf den Straßen zu senken und damit auch eine Erhöhung des Risikos zu vermeiden, unterbleiben.

Wo ist denn die Ökosteuer, Herr Wirtschaftsminister und Herr Verkehrsminister, die dazu beitragen könnte, daß die Transporte von Gütern des täglichen Bedarfs nicht in so großem Umfang, wie es derzeit der Fall ist, auf der Straße stattfinden? Die Sicherheit ist durch Neubauten höchstens am Rande zu beeinflussen und zu verbessern. Und Sie sollten auch so ehrlich sein, zu sagen, daß der jetzt im Rahmen des Ministerrates gefaßte Beschuß fruestens in etlichen Jahren greifen wird. Was tun Sie denn bis dahin?

Meine Kollegin Gabriela Moser hat es Ihnen vorgetragen: Von den 25 Tunnelstrecken, die über zwei Kilometer lang sind, sind lediglich sieben zweiröhrig ausgebaut. Was ist denn mit den restlichen 18 Tunnels? Woher wissen Sie denn, wo sich der nächste Unfall ereignen wird und wo man daher mit Priorität ausbauen soll? – Das ist ein Sicherheitsplacebo!

Herr Kollege Posch! Fällt Ihnen vielleicht für die Zwischenzeit auch etwas ein? Ich meine, es muß doch auch einstweilen Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit auf der Straße geben, die **sofort** greifen, zum Beispiel in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen oder von Begleitmaßnahmen für Gefahrguttransporte insbesondere auf Tunnelstrecken, im Bereich einer möglichen Blockabfertigung.

Wenn ein gefährlicher Transport auf der Straße stattfindet – ich habe meine Zweifel, ob das überhaupt der Fall sein sollte –, dann sollte es in besonderen Ausnahmefällen, wenn es um **sehr** gefährliche Transporte geht, doch das geringere Übel sein, notfalls einen Transport einmal **allein** durch einen Tunnel zu schicken, anstatt Menschen in Gefahr zu bringen. Ich weiß, daß diese Maßnahmen unpopulär sind, daher haben Sie sich darauf verlassen, daß schon nichts passieren wird! Und jetzt verabreichen Sie der Bevölkerung mit diesem Beschuß des Ministerrates ein reines Sicherheitsplacebo.

**Abgeordnete MMag. Dr. Madeleine Petrovic**

Meine Damen und Herren! Ich war immer der Meinung, daß die Beschlüsse im Ministerrat einstimmig erfolgen. Ich weiß daher nicht, was es soll, wenn Sie nun einander den Ball der Verantwortung zuspielen. Ganz offenbar haben Sie bei allen Maßnahmen, die getroffen worden sind, beide in unterschiedlichen Funktionen mitgewirkt. Auch der Herr Bundeskanzler hat daran mitgewirkt, **alle** Mitglieder der Bundesregierung haben mitgewirkt.

Es ist im Bereich der Sicherheit in den letzten Jahren vieles wirklich abgebaut worden, und ich stelle Ihnen die Frage: Warum hat man denn das gemacht? – Bis 1998 galt das Bundesgesetz über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, das unter anderem folgende Maßnahmen vorsah: Begleitfahrzeuge, Mindestabstände, Meldungen an den Tunnelwart und so weiter. Das ist in dieser Form abgeschafft worden. Seit 1. September 1998 gibt es dafür neue Rechtsgrundlagen, und zwar das Gefahrgutbeförderungsgesetz. Dadurch hat sich einiges geändert.

Das, was Sie, Herr Verkehrsminister, uns in einer Anfragebeantwortung als Vorteil geschildert haben, bringe ich hiermit dem Hohen Haus zur Kenntnis, nämlich, daß für Verstöße gegen die Gefahrgutbeförderungsvorschriften Mindeststrafsätze von 1 000, 5 000 oder 10 000 S vorgesehen sind. – Das als „Fortschritt“ zu bezeichnen, scheint mir angesichts der Konsequenzen eines einzigen Unfalls mit gefährlichen Gütern geradezu makaber. (*Beifall bei den Grünen.*) Das ist wirklich eine makabre Regelung, denn da sind 10 000 S nicht einmal ein Tropfen auf den heißen Stein. Ich frage Sie, ob das Sicherheit nach Art der großen Koalition bedeutet.

Oder: Es ist mit dem Wegfall des alten Gesetzes auch die Tunnelverordnung, die für alle österreichischen Tunnels galt, abhanden gekommen. Es ist kein adäquater Ersatz geschaffen worden, obwohl das möglich gewesen wäre. Österreich hätte vor Inkrafttreten der einschlägigen EU-Richtlinie am 31. Dezember 1996 die Möglichkeit gehabt, Sonderregelungen im Sinne der Sicherheit zu schaffen, und zwar in Richtung Verlagerung bestimmter Transporte von der Straße auf die Schiene. – Niemand in der Bundesregierung hat sich dafür stark gemacht. Da waren verschiedene Verkehrsminister am Werk: kurzfristig der heute amtierende Bundeskanzler Klima, dann Scholten, jetzt jemand, der das ganze Problem geerbt hat.

Ich frage mich: Warum hat man von der Möglichkeit, gewisse höchst gefährliche Transporte auf der Straße zu verbieten, nicht Gebrauch gemacht? – Jetzt ist es zu spät! Jetzt gilt die einschlägige EU-Richtlinie, jetzt ist die Tunnelverordnung abgeschafft, und einen entsprechenden Ersatz gibt es nicht – mit Ausnahme der genannten wirklich lächerlichen Strafbestimmungen.

Meine Damen und Herren! Es ist im Bereich der Verkehrsregelungen von den Mitgliedern der österreichischen Bundesregierung aktiv Sicherheit **abgebaut** worden, und das halte ich wirklich für unverantwortlich! (*Beifall bei den Grünen.*)

Ich fasse zusammen: Eine Anhebung der Sicherheit ist kurzfristig durch Neubauten überhaupt nicht möglich. Ob das im Einzelfall da oder dort Sinn macht, sollte nach einer Prioritätenreihung geprüft werden. Das kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß die großräumige Antwort nur heißen kann: Ganz gefährliche Transporte haben auf der Straße nichts verloren, denn dort wird es **immer** unsicherer sein als auf der Schiene! Und man sollte sich endlich auch einmal dazu bekennen, wirklich großzügig und nicht konzentriert auf einige wenige Tunnelstrecken den Bereich der Eisenbahn auszubauen, sie wirklich zu **dem** modernen Verkehrsmittel zu machen, das gerade im Güterverkehr für ein höheres Maß an Sicherheit sorgt.

Herr Verkehrsminister! Das hieße dann aber auch, daß man dort keinesfalls auf Kosten der Sicherheit sparen dürfte. Wenn es aber auch im Bereich der Eisenbahn lange Tunnelstrecken mit gemischtem Verkehr – beispielsweise im Wienerwald Tunnel im Verbund mit dem Lainzer Tunnel – gibt, die – jedenfalls im Wiener Bereich – einröhrig ausgebaut sind, dann stelle ich schon die Frage: Kann das nach dieser Katastrophe noch die richtige Antwort sein?

Seitens der Grünen gibt es ein hundertprozentiges Ja zu einem entschlossenen und viel großzügigeren Ausbau der Bahn. Aber auch in diesem Fall, Herr Verkehrsminister, ist jetzt jedenfalls eine Erklärung Ihrerseits fällig, wie Sie es in diesem Bereich mit der Frage der Sicherheit halten. (*Beifall bei den Grünen.*)

**Präsident Dr. Heinrich Neisser**

**Präsident Dr. Heinrich Neisser:** Ich erteile jetzt Herrn Abgeordnetem Haigermoser mit einer gewünschten Redezeit von 5 Minuten das Wort. – Bitte.

17.18

**Abgeordneter Helmut Haigermoser** (Freiheitliche): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich werde und muß mich ganz kurz auch mit der Rolle des zuständigen Bundeskanzlers Klima befassen, der rund um die Vorkommnisse betreffend das Bergwerk Lassing gesagt hat, daß ein neues, besser koordiniertes Krisenmanagement in mehreren Ressorts eingerichtet werden soll. – Ende des Zitats. Das waren seine eigenen Worte.

Aber heute glänzt er durch Abwesenheit, meine Damen und Herren. Er hätte heute, ein Jahr danach, die Gelegenheit gehabt, der Öffentlichkeit darzutun, wie er es denn mit seinem seinerzeitigen Versprechen hält. (*Beifall bei den Freiheitlichen.* – *Abg. Dr. Krüger:* Daher ist er nicht da!) – Aber er handelte in etwa nach dem Motto: „Er bestieg sein Pferd und ritt in alle Richtungen davon.“

Meine Damen und Herren! Vorzuschützen, daß Köln so wichtig sei und das Parlament nicht, ist ein bißchen zuwenig. Es ist anerkennenswert, daß sich zumindest einer der zuständigen Minister – der Wirtschaftsminister – dieser notwendigen Debatte gestellt hat. Aber es wäre den Koalitionsrednern besser angestanden – ich habe das nicht zu kritisieren, nur festzuhalten –, zu erkennen, daß das gegenseitige Anschütten nicht die Lösung von Kompetenzstreitigkeiten beziehungsweise von Problemen bringt.

Man hat sich angeschüttet nach dem Motto: „Haust du meinen Klima, dann haue ich deinen Pröll!“, und das ist dann so hin und her gegangen. Dann hat man noch bis Frischenschlager zurückgegriffen, um die Opposition anzuschütten. Aber man hat von keinem einzigen Regierungssprecher vernehmen können, wo es denn nun langgehen soll, wie die Probleme gelöst werden können! Niemand wird so weit gehen und sagen: „Herr Bundesminister, Sie sind für den Tod dieser Menschen direkt verantwortlich!“ – Gott soll abhüten! Aber Sie sind für den Kompetenzschungel, den Sie in Ihrer Regierung noch immer obwalten lassen, verantwortlich, meine Damen und Herren von der Regierung! (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Herr Kukacka – imaginär, nicht anwesend! –, nehmen Sie nicht die großartigen Hilfskräfte in ÖVP-Geiselhaft! Die haben das nicht verdient. (*Neuerlicher Beifall bei den Freiheitlichen.*) Sie haben es wahrlich nicht verdient, daß man jetzt – angesichts dieser großartigen Leistungen – vorschützt, daß ohnehin alles getan wurde, was notwendig war.

Die derzeitige Regierung Klima hat natürlich das Problem – viele Probleme, aber vor allem auch dieses –, daß Herr Bundesminister Einem jetzt schön durchtaucht, so quasi nach dem Motto: „Nichts sagen, auf der Regierungsbank nur nicht auffallen, denn ich habe im April an die Salzburger Landesregierung einen Brief geschickt, in welchem stand, daß wir diesen Tunnel ohnehin nicht brauchen.“ – Herr Schwemlein hat aber gesagt: Die Sozialdemokratie war schon immer dafür! – Da wird einmal mehr die Doppelbödigkeit der sozialistischen Regierung, der Klima-Regierung offenbar, meine Damen und Herren!

Es ist peinlich – das richte ich auch an Ihre Adresse, Herr Bundesminister –, daß Sie der Öffentlichkeit gemeinsam – das ist das einzige Gemeinsame in dieser Bundesregierung – ein peinliches Ping-Pong-Spiel vorgeführt haben, so in der Art: Ich bin nicht zuständig. Der eine ist für die Ampel, der andere für die Feuerwehr, im Zweifelsfall bin ich für nichts zuständig! – Es ist ein Problem der Glaubwürdigkeit, das Sie da haben, nicht so sehr ein Problem des Wollens! (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Es wäre notwendig gewesen, daß Herr Bundeskanzler Klima auftritt, der zwar immer dann, wenn die Fernsehkameras auftauchen – das wurde heute schon angesprochen –, sich in der ersten Reihe fußfrei bewegt, der aber dann, wenn er vor den Vorhang treten sollte, im Parlament sein sollte, hinter dem Vorhang verschwindet, sobald dieser hochgezogen wird, meine Damen und Herren. Das kann nicht im Sinne eines lebendigen Parlamentarismus sein! (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

**Abgeordneter Helmut Haigermoser**

Was geschieht an Hilfeleistung für die inländischen Betroffenen, auch aus wirtschaftlicher Sicht? – Es gab großes menschliches Leid in Galtür, in Vorarlberg bei den Geschädigten. Was geschieht dort an Hilfeleistungen? Ganze Lebenswerke wurden und werden zerstört. Wo ist denn der Katastrophenfonds, um dort klein- und mittelständischen Gewerbetreibenden, ihren Mitarbeitern, jenen, denen das Häusel zerstört wurde, hilfreich unter die Arme zu greifen, anstatt nur Peanuts zu geben? – Da geben Sie nur Almosen! Das ist auch ein Problem Ihrer Budgetgebarung und Ihrer Politik!

Meine Damen und Herren! Daher war es notwendig, daß wir diese Generaldebatte heute mit Ihnen führen – auch wenn Klima Diskussionsverweigerung betreibt! Da wird die Bevölkerung auf unserer Seite sein, denn die mangelnde Vorsorge der Bundesregierung in Katastrophen- und Zivilschutzangelegenheiten ist Faktum. Das können Sie nicht wegdiskutieren, auch nicht mit einzelnen Maßnahmen. (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Meine Damen und Herren! Die Betroffenen – nicht nur die vom Tauerntunnel-Unglück Betroffenen, sondern auch alle anderen Geschädigten, beispielsweise jene in Vorarlberg oder wo auch immer – haben ein Recht auf die Hilfe der Solidargemeinschaft. Das heißt, daß der Staat neben der Spendentätigkeit der einzelnen Bevölkerungsgruppen in Vorlage zu treten hat, meine Damen und Herren.

Herr Bundesminister! Zu guter Letzt, um meine Redezeit nicht zu überziehen: Sie haben die Vignette vor zwei Jahren mit Bestimm eingeführt und gesagt, Sie bräuchten dieses Geld zusätzlich zu den Einkünften aus den zahlreichen Steuern, die es in diesem Bereich schon gibt, um das Straßennetz auszubauen. – Und jetzt fällt Ihnen nichts anderes ein, als eine neue Steuer zu fordern. Aber wir werden Ihnen auf die Finger schauen, ob Sie das Geld dort ausgeben, wo es notwendig ist, und nicht immer wieder in den Sack der Steuerzahler greifen und mit einer neuen Steuer vermeinen, die letzte konterkarieren zu können. (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

17.24

**Präsident Dr. Heinrich Neisser:** Es hat sich weiters Herr Bundesminister Dr. Einem zu Wort gemeldet. – Herr Bundesminister, ich bitte Sie, sich nach Möglichkeit an eine Redezeitbegrenzung von 10 Minuten zu halten. – Bitte.

17.24

**Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr Dr. Caspar Einem:** Herr Präsident! Hohes Haus! Herr Abgeordneter Haigermoser, ein Blick auf den Bildschirm hätte Ihnen gezeigt, daß ich mich schon lange, bevor Sie gesprochen haben, zu Wort gemeldet habe. Jetzt bin ich am Wort. Ich freue mich, Sie zuvor gehört zu haben.

Hohes Haus! Ich darf nun zu einigen der aufgeworfenen Fragen in aller Kürze Stellung nehmen. Herr Abgeordneter Scheibner hat auf einen Brief, der auch jetzt wieder angesprochen worden ist, genauer genommen auf einen Briefwechsel, und zwar zwischen dem Herrn Landeshauptmann von Salzburg und mir, hingewiesen.

Es gibt überhaupt keinen Grund, diesen Brief zu leugnen. Tatsache ist, daß die Experten zu dem Urteil gekommen sind – und das ist gar nicht besonders überraschend und wird auch im Ausland ähnlich angewendet –, daß erst bei tagesdurchschnittlichen Fahrten in der Größenordnung zwischen 20 000 und 25 000 ein vierstreifiger Autobahnbau oder ein vierstreifiger Straßenbau gerechtfertigt erscheint. Dies habe ich dem Herrn Landeshauptmann von Salzburg mitgeteilt und darauf hingewiesen, daß unter diesen Gesichtspunkten ein Ausbau der zweiten Tunnelröhre nicht gerechtfertigt erscheint.

Das Zweite ist, daß ich unter Berufung auf eine Studie des Kuratoriums für Verkehrssicherheit darauf hingewiesen habe, daß die Unfallgefährdung in einröhigen Tunnels und in zweiröhigen Tunnels in etwa gleich ist, sich jedenfalls nicht dramatisch unterscheidet und daß auch das per se noch kein Anlaß wäre, eine zweite Röhre zu bauen. Dies habe ich geschrieben, und das sind Urteile, zu denen man durchaus auch stehen kann.

Außerdem gilt es noch, Politik zu machen. Für die Frage der Entscheidung, welche hochrangigen Straßenbauten in Hinkunft wünschenswert und notwendig sind, ist primär der Herr Wirt-

**Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr Dr. Caspar Einem**

schaftsminister zuständig. Im übrigen ist auch mir bekannt, daß die Landesregierungen von Kärnten und von Salzburg erklärt haben, sie wollen diese Straße. Insofern meine ich, daß man sich auf diese Planung, auf diese Auseinandersetzung, auf dieses Gespräch einlassen muß. Darin besteht Politik. Daher habe ich auch dem Antrag des Herrn Kollegen Farnleitner gestern ohne Schwierigkeiten zustimmen können.

Die Einschätzung, die ich im Brief an den Herrn Landeshauptmann Schausberger zum besten gegeben habe, ist dadurch nicht falsifiziert, sie ist dadurch nicht widerrufen, sie ist zum Ausdruck gebracht, und ich stehe auch heute noch dazu. – Punkt eins.

Zweiter Punkt. Es haben mehrere Redner – der erste war, glaube ich, Herr Abgeordneter Scheibner, dann waren es Herr Abgeordneter Kukacka und auch andere Abgeordnete, zuletzt Frau Abgeordnete Petrovic – darauf hingewiesen, daß es seit dem Außerkrafttreten des ursprünglichen Gefahrgutbeförderungsgesetzes am 1. September 1998 keinerlei Regeln für die Tunnelsicherheit gibt.

Hohes Haus! Das ist einfach falsch! Es gibt zwar erst seit 3. November 1998 – das heißt also durchaus mit einem gewissen Zeitabstand, aber doch – für jeden der hochrangigen Tunnels auf den Autobahnen sogenannte Interimsverordnungen, die regeln, wie Gefahrguttransporte dort stattzufinden haben. Daß da ein rechtsfreier Raum entstanden wäre, ist falsch. Ein solcher ist **nicht** entstanden. Es gibt diese Verordnungen. Sie werden allerdings durch eine Verordnung abgelöst, die ich heute erlassen habe und die für alle Straßentunnels gelten wird.

Aber, um es noch einmal deutlich zu sagen ... (Abg. **Scheibner**: Wieso jetzt gerade? Wieso nicht vor einem oder vor zwei Monaten?)

Herr Abgeordneter Scheibner! Es wundert mich, daß gerade Sie von den Freiheitlichen das ansprechen. – Weil die Hauptschwierigkeit bei der Erlassung dieser Verordnung darin bestanden hat, endlich Stellungnahmen der Länder zu bekommen. (Abg. **Scheibner**: Jetzt ist es aber passiert!) Vorhin hat bereits Herr Abgeordneter Parnigoni darauf hingewiesen, daß die letzte Stellungnahme tatsächlich jene ist, die er zitiert hat, nämlich die des Landes Kärnten vom 20. Mai dieses Jahres. Ich kann Ihnen die Geschäftszahl sagen: Es ist die Zahl 17E72/41/99, und sie trägt die Unterschrift: „Mit freundlichen Grüßen für den Landeshauptmann: Dipl.-Ing. Wilhelm Fortin.“ Wer immer das sein mag. (Abg. **Scheibner**: Das war nicht die erste Stellungnahme!)

Die erste Stellungnahme, Herr Klubobmann, war eine Stellungnahme zur Interimsverordnung, und auch die ist relativ spät gekommen.

Diese Stellungnahme ist die Stellungnahme zu der Verordnung, die in Begutachtung war. Es ist bei weitem die letzte, und es ist jene, die außerdem noch darauf hinweist, daß Begleitungen von Gefahrguttransporten aus ihrer Sicht nicht notwendig sind. – Dies zur Frage der Wahrheit in diesem Punkt. (Abg. **Scheibner**: Dann zitieren Sie richtig!)

Ja, ich kann es Ihnen gerne vorlesen. Es handelt sich um den Betreff „Autobahnen in Kärnten“, Herr Klubobmann, „Gefahrguttransporte in den Tunnels, Stellungnahme zum Verordnungsentwurf.“ Es ist dann eine Reihe von Zahlen angeführt, und wörtlich lautet der Text dann genauso, wie ihn Herr Abgeordneter Parnigoni vorhin vorgelesen hat. Ich stelle Ihnen diesen Brief auch gerne zur Verfügung. (Abg. **Scheibner**: Es ist darum gegangen, abzuwenden, daß Giftranspor-te auf der Bundesstraße abgewickelt werden!)

Herr Abgeordneter Scheibner! Sie haben außerdem gesagt, die Europäische Union finanziere zwar in Polen und in Ungarn, so mit dem Beigeschmack: bei denen dort draußen, die es notwendig haben, aber bei uns zahlt sie nichts. – Auch das ist falsch!

Richtig ist, daß die Europäische Union im Rahmen ihrer Mitfinanzierung aus TEN-Mitteln Österreich bisher etwas über 900 Millionen Schilling für den Planungsaufwand im hochrangigen Verkehrsnetz Straße und Schiene gezahlt hat. Die letzte Quote daraus wurde Österreich vor einem Monat zugezählt und betrug 240 Millionen Schilling.

**Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr Dr. Caspar Einem**

Ich darf jetzt zu einem zweiten Punkt kommen, der mir nicht ganz unbedeutend zu sein scheint. Herr Abgeordneter Kukacka und Herr Abgeordneter Schwarzenberger haben die Frage der Verantwortung für die Art der Ansiedlung der Baustelle im Tunnel angesprochen. Beide haben die Auffassung vertreten, das Verkehrsministerium – also der Verkehrsminister, der dafür die Verantwortung trägt – wäre dafür verantwortlich. – Meine Herren Abgeordneten! Sie sind leider falsch informiert!

Richtig ist, daß das Verkehrsministerium zwar in diesem Kontext eine Geschwindigkeitsbeschränkung erlassen hat, und zwar mit einer Verordnung vom 27. August 1998; es hat ausschließlich diese Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 Stundenkilometer im Baustellenbereich verordnet. Alle übrigen Dinge sind von der Bezirkshauptmannschaft, in diesem Falle Tamsweg, verordnet worden, und das Überraschende daran ist, daß im wesentlichen auch in diesem Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Tamsweg vom 7. Oktober 1998 festgelegt ist – ich zitiere –:

Die einspurige Verkehrsführung wird jeweils durch entsprechende Schaltung der Verkehrslichtsignalanlage **an den Tunnelportalen** geregelt. Die Dauer der Verkehrsanhaltung in der entsprechenden Richtung wird bis zirka 20 beziehungsweise 25 Minuten pro Richtung dauern. Diese Verkehrsregelung wird von der Zentralbetriebswarte in der Autobahnmeisterei St. Michael aus gesteuert. – Zitatende.

Es ist dies Anhang zum Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Tamsweg, und dieser Bescheid war maßgeblich für die Situierung. Es ergeben sich daraus weitere Fragen, aber das sind nicht Fragen an den Verkehrsminister, möchte ich nur zur Aufklärung sagen.

Lassen Sie mich zum Abschluß kommen und zunächst noch zu den Ausführungen der Frau Abgeordneten Petrovic ein Wort sagen. Sie hat gemeint, daß die Mindeststrafen von 1 000 S, 5 000 S und 10 000 S, die in der neuen Regelung enthalten sind, lächerlich seien. – Das Problem ist, Frau Abgeordnete, daß es vielleicht immer noch zu geringe Strafen sind, aber festzuhalten ist, daß selbst unter Anwendung der alten Rechtslage sich an diesem Unfall, der heute Anlaß für die Diskussion ist und der durchaus eine tragische Dimension hat, nichts geändert hätte. Ich denke, das sollten wir schon auch sagen. Es hat keinen besonderen Sinn, hier sehr populäre Standpunkte zu vertreten, wenn sie in der Sache nichts mit dem Unfallgeschehen zu tun haben.

Lassen Sie mich Ihnen zum Abschluß noch folgendes mitteilen: Mir hat heute der europäische Verkehrskommissar Neil Kinnock einen Brief geschrieben, in dem er auch von seiner Seite den Angehörigen der Opfer dieses grauenhaften Unfalles sein Mitgefühl ausdrückt und im übrigen bestätigt – ebenso wie das übrigens auch der deutsche Vorsitzende des Verkehrsministerrates getan hat –, daß im nächsten Verkehrsministerrat am 17. und 18. Juni auf österreichisches Verlangen die Frage der Tunnelsicherheit Tagesordnungspunkt des Verkehrsministerrates auf europäischer Ebene sein wird, und ich gehe davon aus, daß das der Ansatzpunkt auch für eine gemeinsame europäische Regelung sein kann, zumal auch Frankreich in außerordentlichem Maße daran interessiert ist, gemeinsam mit den anderen Staaten, insbesondere den Alpenanliegerstaaten, zu Regelungen zu kommen, die künftig eine noch bessere Sicherung bringen.

Ich denke, daß wir leider Gottes auch aus Katastrophen zu lernen haben. Aber wir haben damit auch die Chance, jetzt wirklich etwas zu machen, und dazu sind wir beide fest entschlossen. (Beifall bei der SPÖ. – Abg. Dr. **Petrovic**: Was ist mit dem Lainzer Tunnel?)

17.34

**Präsident Dr. Heinrich Neisser:** Zu Wort gelangt nun Herr Abgeordneter Dr. Antoni mit einer freiwilligen Redezeitbeschränkung von 4 Minuten. (Abg. **Haigermoser**: Wenn Sie sich nicht tummeln, sind die gleich vorbei!) – Bitte.

17.34

**Abgeordneter Dr. Dieter Antoni** (SPÖ): Herr Präsident! Meine Herren Bundesminister! Herr Staatssekretär! Hohes Haus! Herr Klubobmann Scheibner, ich bin mit Ihrer tatsächlichen Berichtigung auch nicht einverstanden, weil es ja wirklich so ist, wie der Herr Bundesminister gesagt hat, nämlich daß im genannten Schreiben ein Satz steht, der klarstellt, daß der Herr Landes-

**Abgeordneter Dr. Dieter Antoni**

hauptmann von Kärnten kein Interesse an einer Begleitpflicht für Gefahrenguttransporte hat. (Abg. **Scheibner**: Ohne andere Maßnahmen! Sie wissen genau, daß die Gefahrenguttransporte dann auf den Bundesstraßen fahren!)

Besonders befremdend, Herr Kollege, finde ich die Resolution der Kärntner Landesregierung vom Sonntag, 29. Mai, denn darin steht (Abg. **Scheibner**: Sie treten dafür ein, daß die Gefahrenguttransporte durch ein Dorf fahren!): Die Organe öffentlicher Sicherheit sind mit ausreichendem Personal und Gerät auszustatten, um eine sichere Begleitung und Kontrolle von Gefahrenguttransporten zu jeder Tages- und Nachtzeit zu gewährleisten. – Das ist ein dramatischer Widerspruch, der nicht so leicht aufklärbar ist. (Beifall bei der SPÖ. – Abg. **Scheibner**: Der ist leicht aufklärbar! – Abg. Mag. **Haupt**: Der ist schnell aufklärbar, Herr Kollege Antoni!)

Hohes Haus! Lassen Sie mich als Kärntner Abgeordneten in aller Kürze noch festhalten: Seit dem Bestehen der Tauern Autobahn, also auch seit dem Bestehen der einröhriegen Tunnel im Verlauf dieser Tauern Autobahn, wird seitens der Kärntner Bevölkerung und seitens der SPÖ-Politiker in Kärnten die zweite Tunnelröhre gefordert. Leider vergeblich! Gegenargumente, wie wir sie heute schon gehört haben, sind leider immer wieder an der Tagesordnung.

Nun muß man zur Kenntnis nehmen, geschätzte Damen und Herren, daß die Tauern Autobahn heute schon eine wichtige europäische Nord-Süd-Verbindung ist. Durch den absehbaren Beitritt Sloweniens zur Europäischen Union wird diese Verkehrsachse eine noch größere Bedeutung erhalten. Der Entschließungsantrag der Koalitionsparteien, eingebracht von den Abgeordneten Parnigoni und Kukacka, wird daher von den Kärntner SPÖ-Abgeordneten besonders begrüßt und unterstützt, weil er ja jetzt doch die Realisierung der zweiten Tunnelröhre beim Katschberg- und beim Tauerntunnel einleitet.

Befremdend und eigentlich enttäuschend ist für uns in Kärnten aber auch die Stellungnahme des Landeshauptmannes Pröll zu diesem tragischen Tunnelunglück. Er mißbraucht dieses, indem er sagt, das sei jetzt das endgültige Aus für den Semmering-Basistunnel.

Liebe Freunde aus der ÖVP! Ich glaube, es ist hier ein Fehlritt festzustellen. Denn zu sagen, wegen dieses Unglücks kann der Semmering-Basistunnel nicht gebaut werden, weil es keine hundertprozentigen Sicherheitsgarantien gibt, das ist so nicht zu akzeptieren – zumindest nicht von der Kärntner SPÖ. – Danke. (Beifall bei der SPÖ. – Abg. Rosemarie **Bauer**: Man wird das aber schon noch hinterfragen dürfen!)

17.37

**Präsident Dr. Heinrich Neisser**: Herr Abgeordneter Mag. Haupt hat sich zu einer **tatsächlichen Berichtigung** zu Wort gemeldet. – Herr Abgeordneter, Sie kennen die Geschäftsordnung. Beginnen Sie bitte mit dem Sachverhalt, den Sie berichtigen wollen.

17.37

**Abgeordneter Mag. Herbert Haupt** (Freiheitliche): Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Kollege Antoni hat in seinen Ausführungen gesagt, der Landeshauptmann von Kärnten habe kein Interesse an der Begleitung von Gefahrengütertransporten.

Ich berichtige tatsächlich: Tatsächlich hat der Landeshauptmann von Kärnten jedes Interesse an der Begleitung von Gefahrengütern, er hat allerdings kein Interesse daran, daß Gefahrengütertransporte nunmehr aufgrund des Versagens des Herrn Bundesministers Einem durch die Ortschaften fahren und da ein noch höheres Verkehrspotential und Gefährdungspotential mit sich bringen als auf den Autobahnen.

Abschließend darf ich feststellen, Herr Kollege Antoni (Abg. Dr. **Antoni**: Sie sollen berichtigen!), daß Sie wie immer in Ihren Aussagen höflichst verschwiegen haben, daß für Gefahrengütertransporte in Kärnten Ihr Landesrat Schiller zuständig ist. (Beifall und Aha!-Rufe bei den Freiheitlichen. – Abg. **Scheibner**: Was macht der Schiller?)

17.38

**Präsident Dr. Heinrich Neisser**

**Präsident Dr. Heinrich Neisser:** Zu Wort gelangt jetzt Frau Abgeordnete Gatterer mit einer gewünschten Redezeit von 6 Minuten. – Bitte.

17.38

**Abgeordnete Edeltraud Gatterer (ÖVP):** Hohes Haus! Sehr geehrter Herr Minister! Herr Staatssekretär! „Wahrer Alptraum im Tunnel“ titelte die „Kleine Zeitung“ am 10. November 1985. An diesem Samstag früh damals war der Alptraum jedes Autofahrers, ein Unfall im Tunnel, eine Übungsmaßnahme, vergangenen Samstag wurde das traurige Realität. (Abg. Mag. **Haupt:** Zitieren, nicht fabulieren!)

Im „Nadelöhr Europas“ kam es zu diesem schrecklichen Unfall. Menschen haben ihr Leben verloren, Menschen haben ihr Leben eingesetzt, um Menschenleben zu retten. Ihnen kann man, glaube ich, nicht genug danken. Aber auch unzählige Menschen in Salzburg und in Kärnten sind nun von diesem Unfall und der dadurch bedingten Sperre betroffen: die Pendler, die Wirtschaft, Studenten, die nach Salzburg pendeln, und es ist natürlich jetzt im Sommer eine sehr große Anzahl von Touristen gerade auf dieser Strecke unterwegs.

Wenn Kollege Antoni gesagt hat, die SPÖ habe sich immer für die zweite Tunnelröhre ausgesprochen: Das kann ich auch für die Kärntner ÖVP sagen. Es hat Beschlüsse im Landtag gegeben (Abg. **Schwemlein:** Aber nicht in Salzburg!), zuletzt einen einstimmigen Beschuß am 20. Mai dieses Jahres, und ein Jahr vorher einen Beschuß, bei dem der ehemalige Sekretär der SPÖ-Kärnten, Herr Großmann, gegen den Ausbau der zweiten Tunnelröhre war. (Abg. **Schwemlein:** Frau Kollegin, denken Sie auch an die Salzburger! – Abg. **Schwarzenberger:** Aber auch der Buchleitner war dagegen!) In Kärnten hat es immer wieder Beschlüsse gegeben, denn wir wollen, daß Kärnten nicht abgesperrt ist und es bei der Einreise nach Kärnten kein Hemmnis gibt.

Die zweite Tunnelröhre ist aber nicht nur aus verkehrspolitischen Gründen für Kärnten immer notwendig gewesen, sondern vor allem aus Sicherheitsgründen und aus lüftungstechnischen Gründen. Die Kärntner Gemeinde Rennweg hat zum Beispiel beim Bau der ersten Tunnelröhre schon die naturschutzrechtlichen Verhandlungen geführt, hat zum Beispiel schon eine Deponie für den Aushub der zweiten Tunnelröhre gemacht, und trotzdem war es nicht möglich, diese zweite Tunnelröhre zu errichten.

Aber ich muß schon sagen, Herr Kollege Gaugg, Sie können sich auch nicht aus der Verantwortung stehlen, denn Sie haben in den achtziger und in den neunziger Jahren immer – bis auf eineinhalb Jahre – den Straßenbaureferenten gestellt und sehr wenig Initiative in Richtung einer zweiten Tunnelröhre gezeigt. (Abg. **Gaugg:** Ja, Frau Kollegin, hintennach sind alle gescheiter!)

Der Herr Minister hat erklärt, daß die betreffende Ampelregelung im Tunnel nicht von seinem Ministerium ausgegangen ist. Ich selber fahre sehr oft diese Strecke, und ich muß sagen, für einen Autofahrer auf der Autobahn hat es dort eine mangelhafte Kennzeichnung gegeben. Es hat vor der Autobahn eine Baustelle gegeben. Man hat dann gedacht, diese Baustelle ist abgeschlossen, und im Tunnel war dann auf einmal die Ampel! (Zwischenrufe bei den Freiheitlichen.) Es ist eben für viele ein großes Problem, im Tunnel stehenzubleiben. Es ist ein psychisches Problem, es ist eine Belastung in mehrfacher Hinsicht. Man ist sich der Unfallgefahr angstvoll bewußt, wenn man im Tunnel stehen bleiben muß, ganz zu schweigen von der Kohlenmonoxidbelastung. Diese Belastung besteht aber nicht nur für die Autofahrer, sondern sie ist natürlich auch für die Arbeiter eine Zumutung.

Daß Gefahrenguttransporte nach wie vor ohne Begleitschutz und Begleitfahrzeuge fahren konnten, ist meiner Meinung nach etwas, wofür Sie sicherlich zum Teil die Schuld übernehmen müssen, Herr Verkehrsminister. Ich glaube, generell muß man sagen, daß Sicherheit vor Wartezeit geht und daß es in Tunnels keine Ampelregelungen geben soll.

Ich meine, wir sollten hier aber auch die Disziplin der Autofahrer ansprechen. Ich habe eingangs diese Katastrophenübung vor 15 Jahren erwähnt, die eineinhalb Stunden gedauert hat. Sie ist damals eineinhalb Stunden lang von einem Hupkonzert der Autofahrer begleitet worden, weil

**Abgeordnete Edeltraud Gatterer**

man einfach nicht akzeptieren wollte, daß man warten muß. Es ist sicherlich notwendig, diesbezüglich bereits in den Fahrschulen und seitens der Autofahrerklubs Aufklärung zu betreiben.

Ich möchte nun doch auch zu den Kärntner Maßnahmen kommen. Ich glaube, nach diesem Katastrophenfall ist es ganz dringend notwendig, daß man weitere Katastrophenfälle verhindert, vor allem katastrophale Auswirkungen für Kärnten und Salzburg.

Wir brauchen dringend eine rasche Sanierung, und ich bedanke mich daher bei Minister Farnleitner, der zugesagt hat, Tag und Nacht sanieren zu lassen, damit es möglichst rasch zu einer Lösung kommt.

Wir brauchen verstärkte Werbung in Deutschland. Man muß deutlich machen, daß sowohl der Lungau als auch Kärnten erreichbar sind, und man muß sagen, wie diese Gebiete erreichbar sind.

Wir brauchen Ermäßigungen auf der Felbertauern Straße und bei den alternativen Möglichkeiten.

Wir brauchen eine verbesserte Abfertigung und auch die Möglichkeit des Gütertransports zwischen Mallnitz und Böckstein.

Und wir brauchen auch Maßnahmen für die Wirtschaft. Da appelliere ich auch an meine Salzburger Kollegen, denn für die Oberkärntner Wirtschaft ist es dringend notwendig, über die Radstädter Tauern fahren zu können. Die Umwege sind einfach nicht zu akzeptieren.

Es ist auch eine leidvolle Tatsache, daß der mangelnde Ausbau der B 100 all diese Transporte jetzt durch engste Stellen in Ortschaften laufen läßt. Wir brauchen bezüglich dieses Bereiches eine Einigung gemeinsam mit unseren Salzburger Kollegen.

Ich glaube, es ist auch dringend notwendig, daß die Zeit- und Wertkarten auf den anderen Mautstrecken anerkannt werden.

Wir Kärntner brauchen einfach die Hilfe des Bundes in dieser Notsituation, wir brauchen Entgegenkommen, wir brauchen ein entsprechendes Maßnahmenpaket.

Unsere Gedanken sind bei den Opfern, unser Dank ist auf Seiten der Helfer, aber Handlungsbedarf besteht nun von Seiten der Politiker. (*Beifall bei der ÖVP.*)

17.44

**Präsident Dr. Heinrich Neisser:** Zu Wort gelangt nun Herr Abgeordneter Öllinger. – Herr Abgeordneter, Ihr Klub hat noch eine Redezeit von 7 Minuten in dieser Debatte zur Verfügung. Ich stelle 7 Minuten ein. – Bitte.

17.44

**Abgeordneter Karl Öllinger (Grüne):** Herr Präsident! Hohes Haus! Werte Mitglieder der Bundesregierung! Gleich zu Beginn: Frau Abgeordnete Gatterer, ich habe dir aufmerksam zugehört, aber ich habe geglaubt, meinen Ohren nicht trauen zu können, als von dir gefordert wurde, daß auf der Felbertauernstrecke eine Ermäßigung stattfinden soll.

Ich bin einverstanden, wenn gefordert wird, daß aus Anlaß dieses Unglücks und als Konsequenz dieses Unglücks Maßnahmen erfolgen sollen, auch Werbemaßnahmen, die für die Urlaubsgäste aus Deutschland beziehungsweise anderen Ländern klarstellen, daß Österreich erreichbar ist. Selbstverständlich! Aber sollten wir nicht aus Anlaß dieses Vorfallen auch gleich klarstellen, daß es sicherer ist – auch für die Urlaubsgäste – und deshalb auch sinnvoller wäre, wenn die Urlaubsgäste nach Möglichkeit mit dem Zug und auf der Schiene nach Österreich kämen? Daß Sie ausgerechnet den Felbertauerntunnel noch mit einer Ermäßigung belegen wollen, obwohl man heute im „Morgenjournal“ vernehmen konnte, daß der Felbertauerntunnel unter einer Auswahl von europäischen Straßentunnels einer der unsichersten ist, zeigt doch nur, daß offensichtlich die Sicherheit genauso zum Dumpingpreis gehandelt wird wie andere Güter.

**Abgeordneter Karl Öllinger**

Und das kann es doch nicht sein! Das kann es nicht sein, Frau Kollegin Gatterer! (*Beifall bei den Grünen!*)

Ich bin bei all jenen – auch bei den Vorschlägen der ÖVP und jenen der Frau Kollegin Gatterer –, die fordern, Konsequenzen zu ziehen, die die Sicherheit erhöhen sollen. Aber diesbezüglich ist noch nicht viel gekommen. Die zweite Röhre wird es nicht sein.

Wenn Herr Bundesminister Einem in Richtung der grünen Abgeordneten, in Richtung der Kollegin Petrovic meinte, es habe keinen Sinn, besonders populäre Sachen zu vertreten, wenn sie mit dem Unfall nichts zu tun haben, und damit die Mindeststrafen meint, dann vergißt er dabei, daß das, was die Bundesregierung gestern beschlossen hat, nämlich die zweite Röhre, mit dem Unfall auch nichts zu tun hat, denn das war ein Auffahrunfall. Aus Anlaß dieses Unfalles und der besonderen Vorgänge rund um diesen Unfall sind eine Reihe von anderen Maßnahmen zu setzen, aber es ist nicht notwendigerweise der Bau einer zweiten Röhre, der diesen Unfall verhindern hätte können, weil ein Auffahrunfall auch in einer zweiten Röhre möglich ist – zum Beispiel.

Natürlich muß man nicht generell nein zu einer zweiten Röhre sagen, aber jetzt sind andere Maßnahmen erforderlich. Und wenn Sie, meine Damen und Herren von den Regierungsparteien, sich gegenseitig vorrechnen, Sie waren schon im Jahr 1996 – wie dies Herr Bundesminister Farnleitner getan hat – für die zweite Röhre, dann sage ich, das hat auch mit dem Unfall nichts zu tun, Herr Bundesminister Farnleitner, denn selbst wenn Sie damals schon den Bau der zweiten Röhre eingeleitet hätten, den Unfall hätten Sie nicht verhindern können.

Es wird aber damit der Eindruck erweckt, Herr Bundesminister, daß der Unfall dadurch zu verhindern gewesen wäre, wenn man nur rechtzeitig diese Maßnahmen gesetzt hätte. Nichts wäre zu verhindern gewesen! Wir sollten uns also wirklich in erster Linie um das kümmern, was die Sicherheit ausmacht, und erst in zweiter Linie darum, welche besonderen anderen Konsequenzen jetzt noch zu ziehen sind. Und dazu bringe ich folgenden Antrag ein:

**Entschließungsantrag**

der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Andreas Wabl, Freundinnen und Freunde betreffend verkehrsleitende Begleitmaßnahmen für alle Urlaubstransitrouten und insbesondere die B 146 Ennstal Bundesstraße

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung wird aufgefordert,

1. zum Schutz der Anrainer auf allen Urlaubstransitrouten verkehrsleitende Begleitmaßnahmen bereits ab der österreichischen Staatsgrenze zu setzen,
2. im Bereich des Ennstales entsprechend dem Masterplan Straße zum Bundesverkehrswegeplan auf jede kapazitätssteigernde Maßnahme im Straßenbau zu verzichten und
3. keinen Antrag auf Aufnahme einer Straßenverbindung durch das Ennstal in das Transeuropäische Straßenverkehrsnetz (TEN) zu stellen.“

\*\*\*\*\*

Da sind wir bei Ihnen, Herr Bundesminister Einem – auch wenn er jetzt gerade nicht da ist –: Es muß die Schiene gestärkt werden – jetzt und unmittelbar!

Aber, Herr Bundesminister, eine Antwort sind Sie uns schon schuldig geblieben. Wenn schon die Bundesregierung so massiv jetzt die zweiten Röhren – für die Kollege Koppler so sehr ist – im Straßenbereich forcieren will, warum bitte nicht auch dort, wo die Schiene gefordert ist, wo es um die Schiene geht? Warum nicht im Lainzer Bereich zwei Röhren? Warum dort nicht? Warum nur bei der Straße? Herr Bundesminister, darauf sind Sie noch eine Antwort schuldig.

**Abgeordneter Karl Öllinger**

Ich möchte aber eigentlich noch einen wichtigen Punkt die Sicherheit betreffend, den, glaube ich, nur Kollege Schwemlein angesprochen hat, einbringen, und das ist die Sicherheit im Zusammenhang mit den Lenkzeiten der Lenker.

Meine Damen und Herren! Wir wissen aus allen europäischen Ländern, daß die LKW-Lenker nicht, wie vorgeschrieben, acht oder zehn Stunden unterwegs sind, sondern daß der Durchschnitt der Lenkzeiten zwischen 14, 16 und 17 Stunden liegt, wobei Lenker auch mit gefährlichen Gütern unterwegs sind. Das weiß man, und dennoch und trotz steigendem Verkehrsaufkommen nimmt die Anzahl der Kontrollen auch in Österreich ab.

Ich habe mir die Mühe gemacht, die entsprechenden Zahlen aus dem Bereich der Arbeitsinspektion herauszusuchen. 1996 wurden zirka 150 000 Arbeitstage bei LKW-Lenkerinnen und -lenkern geprüft. 1997, trotz steigendem Verkehrsaufkommen beim LKW-Verkehr, waren es nur mehr 132 000 Tage, und von den Beanstandungen, die es dabei gegeben hat, beziehen sich fast alle nur auf das fehlende Fahrtenbuch oder auf Mängel im Fahrtenbuch beziehungsweise bei der Scheibe auf Übertretungen der Tageslenkzeit, auf zu kurze Lenkpausen und zu lange Einsatzzeiten. Tausende Übertretungen pro Jahr!

Ja bitte, meine Damen und Herren, wo sind denn da die entsprechenden Maßnahmen der Bundesregierung? Die können doch nicht Einschränkung der Kontrollen heißen, wie es Realität ist, sondern da muß es zu einer Ausweitung der Kontrollen kommen. Wo sind Sie denn mit Ihren Maßnahmen in diesem Bereich? Was haben Sie da in den letzten Jahren getan?

Jetzt wissen wir schon, daß es nicht einfach ist und einen beträchtlichen Aufwand erfordert, in diesem Bereich tätig zu werden. Es sind die Überprüfungen nicht einfach durchzuführen. Aber setzen Sie doch endlich Maßnahmen, die wirklich zu mehr Sicherheit nicht nur für die anderen Verkehrsteilnehmer, sondern auch für die Hauptbetroffenen, für die LKW-Lenkerinnen und -lenker, führen! Das wäre eine Maßnahme, die uns helfen würde. (*Beifall bei den Grünen.*)

17.52

**Präsident Dr. Heinrich Neisser:** Der Entschließungsantrag, den Herr Abgeordneter Öllinger im Zuge seiner Rede verlesen hat, ist ausreichend unterstützt und wird in die Verhandlungen miteinbezogen.

Ich erteile jetzt Herrn Abgeordnetem Dr. Kräuter das Wort. – Sie haben eine freiwillige Redezeit von 3 Minuten verlangt. Herr Abgeordneter, ich stelle die Uhr so ein; die Gesamtredezeit für Ihren Klub beträgt noch 5 Minuten. – Bitte.

17.52

**Abgeordneter Dr. Günther Kräuter (SPÖ):** Herr Präsident! Geschätzte Herren auf der Regierungsbank! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich hätte mir grundsätzlich etwas mehr Diskussion über Kompetenzbereinigungen gewünscht. Das ist ja ein sehr mühsames und sperriges Thema mit der ÖVP, mit dem Koalitionspartner. Ich denke da etwa an die Bundesstaatsreform. (*Abg. Tichy-Schreder: Herr Abgeordneter Kräuter, das gleiche Problem stellt sich bei Ihnen dar! – Abg. Schwarzenberger: Genau! – Abg. Tichy-Schreder: Das ist ein schlechtes Beispiel!*)

Meine Damen und Herren! Ich möchte dazu nur anmerken: Die Straßen- und Schienenverantwortung, was den Bau und den Ausbau betrifft, sollte man auf jeden Fall zusammenlegen.

Nicht zu diskutieren, weil längst geklärt, meine Damen und Herren, ist der Ausbau der zweiten Röhre zum Plabutschtunnel in Graz. Die Planungen sind abgeschlossen, die Ausschreibung ist erfolgt, die Finanzierung ist gesichert. Auch der Finanzminister hat sich am 29. Mai noch positiv dazu geäußert, heute haben wir ein Bekenntnis vom Herrn Wirtschaftsminister gehört, also fehlt eigentlich nur mehr die Unterschrift von Minister Farnleitner. – Bitte, Herr Minister, unterziehen Sie sich dieser kleinen Mühe, dann können wir in der Steiermark noch diese Woche mit dem Bau beginnen!

**Abgeordneter Dr. Günther Kräuter**

Was Herr Minister Farnleitner zum Road-Pricing für LKW gesagt hat, ist – mit Verlaub! – ein Begräbnis erster Klasse. Warten auf EU-Bestimmungen, meine Damen und Herren? Erinnert das nicht fatal an die Tierschutzverhinderung in Österreich durch die ÖVP? Diese Methode ist ja bekannt.

Oder die genannte technische Vereinfachung. Sie meinen doch da wohl nicht diese kolportierten Science-Fiction-Methoden, Herr Minister? Da zwinkern sich ja alle Informierten zu und wissen, daß das der sicherste Weg der Verhinderung ist, meine Damen und Herren! (Abg. **Kiss**: Jetzt kommen wieder die Hinterbänkler zu Wort! Jetzt tun sich wieder die Hinterbänkler hervor!)

Im Koalitionsübereinkommen ist der Beginn des Road-Pricing eigentlich schon mit dem Jahr 1998 festgelegt. Die gesetzlichen Voraussetzungen sind geschaffen. Nur die ÖVP ist dagegen, meine Damen und Herren, und zwar die ÖVP-Granden in den Ländern. Diese verlangen zwar Straßenausbau und Tunnelausbau, wehren sich aber gegen das sinnvolle Finanzierungsmodell. Die Frächterlobby – und das ist ja letztlich die Wahrheit – hat sich hier wieder einmal durchgesetzt. Und diese Frächterlobby ist personifiziert in der Frau Klasnic in der Steiermark, denn auch ihr sind Interessen des familieneigenen Frächterunternehmens wichtiger als die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. (Lebhafte Zwischenrufe bei der ÖVP.)

Ja, regen Sie sich nur auf, Kollege Maitz! Sie haben schon recht, daß Sie sich aufregen, denn es gibt ein Schreiben der Frau Klasnic vom heutigen Tag zu diesem Thema (*anhaltende Zwischenrufe bei der ÖVP*), und darin steht zum Road-Pricing folgendes: Wir werden keine Benachteiligung hinnehmen. – Zitatende. Na bitte, das ist ja wirklich ein Freudscher Verschreiber der Extraklasse! Hier hat eindeutig die Firma Klasnic gesprochen. (Abg. **Kiss**: Wenn ein ÖVP-Minister etwas sagt von Road-Pricing, dann bekommt ihr einen roten Kopf!)

Meine Damen und Herren! Ich bin für den sofortigen Baubeginn beim Plabutschunnel und gegen die verantwortungslose Verhinderung der LKW-Bemautung. – Ich danke Ihnen. (Beifall bei der SPÖ.)

17.55

**Präsident Dr. Heinrich Neisser:** Zu Wort gemeldet hat sich Herr Bundesminister Dr. Farnleitner. – Bitte, Herr Bundesminister.

17.55

**Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. Hannes Farnleitner:** Herr Präsident! Hohes Haus! Vielleicht darf ich mit dem letzten Redner beginnen. (*Zwischenrufe und Unruhe im Saal. – Präsident Dr. Neisser gibt das Glockenzeichen.*) Herr Abgeordneter Kräuter macht einem die Antwort immer leicht, weil die Rede ja schon seit 14 Uhr im OTS steht. Ich muß ihn davon trotzdem informieren, daß ich überhaupt nichts mit einer Unterschrift in der ASFINAG über eine Ausschreibung zu tun habe. Das darf ich Ihnen jetzt mitteilen, aber ich hätte es auch sonst gesagt.

Zweitens: Ich habe zum Road-Pricing gesagt, wir haben – auch in einem gemeinsamen Bericht an den Ministerrat – den 1. Jänner 2002 als den möglichen Einführungstermin festgelegt. Wir vertrauen darauf, daß die deutsche Bundesregierung, die dasselbe vorhat, auch zum selben Zeitpunkt fertig wird. Wir hätten dann zwischen diesen zwei so eng verflochtenen Ländern eine gleiches System zum gleichen Zeitpunkt.

Daher: Diesbezüglich gibt es keinen Streit, aber ich habe keinen Vergabeakt in der ASFINAG zu unterschreiben, um das noch einmal deutlich klarzustellen.

Zu den anderen Dingen, die ich noch festhalten wollte: Herr Abgeordneter Peter, ich habe noch vor Ort mit der ÖSAG vereinbart – wie es auch hinsichtlich der Baustelle dort vor Ort der Fall war –: Nach den notwendigen Aufräumungsarbeiten werden die Reparaturen Tag und Nacht, Sonntag wie Wochentag durchgeführt, um diesen Zustand so rasch wie möglich zu beseitigen.

Hohes Haus! Ich bin sehr froh darüber, in diesem Zusammenhang sagen zu können, daß wir mit der „Österreich Werbung“ ein exzellentes Informationsmedium haben, das sofort arbeitet. Alle

**Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. Hannes Farnleitner**

24 Außenstellen der „Österreich Werbung“ wurden sofort angewiesen, in der Tourismusreiseberatung die Umfahrungs Routen darzustellen, die Alternativrouten über Bahnen darzustellen. Über Internet-Link kann man jede Bahnverbindung, jede günstigere Verbindung, jedes mögliche Hindernis erfahren. Ich glaube, daß es sehr wichtig ist, daß wir mit unseren ausländischen Gästen in direkten Informationskontakt treten.

Ich möchte auch klarstellen, daß uns sehr daran gelegen ist, daß die deutschen Gäste die Umwege kennen. Ich möchte da auch an die Kärntner Fremdenverkehrswirtschaft appellieren, daß wir uns in der Zeit bis zur Hauptsaison noch zusammensetzen und überlegen, ob wir nicht den Wochenendstau, den wir alle jetzt schon wochenlang erwarten, dieses Mal durch intelligenteres Vorbuchen, durch intelligentere Blitzurlaube in den Griff bekommen könnten.

In diesem Zusammenhang sind wir alle miteinander gefordert – die unternehmerische Wirtschaft genauso wie wir in der Anbahnung. Darum wird sich die neue Sektion auch zu kümmern haben. Ich glaube, daß es ganz wichtig ist, daß auch diesmal die Reiseveranstalter, die Busunternehmen eine entsprechende Flexibilität aufweisen, sonst wird es zu Megastaus in diesem Bereich kommen.

Abschließend möchte ich nochmals darauf hinweisen, was ich bereits gesagt habe, und damit an die Ausführungen des Abgeordneten Öllinger anschließen: Der Alternativtunnelbau ist nicht die Lösung, sondern ich brauche eine Mischung aus Disziplin und intelligenterer Verkehrsregelung, intelligenterer Verkehrsflußregelung, vor allem bei den zu erwartenden Stauzeiten, und darüber hinaus vernünftigere Investitionen während der Zeit, in der wir mit dem Tunnel nicht rechnen können, nämlich auch in intelligente Umleitungssysteme. – Danke, Herr Präsident.

*(Beifall bei der ÖVP.)*

17.58

**Präsident Dr. Heinrich Neisser:** Zu Wort gelangt jetzt Frau Abgeordnete Steibl. Sie haben noch eine Redezeit von 2 Minuten. – Bitte.

17.58

**Abgeordnete Ridi Steibl (ÖVP):** Herr Präsident! Herr Minister! Werte Kolleginnen und Kollegen! Etwas zur Pflichtübung des Abgeordneten Kräuter zu sagen, nämlich zur Anschüttung der Frau Landeshauptmann Klasnic, ginge zu weit und wäre auch, so glaube ich, verlorene Zeit.

*(Beifall bei der ÖVP.)*

Die Steiermark hat die meisten Tunnels aller Bundesländer. Viele sind noch einröhrig ausgebaut und stellen gerade dadurch ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar. Der raschstmögliche Ausbau der zweiten Tunnelröhren, insbesondere bei Autobahnen, muß daher oberste Priorität haben. Darüber sind wir uns einig.

Das ist eine Überlebensnotwendigkeit, und deshalb wurde der Ausbau seitens des Landes Steiermark, insbesondere seitens der Frau Landeshauptmann, vor allem für den Plabutsch- und den Gleinalmtunnel, aber auch für den Bosruck- und den Selzthaltunnel seit Jahren mit Entschiedenheit gefordert.

Wir brauchen und verlangen die sofortige Vergabeentscheidung für die zweite Plabutschtunnellöre durch die gesamte Bundesregierung (Abg. Dipl.-Ing. **Schögl:** Wer hat ihn denn verhindert?), unabhängig von der Road-Pricing-Diskussion. Das heißt nicht, daß wir nicht grundsätzlich ja zum Road-Pricing für LKW sagen, aber unter Bedachtnahme auf die Wettbewerbs- und die Standortsituation.

Die Steiermark ist nicht bereit – und das hat Herr Kollege Kräuter richtig zitiert –, weiter laufend Benachteiligungen hinzunehmen, denn wir sind eines der größten Transit- und Pendlerländer, und es geht um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer.

Wichtig erscheint auch, daß der Ausbau der Schienen- und Straßenverkehrswege koordiniert vor sich geht und eine Verlagerung des Güterverkehrs – vor allem des Transports gefährlicher Güter – von der Straße auf die Schiene erfolgt.

**Abgeordnete Ridi Steibl**

Zusammengefaßt: Wir bitten daher noch einmal – unabhängig vom Fortgang der Diskussion über Road-Pricing – aus Sicherheits- und Kapazitätsgründen um die Errichtung von zweiten Tunnelröhren, insbesondere beim Plabutsch- und beim Gleinalmtunnel – zum Wohle der Steirer und Steirerinnen und der Pendler. (*Beifall bei der ÖVP.*)

18.01

**Präsident Dr. Heinrich Neisser:** Es gibt dazu noch eine Wortmeldung des Herrn Abgeordneten Mag. Schweitzer. Herr Abgeordneter, Sie haben noch eine Redezeit von 3 Minuten. – Bitte.

18.01

**Abgeordneter Mag. Karl Schweitzer** (Freiheitliche): Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich erbringe den Nachweis für die Behauptung der Kollegin Petrovic, daß die Sicherheit abgebaut wurde, im speziellen, was das Ressort von Minister Einem betrifft.

Am 22. September 1998 wurde darauf hingewiesen, daß das Gefahrgutbeförderungsgesetz eine ganze Reihe von Regelungen außer Kraft gesetzt hat. So erhebt sich unter anderem die Frage, in welchen Normen nunmehr die Straßentunnelverordnung geregelt ist, wie das Gebot des Abstandhaltens in Tunnels geregelt sein soll oder wie die vorübergehende Untersagung der Beförderung gefährlicher Güter auf bestimmten Tunnelstrecken bei Gefahr im Verzug geregelt ist. All das wurde nämlich mit dem Gefahrgutbeförderungsgesetz außer Kraft gesetzt, meine Damen und Herren – und bis heute gibt es keine Regelung dafür! (*Beifall bei den Freiheitlichen. – Abg. Parnigoni: Mit euren Stimmen! Mit den Stimmen der FPÖ!*)

Was ist die Antwort aus dem Verkehrsministerium, Herr Kollege? Am 15. April 1999 teilt das Verkehrsministerium mit, daß es zu einer Kürzung von nachzubesetzenden Planstellen genau in diesen Bereichen kommt. Insgesamt werden von sechs Chemiker-Planstellen vier nicht mehr nachbesetzt. Also da wurde eindeutig Sicherheit abgebaut. Damit ist der Beweis erbracht! (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Zweiter Punkt, meine Damen und Herren: der Nachweis, daß Bundeskanzler Klima zusätzliches Gefährdungspotential finanziert und damit unsere Sicherheit gefährdet. Bei einem Gipfeltreffen im vergangenen Oktober in Wien hat EU-Ratsvorsitzender Bundeskanzler Viktor Klima dem ukrainischen Präsidenten Leonid Kutschma ein Darlehen für die ukrainischen Atomkraftwerke Chmelnitzkij und Rowno zugesagt. Er verhindert nicht, daß AKWs in Betrieb gehen, sondern er finanziert Chmelnitzkij und Rowno zusätzlich und erhöht damit das Sicherheitsrisiko!

Dritter Punkt: Die österreichische Bundesregierung hat die Anti-AKW-Politik Österreichs massiv aufgeweicht aufgrund des Umstandes, daß wir nach wie vor den EURATOM-Vertrag einhalten, daß wir die Nutzung der Kernkraftwerke finanzieren, daß wir bei der Inbetriebnahme von Mochovce nichts Entscheidendes bewirken konnten, daß wir bei der Inbetriebnahme von Temelin nichts Entscheidendes bewirken können, weil einem freiheitlichen Antrag bis heute die Zustimmung verweigert wird, der eine Junktumierung von EU-Beitritt und Inbetriebnahme von Temelin vorsieht.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Deshalb bringe ich zum Schluß dieser Debatte folgenden Antrag ein:

**Entschließungsantrag**

der Abgeordneten Dr. Partik-Pablé, Mag. Schweitzer und Kollegen betreffend kernenergiefreies Mitteleuropa

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, im Rahmen der EU-Beitrittsverhandlungen mit den Kandidatenländern sicherzustellen, daß diese

1. umgehend verbindliche Atomausstiegskonzepte vorlegen und insbesondere die besonders gefährlichen Reaktoren sowjetischer Bauart unverzüglich stillgelegt werden,

**Abgeordneter Mag. Karl Schweitzer**

2. spätestens zum Beitrittszeitpunkt nachweisen, daß der Atomausstieg vollzogen ist, und widrigenfalls das Vetorecht gegen den Beitritt jener Staaten, die nicht rechtzeitig von der Atomenergie Abstand nehmen, auszuüben.“

\*\*\*\*\*

Meine Damen und Herren! Das wäre etwas *für* die Sicherheit der österreichischen Bevölkerung. Ich habe Ihnen in drei Punkten den Nachweis erbracht, daß Sie **nichts** für die Sicherheit der österreichischen Bevölkerung getan haben! (*Beifall bei den Freiheitlichen. – Abg. Dr. Kostelka begibt sich zu Präsidenten Dr. Neisser auf das Präsidium.*)

18.04

**Präsident Dr. Heinrich Neisser:** Es liegt dazu keine Wortmeldung mehr vor. Ich schließe die Debatte, bitte aber jetzt kurz um Geduld. Es wurde eben behauptet, daß bei dem Entschließungsantrag, den Sie, Herr Abgeordneter Schweitzer, jetzt verlesen haben, kein sachlicher Zusammenhang mit der vorliegenden Debatte besteht. Ich werde diese Frage kurz prüfen und **unterbreche** kurz die Sitzung.

(*Die Sitzung wird für kurze Zeit unterbrochen.*)

**Präsident Dr. Heinrich Neisser:** Meine Damen und Herren! Ich **nehme** die unterbrochene Sitzung **wieder auf**.

Ich sehe den sachlichen Zusammenhang des Entschließungsantrages in einem inhaltlichen Zusammenhang mit dem Dringlichen Antrag, der abzustimmen ist, gegeben, und der Dringliche Antrag ist der Maßstab für die Beurteilung des sachlichen Zusammenhangs von Entschließungsanträgen. Ich lasse daher diesen Entschließungsantrag zu.

Es ist kein Antrag mehr eingebbracht. Ich habe die Debatte auch schon geschlossen und bitte jetzt, die Plätze einzunehmen, denn wir kommen zur Abstimmung.

Wir gelangen nunmehr zur **Abstimmung** über den Selbständigen Antrag 1107/A (E) der Abgeordneten Scheibner und Genossen betreffend mangelnde Vorsorge der Bundesregierung in Katastrophen- und Zivilschutzangelegenheiten.

Ich bitte jene Damen und Herren, die für diesen Antrag sind, um ein Zeichen der Zustimmung. – Das ist die **Minderheit**. Der Antrag ist **abgelehnt**.

Wir stimmen jetzt über die eingebrochenen Entschließungsanträge ab, und zwar als erstes über den **Entschließungsantrag** der Abgeordneten Barmüller und Genossen betreffend österreichweite systematische Sanierung von Unfallhäufungsstellen.

Wer für diesen Entschließungsantrag ist, den bitte ich um ein Zeichen der Zustimmung. – Das ist die **Minderheit**. Der Antrag ist **abgelehnt**.

Wir stimmen jetzt ab über den **Entschließungsantrag** der Abgeordneten Gabriela Moser und Genossen betreffend Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit durch strengere Sicherheitsvorschriften für den Transport gefährlicher Güter.

Ich bitte jene Damen und Herren, die für diesen Antrag sind, um ein Zeichen der Zustimmung. – Das ist die **Minderheit**. Der Antrag ist **abgelehnt**.

Jetzt stimmen wir ab über den **Entschließungsantrag** der Abgeordneten Mag. Firlinger und Genossen betreffend Hebung der Sicherheit in Tunnels.

Wer für diesen Antrag ist, den bitte ich um ein Zeichen der Zustimmung. – Das ist die **Minderheit**. Der Antrag ist **abgelehnt**.

**Präsident Dr. Heinrich Neisser**

Wir stimmen jetzt ab über den **Entschließungsantrag** der Abgeordneten Haigermoser und Genossen betreffend die Dringlichkeit von Maßnahmen zur Vermeidung von Nachteilen für die Kärntner und Salzburger Bevölkerung sowie Wirtschaft infolge der Brandkatastrophe im Tauern-tunnel.

Ich bitte jene Damen und Herren, die für diesen Entschließungsantrag sind, um ein Zeichen der Zustimmung. – Das ist die **Minderheit**. Der Antrag ist **abgelehnt**.

Wir stimmen jetzt ab über den **Entschließungsantrag** der Abgeordneten Parnigoni, Mag. Ku-kacka und Genossen betreffend Maßnahmenkatalog angesichts der Brandkatastrophe im Tauerntunnel.

Ich bitte jene Damen und Herren, die für diesen Entschließungsantrag sind, um ein Zeichen der Zustimmung. – Dieser Antrag hat die Mehrheit gefunden. Er ist **mehrheitlich angenommen**. (E 185.)

Wir stimmen jetzt ab über den **Entschließungsantrag** der Abgeordneten Mag. Barmüller und Genossen betreffend Information zur Vermeidung von Unfällen und zum Verhalten in Gefahren-situationen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dafür sind, um ein Zeichen der Zustimmung. – Das ist die **Minderheit**. Der Antrag ist **abgelehnt**.

Wir stimmen jetzt ab über den **Entschließungsantrag** der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Dr. Petrovic und Genossen betreffend verkehrsleitende Begleitmaßnahmen für alle Urlaubstran-sitrouten und insbesondere die B 146, Ennstal Bundesstraße.

Ich bitte jene Damen und Herren, die für diesen Entschließungsantrag sind, um ein Zeichen der Zustimmung. – Das ist die **Minderheit**. Der Antrag ist **abgelehnt**.

Schließlich stimmen wir jetzt noch ab über den **Entschließungsantrag** der Abgeordneten Dr. Partik-Pablé und Genossen betreffend kernenergiefreies Mitteleuropa.

Ich bitte jene Damen und Herren, die für diesen Entschließungsantrag sind, um ein Zeichen der Zustimmung. – Das ist die **Minderheit**. Der Antrag ist **abgelehnt**.

**Kurze Debatte über die Anfragebeantwortung 5730/AB**

**Präsident Dr. Heinrich Neisser:** Wir kommen jetzt zu einer kurzen Debatte über die Anfrage-beantwortung 5730/AB des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten.

Die Anfragebeantwortung ist im Saal verteilt worden; eine Verlesung durch den Schriftführer erübrigt sich.

Wir gehen in die Debatte ein.

Ich rufe Ihnen die Bestimmungen der Geschäftsordnung über die Redezeiten noch einmal in Erinnerung: Jeder Redner hat eine Redezeit von 5 Minuten, der Erstredner eine Redezeit von 10 Minuten. Mitglieder der Bundesregierung und Staatssekretäre sollen sich nach Möglichkeit ebenfalls an eine Redezeit von 10 Minuten halten.

Ich erteile jetzt Herrn Abgeordnetem Firlinger das Wort. – Bitte.

18.10

**Abgeordneter Mag. Reinhard Firlinger** (Freiheitliche): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Herr Staatssekretär! Hohes Haus! Kollege Maier hat unter Bezugnahme auf die Unfallkatastrophe im Montblanc-Tunnel völlig zu Recht eine Anfrage an den Herrn Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten gerichtet, in welcher er eine Reihe sicherheitsrelevanter Fragen aufgeworfen hat. Er wollte wissen, wie es mit den Sicherheitsvorkehrungen im Bereich öster-

**Abgeordneter Mag. Reinhard Firlinger**

reichischer Straßentunnels steht. Die Anfrage ist absolut korrekt und wurde zu Recht gestellt, nur hätte Kollege Maier die gleiche Anfrage wortgleich an Herrn Bundesminister Dr. Einem, an seinen Minister, richten müssen, denn Herr Bundesminister Einem – das möchte ich schon festhalten – ist für das Dilemma, das wir heute haben, mindestens genauso verantwortlich.

Herr Bundesminister Farnleitner hat also vor dem Tauerntunnel-Unglück seine Darstellung dazu abgegeben, sie liegt Ihnen ja vor, und er hat dabei versucht, dem Parlament und einzelnen Abgeordneten, zumindest dem Antragsteller, das Gefühl zu vermitteln, als habe man die Situation fest im Griff. Tatsächlich, Herr Bundesminister, haben Sie eine Reihe heikler Fragen in Ihrer Beantwortung ausgespart, daher wollen wir diese Punkte heute ausführlich hier zur Sprache bringen.

Denn die Realität, meine Damen und Herren, schaut ganz anders aus. Nach der Unfallkatastrophe im Tauerntunnel mit mittlerweile neun Todesopfern und zahlreichen Verletzten sind zahlreiche Sicherheitsmängel zutage getreten, welche Ihre verbalen Beruhigungspillen, Herr Bundesminister Farnleitner, samt und sonders ad absurdum geführt haben. (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Einer der größten Sicherheitsmängel für die österreichischen Verkehrsteilnehmer sind die permanenten Kompetenzstreitigkeiten zwischen Ihrem Ministerium, dem schwarzen Straßenbau-ministerium, und dem roten Eisenbahnministerium – unter tatkräftiger Mithilfe des roten Finanzministeriums. Sie alle haben verhindert, daß etwas passiert, bevor ein Unglück passiert.

Ein zweiter wesentlicher Sicherheitsmangel liegt im chronischen Geldmangel beim Straßenbau begründet, Herr Bundesminister. Dadurch wird klar aufgezeigt, daß seitens der Bundesregierung gerne am falschen Ort gespart wird. Die Finanzierungslücke, über die wir immer wieder reden, ist, mit Verlaub gesagt, hausgemacht. Sie ist deshalb hausgemacht, weil die steuerzahllenden Verkehrsteilnehmer, wie wir heute schon gehört haben, durch eine Vielzahl von Steuern und Abgaben mittlerweile mit über 120 Milliarden Schilling dazu beitragen, entsprechende Vorhaben zu finanzieren, aber nur ein ganz geringer Teil davon wird tatsächlich für den Ausbau der Straßeninfrastruktur und damit für die Verkehrssicherheit aufgewendet – viel zuwenig. Größtenteils wird dieses Finanzierungsvolumen vom Individualverkehr aufgebracht. Ich werde nicht müde, dies hier von dieser Stelle aus immer wieder zu sagen: Ich empfinde es, mit Verlaub gesagt, Herr Bundesminister, wirklich als eine Zumutung, wenn Sie in Ihrer ersten Reaktion auf das Tauerntunnel-Unglück sagen, eigentlich sei das undisziplinierte Verhalten der Autofahrer der wahre Grund, der wahre Verursacher der Katastrophe. (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Das, Herr Bundesminister, ist nicht akzeptabel, und ich kann diese Äußerung, die Sie gemacht haben, keinesfalls akzeptieren. Ich verstehe nicht, daß Sie in solchen Situationen immer so dünnhäutig sind und immer wieder in Fettnäpfe treten. Man muß, wenn die nächste Katastrophe kommt, rechtzeitig die Fettnäpfe vor dem Herrn Bundesminister wegräumen. Sind Sie der Situation nicht gewachsen, oder setzt Ihnen Ihr Ressortkollege Einem so zu – nämlich in Form des Abwälzens der Schuld, was er immer gerne macht –, daß es immer wieder zu solchen Fehlreaktionen kommt? Denn es war ja nicht das erste Mal so. Ich erinnere an Lassing: Da haben Sie auch die notwendige Sensibilität vermissen lassen, Herr Bundesminister.

Und weil wir schon von Zumutung reden, möchte ich auch festhalten, daß die Fortführung dieser Selbstdarstellungskampagne Ihres Ressortkollegen Einem auch etwas ausgesprochen Unzumutbares ist. Ich fordere daher hiemit Ihren Ressortkollegen von dieser Stelle aus auf, diese unselige Kampagne, die keiner mehr hören und keiner mehr sehen will, sofort zu beenden (*Beifall bei den Freiheitlichen*) und das Geld für die präventive Verkehrssicherheit beziehungsweise den Katastrophenschutz zur Verfügung zu stellen.

Ein dritter Mangel, meine Damen und Herren, der gerade die Sicherheit im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter betrifft, ist die mangelnde Bereitschaft – es wurde heute schon angezprochen –, die Vielzahl kleiner Schritte und vorbeugender Maßnahmen endlich mit Tempo und Zügigkeit umzusetzen. Sie kosten weit weniger Geld, als immer wieder behauptet wird.

**Abgeordneter Mag. Reinhard Firlinger**

Worum geht es? Es sind ein paar prioritäre Maßnahmen, die man sofort umsetzen könnte: etwa die sofortige Inkraftsetzung der Gefahrguttransportverordnung. Aber dazu, meine Damen und Herren, ist es auch notwendig, daß zügig und rasch und ohne große Ankündigungen im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen entsprechende Logistikschritte gesetzt werden; diese fehlen nämlich auch. Die Bahn ist hier im Verzug, und das beweist allein schon der Bericht des Verkehrsministeriums hinsichtlich der gemeinwirtschaftlichen Leistungen, worüber wir vor wenigen Wochen im Parlament diskutiert haben. Daraus ist ersichtlich, daß es zu Minderbeförderungen im Ausmaß von 20 Prozent gekommen ist. Ich weiß angesichts dessen eigentlich nicht, weshalb man so lange darüber diskutiert hat.

Nächster Punkt: Bevor man anfängt – ich möchte das mit aller Deutlichkeit sagen –, eine zweite Röhre im Tauern-, im Katschbergtunnel und in anderen Tunnels zu bauen, müssen kurzfristige Baumaßnahmen einsetzen. Das wurde heute auch schon gesagt, aber ich möchte es nochmals wiederholen. Diese reichen vom Einbau automatischer Waagen über die Schaffung von Videoüberwachungen bis zur Installierung von ordentlichen Notbeleuchtungen und so weiter. Das alles kann man jetzt umsetzen, dazu braucht man keine großzügigen Finanzierungsbeschlüsse. Da sind Sie jetzt gefordert, Herr Bundesminister! Machen Sie es! (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Ein weiterer Bereich, meine Damen und Herren, ist das leidige Problem im Bereich der Kontrollen der LKW-Beförderungen. Ich glaube, daß alle diese Fragen unvorenommen und losgelöst von ideologischen Barrieren zu behandeln sind. Wir müssen uns mit den Bedrohungen der Transithölle Österreich und der Abwendung dieser Bedrohungen permanent auseinandersetzen, genauso auseinandersetzen wie mit anderen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verflüssigung des Verkehrs. Trotz der Katastrophe darf die Verflüssigung des Verkehrs nicht auf der Strecke bleiben.

Herr Bundesminister! Neue Tunnels sollten aus Sicherheitsgründen als kurze Tunnels konzipiert werden, mit einer Maximallänge von drei Kilometern, so wie das die Italiener im Kanaltal gemacht haben oder wie das auch im oberösterreichischen Teil der Pyhrn Autobahn der Fall ist. In diese Richtung müssen die weiteren Planungen gehen.

Der Ausbau der zweiten Röhre ist ein Beschluß, den die Regierung anlaßbezogen gefällt hat. Wir stehen dazu, das ist notwendig, aber das wäre es auch bei anderen Tunnels. Nur erlaube ich mir, Sie darauf hinzuweisen, Herr Bundesminister, daß sich die Bundesregierung mit dem Festhalten am Beschluß über die Einführung des Road-Pricing eigentlich ins Knie geschossen hat, denn es wäre die Aufgabe der Bundesregierung, von den europäischen Behörden endlich einzufordern, daß es zu einer Mitfinanzierung kommt. Solange Sie diesen Beschluß aufrechterhalten – ich prophezeie Ihnen das –, so lange wird sich die EU beharrlich weigern, einen Groschen mitzuzahlen. Es wäre das der falsche Weg aus der Sicht der EU. Die lachen ja nur mehr über die Österreicher. Herr Bundesminister, ersparen Sie uns bitte in Zukunft diese Blamage! (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Ein letzter Punkt, bei dem ich Sie bitte, sich endlich stark zu machen: Bitte unterstützen Sie mit Nachdruck unsere Forderung nach Wiedereinführung des Zweckbindungsschlüssels! Das ist eine zielführende Maßnahme, durch die genug in den Straßenbau, genug in den Ausbau der Infrastruktur und auch genug in die Verbesserung der Verkehrssicherheit fließen würde. Der Steuerzahler, der Autofahrer, der Individualverkehr würden es Ihnen danken.

Ich fordere Sie auf, gemeinsam mit Ihrem Ressortkollegen Minister Einem dafür zu sorgen, daß jetzt während der Hauptreisezeit entsprechend mehr Autoreisezüge zur Verfügung gestellt werden, damit es nicht zu einem Einbruch im Tourismus kommt und alle Reisenden Österreich umfahren. (*Präsident Dr. Neisser gibt das Glockenzeichen.*) Und wenn Sie Österreich – und nicht irgend jemand anderem – einen Gefallen tun wollen, wenn Sie Österreich und die Interessen der Österreicher vertreten wollen, dann, bitte, vollziehen Sie die Kehrtwendung in der österreichischen Verkehrspolitik endlich mit! (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

18.21

**Präsident Dr. Heinrich Neisser:** Nächster Redner ist Herr Abgeordneter Mag. Maier.

**Präsident Dr. Heinrich Neisser**

Für die Redner von jetzt an gilt eine geschäftsordnungsmäßige Redezeitbeschränkung von 5 Minuten.

Bitte, Herr Abgeordneter.

18.21

**Abgeordneter Mag. Johann Maier (SPÖ):** Herr Präsident! Herr Bundesminister! Hohes Haus! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Es ist schon bemerkenswert, wenn die freiheitliche Fraktion die Anfrage eines sozialdemokratischen Abgeordneten für die Besprechung einer Anfragebeantwortung verwendet. Das möchte ich hier einmal festhalten. (Abg. **Scheibner**: *Das war schon öfters der Fall! – Weitere Zwischenrufe bei den Freiheitlichen.*)

Ich möchte gleichzeitig festhalten, Kollege Firlinger: Du solltest dich kundig machen, du hast nämlich schon wieder die Unwahrheit gesagt. Die Anfrage, die Herr Bundesminister Farnleitner erhalten hat, hat gleichlautend auch Bundesminister Dr. Einem erhalten, und zwar am selben Tag. Das möchte ich mit aller Deutlichkeit festhalten. (Beifall bei der SPÖ und des Abg. Dr. **Feurstein**.)

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Lassen Sie mich auch auf die Diskussion, die wir heute geführt haben, kurz eingehen. Ich glaube, was wir heute erlebt haben, war der politische Mißbrauch eines tragischen Unfalles, und ich möchte es Ihnen mit aller Deutlichkeit sagen: Hätten Sie nach dem Inferno im Montblanc-Tunnel oder nach dem Unfall in Salerno – das war letzte Woche – irgendeine Reaktion gezeigt, dann wäre Ihr heutiger Antrag glaubwürdig gewesen. Sie haben aber keinerlei Reaktion gezeigt, keinen Antrag und keine Anfrage gestellt. Und das ist jetzt zwei Monate her. (Abg. Mag. **Firlinger**: *Was sollen wir noch alles tun? – Weitere Zwischenrufe bei den Freiheitlichen.*) Ich behaupte daher, daß der heutige Tag sehr deutlich gezeigt hat, wie die Freiheitliche Partei einen tragischen Unfall politisch mißbraucht.

Es gibt aber einige ganz wesentliche Punkte, die noch andiskutiert werden sollten. Es wurde damit, daß die Katastrophenschutzpläne in Frage gestellt wurden, in Österreich eine absolute Verunsicherung betrieben. Kollege Scheibner hat darauf hingewiesen. Man muß beim Tauerntunnel aber im Gegenteil betonen, meine sehr verehrten Damen und Herren: Die technischen Sicherheitseinrichtungen haben sich absolut bewährt, die zuständigen Behörden, die Einsatzkräfte und die freiwilligen Helfer haben hervorragende Arbeit geleistet.

Die nächste Frage, die sich uns dabei stellt, lautet: Wo liegt die Verantwortlichkeit? – Und ich spreche von der rechtlichen Verantwortlichkeit. Kollege Firlinger hat gemeint, der wahre Grund für das Unglück liege nicht darin, daß die Verkehrsteilnehmer schuld sind. Kollege Firlinger! Schau dir die Unfälle in den Tunnelsystemen an! Im Montblanc-Tunnel, im Ärmelkanal-, im Tauerntunnel – wer war schuld? Es waren die LKW-Fahrer, teilweise übermüdet, die mit Fahrzeugen unterwegs waren, die nicht über die entsprechende Ausstattung verfügt haben.

Es geht natürlich auch um die Frage der Ausbildung. Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Gewerkschaft HTV kämpft seit Jahren gegen diesen Mißbrauch an Arbeitnehmern, den die Speditions- und Frächterlobby zu verantworten hat. Und mein Appell gilt natürlich auch der Wirtschaft, dem Kollegen Stummvoll, in Österreich dafür einzutreten, daß die Lenk- und Ruhezeiten eingehalten werden.

Herr Bundesminister! Mein Appell richtet sich aber auch an Sie: Es geht jetzt darum, daß es auf der europäischen Ebene zu einheitlichen Lenk- und Ruhezeiten für angestellte Fahrer wie auch für die Unternehmer selbst kommt. Ich appelliere an Sie, unseren Bundesminister Dr. Einem dabei zu unterstützen, daß es zu dieser Regelung kommt.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Zur Anfragebeantwortung folgendes: Ich habe diese Anfrage Anfang April gestellt. Am Freitag, einen Tag vor dem Unglück, hielt ich die Anfragebeantwortung in Händen. Ich habe mir gedacht, sie ist etwas salopp formuliert. Herr Bundesminister, ich nehme an, daß Sie die Antwort anders formuliert hätten, hätten Sie gewußt, daß es tatsächlich zu diesem Unfall kommt. Es sind für unsere Fraktion einige Fragen offen, und ich darf Ihnen ankündigen, daß ich eine Ergänzungsanfrage an Sie richten werde.

**Abgeordneter Mag. Johann Maier**

Erlauben Sie mir aber, auf einige ganz wesentliche Punkte einzugehen. Ich glaube, daß es notwendig sein wird, die Sicherheitsstandards in Straßen- und Bahntunnels europaweit zu vereinheitlichen. Bei der Verkehrsministerratstagung soll dieses Problem besprochen werden.

Herr Bundesminister! Ich glaube weiterhin, daß Katastrophenübungen gesetzlich vorgeschrieben werden müssen. Ich vermisste in Ihrer Beantwortung die Anzahl der Katastrophenübungen bei den einzelnen Straßentunnels.

Ich möchte auch noch ausdrücklich darauf hinweisen, daß ich mit Freude gelesen habe, daß Sie eine Arbeitsgruppe eingerichtet haben, die mögliche Risiken in den österreichischen Straßen-tunnelsystemen überprüfen soll. Ich glaube aber auch, Herr Bundesminister, daß wir Sicherheitsdiagnosen brauchen, ähnlich wie sie in Frankreich bereits durchgeführt wurden.

Zum Schluß noch zur Frage der zweiten Tunnelröhre: Ich glaube, daß die zweite Tunnelröhre in Salzburg notwendig ist, und zwar aus Sicherheitsgründen. Herr Bundesminister! Sie haben gerade noch die Kurve gekratzt (*Präsident Dr. Neisser gibt das Glockenzeichen*), denn die Antwort auf meine diesbezügliche Frage ist nicht so eindeutig ausgefallen, wie wir Salzburger und Kärntner es uns gewünscht hätten. (*Beifall bei der SPÖ. – Abg. Gaugg: Du bist aber kein Kärntner!*)

18.27

**Abgeordneter Matthias Ellmauer (ÖVP):** Sehr geehrter Herr Präsident! Herr Bundesminister! Meine verehrten Damen und Herren! Die Unfallkatastrophe im Tauerntunnel hat uns heute zu dieser Sondersitzung nach Wien geführt, und ich glaube, es ist gut, daß wir alle hier versammelt sind, damit wir einiges klarstellen können, was zu diesem Unfall geführt hat. (*Demonstrativer Beifall der Abg. Aumayr.*) Wenn auch von Ihnen, von der rechten Seite, versucht wird, das politisch zu mißbrauchen, so glaube ich trotzdem, daß wir hier einige Klarstellungen zu treffen haben. (*Abg. Böhacker: Aber jetzt wieder zur Sache!*)

Sehr geehrter Herr Kollege Firlinger! In der von Abgeordnetem Maier an Minister Farnleitner gestellten Anfrage vom 8. April 1999, deren Beantwortung Ihnen offensichtlich mißfällt, ist doch einiges sehr verwunderlich. Herr Abgeordneter Maier! Sie fordern von Minister Farnleitner genaue Auskunft darüber, wie die Gefahrenguttransporte ablaufen dürfen, und Sie wollen von Minister Farnleitner auch wissen, ob er den Forderungen der Gewerkschaft für Handel, Transport und Verkehr schon Rechnung getragen hat.

Sehr geehrter Herr Kollege Maier! Ein Blick in die Ressortverteilung hätte genügt, und Sie wüßten, daß für diese Regelung des Gefahrenguttransports, für die Überprüfung der Einhaltung von entsprechenden Sicherheitsbestimmungen und die Verkehrsregelungen insgesamt der Verkehrsminister zuständig ist. Und dieser heißt bekanntlich zurzeit Caspar Einem.

In diesem Zusammenhang fordere ich Herrn Verkehrsminister Einem auf, im Rahmen einer Sofortmaßnahme dafür zu sorgen, daß Gefahrenguttransporte durch Tunnels in Österreich verpflichtend von einem Begleitfahrzeug gesichert werden.

Minister Einem wurde vom Salzburger Landeshauptmann Schausberger in einem Schreiben vom 9. Dezember 1998 aufgefordert, aufgrund der 10prozentigen Verkehrszuwachsraten auf der Tauern Autobahn eine zweite Tunnelröhre in den Masterplan aufzunehmen. – Nun, in jenem Exemplar, das mir und auch dem Unterausschuß für Verkehr und Bauten vorliegt, ist nichts von einer zweiten Tunnelröhre zu sehen. – Das Antwortschreiben von Einem an Schausberger datiert im übrigen mit 20. April 1999, also kam erst fast ein halbes Jahr später.

Daß der Verkehrsminister beziehungsweise seine nachgeordneten Dienststellen für die Verkehrsregelungen auf den Autobahnen und Schnellstraßen und auch für die Regelungen von Baustellen zuständig sind – diese Regelungen ergehen per Verordnung an die zuständige Betreibergesellschaft –, möchte ich nur der Vollständigkeit halber für die Anfragesteller erwähnen.

**Abgeordneter Matthias Ellmauer**

Aber worauf ich in dieser Debatte besonders hinweisen möchte, ist, daß wahrscheinlich die überhöhte Geschwindigkeit eines Verkehrsteilnehmers die unfallauslösende Ursache war.

Herr Abgeordneter Firlinger! Mehr Selbstdisziplin und Verantwortung aller Verkehrsteilnehmer ist der wahrscheinlich billigste, aber auch nachhaltigste Schutz vor derartigen Unfällen. Daher schlage ich die Installierung von digitalen Geschwindigkeitsanzeigern vor, die möglichst rasch erfolgen sollte, auch wenn die Unfallhäufigkeit in Tunnels insgesamt nur ein Viertel der Unfallhäufigkeit auf Autobahnen im Freiland beträgt.

Nun noch einmal zu Ihnen, Herr Kollege Maier. Wenn Sie sich in der Anfrage als Fürsprecher der Salzburger Bevölkerung und deren Wunsch nach einer zweiten Tunnelröhre gebärden, dann ist auch das mehr als fragwürdig. Denn es war Ihr Parteiobmann, Gerhard Buchleitner, der im August vor zwei Jahren den „Salzburger Nachrichten“ gegenüber gesagt hat: Die Steigerung des Verkehrs allein ist noch kein Grund, eine Ausbaudebatte zu starten. – Das zeigt doch eindeutig, wer damals dagegen gewesen ist.

Schützenhilfe erhielt der Salzburger SPÖ-Obmann bei seiner Ablehnung der zweiten Tunnelröhre von – wie sollte es anders möglich sein? – den Freiheitlichen, denn der damalige Salzburger Straßenbau-Landesrat Karl Schnell sagte im August vor zwei Jahren den „Salzburger Nachrichten“ gegenüber, daß das Problem, also die zweite Tunnelröhre, derzeit **nicht** vordringlich zu behandeln sei. (Abg. Dkfm. **Mühlbachler**: So ist das also!)

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Verhindert wurde die zweite Tunnelröhre auch von zahlreichen Bürgerinitiativen und den Grünen. Ich kann mich noch sehr gut daran erinnern, wie Herr Abgeordneter Wabl von Exekutivbeamten von der geplanten Pyhrn-Autobahn-Trasse weggetragen werden mußte.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Lehre, die wir aus diesem Unglück ziehen müssen, ist, daß der LKW-Verkehr verstärkt überwacht werden muß, daß wir die Verkehrsteilnehmer zu mehr Verantwortungsbewußtsein erziehen müssen und sie auch dafür schulen müssen, wie sie sich im Katastrophenfall zu verhalten haben.

Ein erstes diesbezügliches Projekt, die Schulung mittels Videos in den Fahrschulen, startete Bundesminister Farnleitner bereits im Sommer vorigen Jahres, womit wieder einmal bewiesen ist, daß Minister Farnleitner vorausschauende, gute Politik betreibt! (Beifall bei der ÖVP.)

18.32

**Abgeordneter Reinhart Gaugg** (Freiheitliche): Sehr geehrter Herr Präsident! Herr Bundesminister! Geschätzte Damen und Herren! Vorausschauend sei Minister Farnleitner, wurde gesagt, geradezu prophetisch. Mir ist aber noch der Fall Lassing in tragischer Erinnerung, als Minister Farnleitner orientierungslos quer durch die Medien versucht hat, zu argumentieren und zu kommentieren, wieso und weshalb es zu diesem Unfall kommen konnte. Letztlich wurde er doch nur durch den zweifelhaften Zusammenhalt dieser Regierung nicht aus dem Amt gejagt. Es ist nämlich in seinem Verantwortungsbereich zu Nachlässigkeiten gekommen, die letztlich Menschenleben gekostet haben.

Wenn Herr Abgeordneter Maier heute vom Mißbrauch eines tragischen Unfalles spricht, so darf ich ihn doch ersuchen, ein wenig darüber nachzudenken, was er sagt. Diese Katastrophe im Tauerntunnel ist nämlich die dritte Katastrophe innerhalb kürzester Zeit, bei der das Versagen dieser Regierung deutlich wird. (Zwischenrufe der Abgeordneten Mag. **Maier** und **Eder**. – Abg. Mag. **Maier**: Der LKW-Fahrer!)

Maier, ruhig, ruhig! Hören Sie nur zu! Ihr bringt jahrelang nichts zusammen, außer zu jammern. (Beifall bei den Freiheitlichen.)

Tatsache ist, wenn wir von Mißbrauch sprechen ... (Zwischenrufe der Abgeordneten **Mertel**, **Maier** und **Eder**.) – Herr Abgeordneter Maier, Sie müssen ja dankbar sein, daß man Sie bei

**Abgeordneter Reinhart Gaugg**

einer Anfragebeantwortung einmal namentlich nennt! Und Sie geben sich mit folgender Antwort zufrieden: „Der Bau der zweiten Tunnelröhre für den Tauern- und Katschbergtunnel ist in erster Linie eine Frage der Finanzierbarkeit.“

Wissen Sie, was ich Ihnen jetzt sage? – Diese Tragödie im Tauerntunnel wird für die Regierung mißbraucht! Denn jetzt auf einmal, kurz nach dem Unfall, wird im Ministerrat beschlossen, daß 2 Milliarden Schilling zur Verfügung gestellt werden. – Vorher ist das nicht gegangen? Anläßlich Ihrer Frage ist das nicht gegangen? (Abg. **Maier**: *Wer war in Salzburg verantwortlich? – Schnell! Für den Straßenbau waren die Freiheitlichen verantwortlich!*) – Schauen Sie: Es werden weder die Salzburger noch die Kärntner Autobahnen bauen und Prioritäten setzen.

Herr Kollege Maier! Ihr Bundeskanzler, Ihr – in den letzten Monaten – Katastrophenkanzler kann sich von der Verantwortung nicht freisprechen! (*Beifall bei den Freiheitlichen. – Widerspruch bei der SPÖ.*)

Soll ich Ihnen sagen, was Mißbrauch ist? – Der Herr Bundeskanzler, der derzeit in Köln beim Bankett ist (*Ruf bei den Freiheitlichen: Mit Gummistiefeln!*), hat seinerzeit beim Unglück von Lassing gesagt: Wir haben ihn gerettet! – Jetzt frage ich Sie in aller Ernsthaftigkeit: Was hat der Herr Bundeskanzler Klima zur Rettung des einen Bergmannes beigetragen? Das frage ich Sie in aller Deutlichkeit!

Ähnlich geht es mir, wenn ich höre, wie Herr Minister Schlägl „sich in den Tunnel vorwagt“. – Ich frage mich bloß: Was will er da drinnen, will er die Erleuchtung finden oder was? Er soll doch jene hineinlassen und jenen Platz machen, die Fachleute sind, die sich auskennen! (*Beifall bei den Freiheitlichen. – Abg. Eder: Der Haider ist auch dort gestanden!*) – Ja, er hat sich mit jenen Menschen unterhalten, die für den Einsatz dort notwendig waren und die entsprechende Ausbildung haben.

Zu all diesen Dingen kommt nämlich eines: Jetzt glaubt Herr Minister Farnleitner, einen günstigen Zeitpunkt gefunden zu haben, um das Road-Pricing einzuführen. Der Ministerratsbeschuß lautete ja: Wir machen die zweite Tunnelröhre, Voraussetzung ist allerdings, daß das Road-Pricing kommt. – Diese Geldbeschaffungsaktion können Sie sich schenken, denn dieses Geld wurde von Ihnen schon kassiert. Das Pickerl ist zur Errichtung der Autobahnen in Österreich eingeführt worden. Dazu gehören aber auch der Tauerntunnel und der Katschbergtunnel! (*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

Das, was Sie mit dem Ministerratsbeschuß gemacht haben, ist miesestes Management, miesestes Katastrophenmanagement. Sie sind nicht in der Lage, betreffend den Masterplan, der seit Monaten diskutiert wird, etwas Ernsthaftes vorzulegen. Nur ein kleines Beispiel daraus: Im Zusammenhang mit den schwergewichtigen transeuropäischen Linien und ähnlichem mehr allein den Ausbau der Drautal Bundesstraße mautpflichtig zu machen, ohne eine alternative Straße ... (*Zwischenbemerkung von Bundesminister Dr. Farnleitner.*) – Das steht ja überall drinnen, Herr Minister. Diese Stelle zeige ich Ihnen! In der nächsten Sitzung des Wirtschaftsausschusses werde ich sie Ihnen zeigen, Herr Minister. Das war ja schon Thema in diesem Ausschuß, daher verstehe ich Sie umso weniger.

Ich befürchte auch, daß Sie jetzt denken, allein durch den Beschuß dieser 2 Milliarden Schilling sei ja noch nichts passiert, das sei zunächst einmal nur beschlossen. Ich hoffe, es wird auch umgesetzt und Sie werden nicht sagen: Den alternativen Verkehr, den leiten wir auf alle möglichen Straßen um, und was sich wirtschaftlich dann insbesondere in Kärnten, im Lungau und sonstwo abspielt, das läßt mich kalt!, oder: Ich habe dann für andere Maßnahmen, die auch dringend notwendig wären, kein Geld mehr!

Das Ennstal darf doch nicht dafür herhalten müssen, daß durch die fehlende Gesamtstrategie dort letztlich Menschen zu Opfern des Verkehrs werden, zu Opfern der Verkehrslawinen. Daher meine ich, daß es zuwenig ist, zu sagen, wir leiten den Verkehr um. Es ist auch notwendig, in der Frage des Verkehrsgeschehens in Österreich entsprechend vorzugehen, und zwar unabhängig von der fürchterlichen Katastrophe, die im Tauerntunnel – es werden täglich mehr

**Abgeordneter Reinhart Gaugg**

Opfer! – passiert ist. Es müßte insgesamt und unabhängig davon eine echte Planung geben!  
(*Beifall bei den Freiheitlichen.*)

18.37

**Präsident Dr. Heinrich Neisser:** Zum Wort gelangt nun Herr Abgeordneter Mag. Barmüller. – Bitte, Herr Abgeordneter.

18.37

**Abgeordneter Mag. Thomas Barmüller** (Liberales Forum): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Da es um die Besprechung einer Anfrage mit sehr klarem Inhalt geht, möchte ich nur zur Frage 12 etwas ergänzen und Sie, Herr Bundesminister, bitten, das eventuell auszuführen.

Die Frage 12 lautet: „Weshalb werden beim Bau von Straßentunnelsystemen keine Rettungsbeziehungsweise Fluchtstollen behördlich vorgeschrieben?“

Herr Bundesminister, Sie haben darauf geantwortet: „Rettungs- beziehungsweise Fluchtstollen werden bei österreichischen Straßentunnels dann vorgeschrieben und ausgeführt, wenn bei einer Längslüftung der Fluchtweg – abhängig vom Tunnelquerschnitt – 800 beziehungsweise 1 000 Meter überschreitet.“ Herr Bundesminister! Vorausschicken möchte ich: Wie das geregelt wird, liegt in rein nationaler Zuständigkeit, diesbezüglich gibt es keine internationalen Vorschriften. Wenn das falsch sein sollte, dann bitte ich Sie, das zu berichtigen. Vor diesem Hintergrund frage ich Sie aber, Herr Bundesminister, ob Sie nicht doch 800 beziehungsweise 1 000 Meter Fluchtweg als zu lange empfinden, und ob es nicht sinnvoll wäre, das zu verkürzen. – Erste Frage.

Zweite Frage: Bedeutet die Bezugnahme auf die Längslüftung, daß bei anderen Lüftungstechnologien beziehungsweise -konstruktionen auch andere Entfernung bis zu den Rettungs- beziehungsweise Fluchtstollen vorzuschreiben sind?

Dritte Frage: Bedeutet die Antwort, die Sie gegeben haben, daß alle über 2 000 Meter langen Tunnels in Österreich mit Rettungs- beziehungsweise Fluchtstollen ausgeführt sind? – Das bitte ich, noch auszuführen. Das ist insgesamt und insbesondere für die zukünftigen Maßnahmen sicherlich nicht uninteressant. – Danke, Herr Bundesminister. (*Beifall beim Liberalen Forum.*)

18.39

**Präsident Dr. Heinrich Neisser:** Es hat sich jetzt noch Frau Abgeordnete Dr. Gabriela Moser zu Wort gemeldet. – Bitte.

18.39

**Abgeordnete Dr. Gabriela Moser** (Grüne): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Meine Damen und Herren! Kollege Maier hat es heute wahrlich nicht verdient, daß seine Anfrage zum Ausgangspunkt einer „Wischiwaschi“-verkehrspolitischen-Debatte à la Kollege Firlinger gemacht wird. Herr Kollege Firlinger! Was Sie vorhin sozusagen an verkehrspolitischem Gulasch serviert haben, war bitte unter jeder Kritik! (*Beifall bei den Grünen.*)

Zweitens: Herr Minister Farnleitner, Sie haben es auch nicht verdient, daß Ihre Aussage zu den menschlichen Faktoren im Bereich Verkehrsunfälle so abqualifiziert wurde. Das möchte ich auch festhalten. Sie haben diesen Aspekt zu Recht immer wieder in den Vordergrund gestellt!

Ich möchte jetzt noch einmal auf den Gefahrengut-Aspekt zu sprechen kommen, der sowohl im Montblanc-Tunnel als auch im Tauerntunnel der zentrale Aspekt gewesen ist. Man liest in Prognosen, in Tageszeitungen und so weiter immer wieder, daß wir bis zum Jahre 2010 im Güterverkehrsbereich mit einem Zuwachs von 40 Prozent rechnen müssen. Das heißt, es gibt auch mindestens 40 Prozent an Zuwachs bei Gefahrengüter-Transporten, und dieser Tatsache stehen wir relativ handlungsarm gegenüber.

Ich gebe zu, Sie ergreifen einzelne Maßnahmen, aber die primäre Maßnahme, nämlich zu verhindern beziehungsweise zu verlagern, haben Sie zu wenig offensiv in Angriff genommen. Das große Tankwagenunglück, das in Wien am 5. November noch einmal sehr glimpflich ausging,

**Abgeordnete Dr. Gabriela Moser**

hat Sie nicht dazu veranlaßt, diesbezüglich wirklich Gas zu geben und beim Gefahrengut-Transport wirklich rigorose Beschränkungen, Verlagerungen und Kontrollen durchzuführen.

Ich nehme noch einmal das Thema LKW-Fahrer auf. In Wien ist am 5. November 1998 ein italienischer Tankwagenfahrer zu schnell gefahren. Gestern in Kirchdorf ist wieder ein italienischer LKW-Fahrer zu schnell unterwegs gewesen. Es hat auf einer leichten Bergabstrecke ein verheerendes Unglück gegeben. Vier Menschenleben kostete diese Geschwindigkeitsüberschreitung, das riskante Fahren dieses italienischen LKW-Fahrers!

Unser Problem ist, daß die Kontrolle bei den LKW-Fahrern insgesamt wirklich zu gering ist. Prinzipiell unterstreiche ich jede Forderung, die auf EU-Ebene Sozialstandards vor allem im LKW-Bereich und beim LKW-Fahrerbereich, bei den großen Frätern und so weiter vorantreibt. Das ist ganz wesentlich. (*Beifall bei den Grünen.*)

Noch zu einigen technischen Elementen; auch die Anfrage des Kollegen Maier bezieht sich darauf. Es ist immer wieder, wenn man mit Experten spricht oder etwas von Experten liest, zu erkennen, daß es bei Tunnelanlagen sicherlich ganz günstig wäre, Sprinkleranlagen anzubringen, Notrischen zu installieren, und auch eine Beleuchtung der Bordsteinkanten könnte den Fluchtweg für gefährdete Autolenker und Autoinsassen bedeutend deutlicher markieren und insofern einem Chaos entgegenwirken. Das sind einfache technische Maßnahmen, die nicht viel kosten und jenseits des Milliardenaufwandes für eine zweite Tunnelröhre liegen.

Lassen Sie mich abschließend noch auf einen Aspekt des Gefahrenguttransports eingehen, nämlich auf den Transport atomarer Güter oder Abfälle. Hiezu habe ich auch eine Anfrage an Herrn Minister Schlägl gerichtet, weil er nämlich sehr vollmundig versprochen hatte – wahrscheinlich am 6. August 1997, mir liegt die APA-Meldung vom 7. August 1997 vor –: „Atomtransporte durch unser Land werden verboten.“ – Originalton Schlägl vom August 1997.

Wie liest sich dann eine Anfragebeantwortung auf eine Anfrage, die ich gestellt habe? – Die Anfragebeantwortung vom 26. Jänner 1999, Originalton Minister Schlägl, lautete – ich zitiere –:

„Ein gänzliches Verbot ist daher aufgrund dieses internationalen Übereinkommens“ – gemeint ist die europäische Regelung über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße – „nicht möglich.“ – Zitatende.

Damit bin ich beim Schlußpunkt, nämlich bei der Tatsache, daß es bei Unfällen und Vorkommnissen immer wieder mediale Inszenierungen, große PR-Kampagnen für Minister, für Bundeskanzler gibt, daß sie aber nicht genutzt werden, um effektive Maßnahmen zu ergreifen. Aber das wäre bitter, bitter nötig! (*Beifall bei den Grünen.*)

18.44

**Präsident Dr. Heinrich Neisser:** Es hat sich jetzt noch Herr Bundesminister Dr. Farnleitner zu Wort gemeldet. – Bitte, Herr Minister.

18.44

**Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. Hannes Farnleitner:** Herr Präsident! Hohes Haus! Ich möchte zunächst sagen, daß ich am Sonntag einige Stunden mit den Witwen in Lassing verbracht habe, um mit ihnen über weitere Entwicklungen zu reden. Und ich bin allen Abgeordneten im Hause dankbar, die sich die Gelegenheit entgehen ließen, in der heutigen Debatte auf diesen Vorfall zu sprechen zu kommen. Das sind andere Welten, und ich bedanke mich bei jenen, die das nicht getan haben! (*Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ.*)

Zweiter Punkt: Vorgestern war der Herr Landeshauptmann-Stellvertreter für Kärnten bei mir – Herr Ing. Reichhold, um es deutlich zu sagen. Wir haben über zwei Dinge gesprochen. Wie ich der letzten Kärntner Landesregierung schon zugesagt hatte, sind wir bereit, eine Vorfinanzierung für den Gräberntunnel zu übernehmen. Es wurde nur leider vergessen, das schriftlich zu bestätigen. Das wurde jetzt zugesagt, und darüber kann man reden. Weil das Land Kärnten die Zinsen übernimmt, kann man in diesem Fall eine raschere Regelung machen.

**Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. Hannes Farnleitner**

Ich habe mit dem Landeshauptmann-Stellvertreter Reichhold deutlich besprochen, daß das aber nicht unter der Prämisse geschehen kann, daß das Land Kärnten dann generell überhaupt keinem Road-Pricing zustimmt. Und wir haben vereinbart – ich sage es auch hier vor dem Hohen Haus –, daß wir uns noch einmal mit einer Expertengruppe zusammensetzen, weil es noch um die Lage einiger Mautstellen geht. – D'accord.

So haben wir das auch mit der Steiermark gehalten, um auch das deutlich zu sagen. Wir haben dem Wunsch der Steiermark Rechnung getragen und gesagt: keine unterschiedliche Maut in Höhenlagen oder Tieflagen. Wir sind bereit, Dinge zu verlegen, aber es kann nicht sein, daß die ASFINAG ohne die Sicherheit, in Zukunft zusätzliche Finanzierungsmittel zu bekommen, große Projekte übernimmt.

Ich habe auch bei anderem Anlaß erklärt – im Zusammenhang mit der GSD Road-Studie –, daß es notwendig sein wird, auch andere Finanzierungsquellen als das Road-Pricing zu erschließen. Ich habe von Privatisierungserlösen gesprochen, weil uns die neue europäische Entwicklung zu manchen Infrastrukturentwicklungen zwingt.

Zur Anfragebeantwortung selbst. Die Fragen, die mir der Abgeordnete Firlinger als „nicht beantwortet“ unterstellt hat, hat Herr Abgeordneter Maier nicht gestellt. Ich wurde zum Beispiel nicht zum Kompetenzwirrwarr befragt, den Sie behaupten. Ich behaupte, es gibt keinen Kompetenzwirrwarr! Kollege Einem und ich wissen genau, wofür wir jeweils zuständig sind. Auch Kollege Schlägl weiß das. Ich bitte, daß das vielleicht auch einmal die Opposition zur Kenntnis nimmt. Für das Bauen bin ich zuständig, für die Verkehrsregelung, die mit dem Bau nichts zu tun hat, ist Kollege Einem zuständig, detto für das Gefahren gut. Darüber haben wir überhaupt nie einen Disput gehabt! Ich sehe daher den behaupteten Kompetenzstreit überhaupt nicht. Daß manche mit der Kompetenzregelung nicht zu Rande kommen, weil sie kompliziert ist, ist eine andere Frage. (*Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ.*)

Nächster Punkt. Der behauptete chronische Geldmangel ist **nicht** gegeben. Ich behaupte, nachdem ich letzte Woche einen Gipfel mit der Bauwirtschaft gehabt habe, daß wir mit unseren laufenden Straßen- und Hochbauprojekten die einschlägige Bauwirtschaft sehr gut ausgelastet haben.

Wir haben ein anderes Problem. In dem Augenblick, in dem wir an der Kompetenz vorbei wieder öffentliche Bauprojekte machen, werden wir wieder Preissteigerungen, vermehrten Anreiz zu Absprachen und kein Problem mit schnellerer ... (*Zwischenruf des Abg. Scheibner.*)

Sie beklagen sich – oft auch zu Recht – darüber, daß man an manchen Baustellen niemanden arbeiten sieht. Ich habe jüngst in einem Gespräch gesagt, daß sich herausgestellt hat, daß manche Firmen mehr Aufträge bekommen, als sie bewältigen können, und dann sieht man die berühmten ruhenden Baustellen mit langen Staus. Das kann es nicht sein, daher muß der Ausbau der österreichischen Kapazitäten unter Nutzung der österreichischen Kapazitäten in einer Weise erfolgen, die weder Inflation noch leere Baustellen wegen Überkapazitäten bei anderen verursacht. (*Abg. Scheibner: Bravo!*)

Nächster Punkt. Ich halte nach wie vor daran fest: Wenn ein Verantwortlicher nach einem derartigen Geschehen es nicht mehr wagt, zu sagen, daß am Anfang der Unfallkette menschliches Versagen stand, dann ist das Realitätsverweigerung, und es wäre auch eine falsche Kausalitätskette.

Ich habe mich im Fernsehen wie bei jedem Interview dagegen verwahrt, daß es jetzt so dargestellt wird, also ob die öffentliche Diskussion zweite Tunnelröhren als Folge des Tauerntunnels erzwänge. Nichts wäre falscher als das!

Wir müssen die gesamte Ursachenkette durchgehen: erstens die Verantwortung der teilnehmenden Autofahrer mit allen Regelungen, die damit verbunden sind, zweitens die Praxis der Gefahrenstellenmarkierung, die Praxis der bis jetzt im Tunnel errichteten Ampelanlagen, und eine Menge mehr. Und das habe ich, wie ich meine, versucht darzustellen.

**Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. Hannes Farnleitner**

Ein weiterer Punkt: Es haben in diesem Tunnel die Anlagen bis zum Schluß funktioniert. Daß man aber sehr wohl noch eine Diskussion über die Evaluierung des Unfalles machen kann, ist eine andere Sache; etwa darüber, ob es klüger wäre, Bodenmarkierungen zu machen, die aufleuchten, wie für Flugzeuge auf dem Rollfeld. Dazu haben wir schon einen Prüfauftrag vergeben.

Noch einmal: Die Videokameras haben bis zum Schluß funktioniert, die Belüftung hat funktioniert. Aber wenn Sie Sprinkleranlagen verlangen, Frau Abgeordnete Moser, dann muß ich Ihnen sagen: Damit werden Sie bei Experten wirklich auf Probleme stoßen, weil Sprinkleranlagen – Wasser in ein Benzin-Luft-Gemisch hinein! – in diesem Bereich geradezu entsetzliche Explosionskatastrophen hervorrufen können. Ich bitte, mit solchen Forderungen etwas vorsichtiger zu sein. Ich mußte es mir auch sagen lassen.

Ein letzter Punkt noch, auch zu Herrn Abgeordnetem Maier in aller Höflichkeit gesagt: Wir haben uns bemüht, die Anfrage so sachlich wie möglich zu beantworten. Es war zum Beispiel nicht Gegenstand der Anfragebeantwortung, Ihnen zu sagen, daß wir bei jedem Tunnel in Zweimonats-, Dreimonatsabständen Übungen mit den Feuerwehren und den Ortsansässigen machen. – Erster Punkt.

Zweiter Punkt: Wir haben wochenlang vergeblich bei allen Salzburger Agenten – bei den Sozialpartnern und allen politischen Parteien – Beweise gesucht, die uns dabei unterstützt hätten, den zweiten Tunnel vor der letzten Salzburger Landtagswahl überhaupt ins Gespräch bringen zu dürfen. Darauf darf ich für weitere Interventionen dieser Art hinweisen.

Eine letzte Bemerkung, meine Damen und Herren, zu dem, was Herr Abgeordneter Barmüller mich gefragt hat. Wir haben regelmäßige Sitzungen eines Expertenkreises. Dieser besteht aus Beamten, Experten und Ländervertretern, die die Richtlinien für die Sicherheit im Straßenbau und im Tunnelbau festlegen. Auf diese Art werden die Richtlinien festgelegt. Das, was Sie, Kollege Barmüller, als Anregungen oder Fragen zur Diskussion gestellt haben, werden wir in der nächsten Sitzung der Gruppe vorlegen.

Ich gebe zu, daß ich mir nicht zutraue, jede Ihrer Fragen zu beantworten. Nochmals zur Frage der Fluchtstollenlänge: Bisher waren 500 Meter Länge für die Lüftung als Barriere gesetzt, aber es ist völlig klar, daß es zur Dienstpflicht unseres Hauses gehört, diesen Wert im Lichte der neuen Ereignisse nochmals zu überprüfen. Bis jetzt wurde das jeweils im internationalen Benchmarking überprüft und ist als „State of the Art“ gesehen worden. – Danke, Herr Präsident. (Beifall bei der ÖVP sowie bei Abgeordneten der SPÖ.)

18.51

**Präsident Dr. Heinrich Neisser:** Es liegt keine Wortmeldung mehr vor. Die Debatte ist geschlossen.

**Einlauf**

**Präsident Dr. Heinrich Neisser:** Ich gebe noch bekannt, daß in der heutigen Sitzung der Selbständige Antrag 1107/A eingebbracht wurde und die Anfragen 6367/J bis 6401/J eingelangt sind.

\*\*\*\*\*

Die **nächste** Sitzung des Nationalrates ist für 16. Juni 1999, 10 Uhr, in Aussicht genommen; sie wird auf schriftlichem Wege einberufen werden.

Die heutige Sitzung ist **geschlossen**.

**Schluß der Sitzung: 18.52 Uhr**