

Wiener Landtag

7. Sitzung vom 16. Mai 1979

Stenographisches Protokoll

Inhaltsverzeichnis

- | | | |
|---|-----------------|---|
| 1. Entschuldigte Abgeordnete | (S. 1) | Redner: Die Abg. Dr. Hirnschall (S. 12), Dkfm. Ammann (S. 14), StR. Dr. Goller (S. 21), Wiesinger (S. 25) und Franziska Fast (S. 27) sowie amtsf. StR. Nittel (S. 18), Abstimmung (S. 31) |
| 2. Fragestunde | (S. 1) | |
| 3. Mitteilung des Einlaufes | (S. 8) | |
| 4. Pr.Z. 1357, P. 3: Wahl eines Mitgliedes des Immunitätskollegiums | (S. 8) | |
| 5. Pr.Z. 1470, P. 5: Wahl eines Mitgliedes des Unvereinbarkeitsausschusses | (S. 8) | |
| 6. Pr.Z. 1277, P. 1: Abschluß einer Vereinbarung gemäß § 15 a B-VG über Vorhaben in der Bundeshauptstadt Wien, an welchen der Bund und das Land Wien interessiert sind; Genehmigung gemäß § 139 Abs. 2 WStV (Beilage Nr. 10)
Berichterstatte r: Amtsf. StR.
Hans Mayr | (S. 8 u. S. 28) | 7. Pr.Z. 1276, P. 2: Ersuchen des Landesgerichtes für Strafsachen Wien, Abt. 6 b, vom 19. März 1979 um Zustimmung zur strafrechtlichen Verfolgung des Landtagsabgeordneten Anton Fürst wegen Verdachtes des Vergehens der üblen Nachrede gemäß § 111 Abs. 1 und 2 StGB (Beilage Nr. 9)
Berichterstatte r: Abg. Pelzelmayer
Abstimmung (S. 32) |

Vorsitzende: Erster Präsident P f o c h und
Dritter Präsident S c h w e d a.

(Beginn um 16 Uhr.)

Präsident **Pf och**: Die 7. Sitzung des Wiener Landtages ist eröffnet.

Entschuldigt sind Herr Landeshauptmann Gratz, Herr amtsführender Stadtrat Professor Dr. Zilk sowie die Abgeordneten Zweiter Präsident Hahn, Hanke, Hermine Fiala, Gawlik, Maria Hampel-Fuchs, Rosa Heinz, Lehner, Oblasser, Rosenberger, Schneider und Schwarz.

Wir kommen zur Fragestunde.

(In der Fragestunde werden vom Präsident **Pf och** die folgenden Fragen zur Beantwortung aufgerufen:

1. Anfrage (Pr.Z. 139/LM/79) Abg. Dkfm. Dr. Wöber an den amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe Finanzen und Wirtschaftspolitik:

Finden Sie es zeitgemäß, daß bei jeder freiwilligen Feilbietung unbeweglicher Sachen in Wien noch immer sogenannte „Armenprozente“ in der Höhe von 2 Prozent des Verkaufserlöses an die Gemeinde abzuführen sind und diese Bescheide heute noch nach Vorschriften ergehen, die unter Maria Theresia erlassen wurden, so zum Beispiel nach einer kaiserlichen Hofverordnung aus dem

Jahre 1750 sowie einem Dekret der kaiserlichen Zentralfinanzhofkommission aus dem Jahre 1812?

2. Anfrage (Pr.Z. 147/LM/79) Abg. Brosch an den amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe Finanzen und Wirtschaftspolitik:

In welchem Umfang verzichtet die Stadt Wien zur Förderung der Errichtung von Klein- und Mittelwohnungen auf Einnahmen aus der Grundsteuer?

3. Anfrage (Pr.Z. 148/LM/79) Abg. Eveline Andrlik an den amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe Finanzen und Wirtschaftspolitik:

Werden die vor allem durch die letzte Novelle der Wiener Stadtverfassung unterstrichenen Bestrebungen der Stadtverwaltung, dem einzelnen Bürger mehr Mitbestimmung einzuräumen, durch die Bestimmungen des Wiener Ankündigungsabgabengesetzes beeinträchtigt, demzufolge etwa Aktivitäten von Bürgerinitiativen, wie Flugzettelaaktionen, Plakate und Durchsagen im ORF, der Besteuerung nach diesem Gesetz unterliegen?

4. Anfrage (Pr.Z. 149/LM/79) Abg. Rautner an den amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe Finanzen und Wirtschaftspolitik:

Welche Maßnahmen wurden gesetzt, um eine Ausweitung des Förderungsvolumens im Bereich der Wohnbauförderung zu ermöglichen?

5. Anfrage (Pr.Z. 144/LM/79) Abg. Dkfm. Bauer an den amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe Bildung, Jugend, Familie:

Sind Sie der Auffassung, daß der Hinweis in der Informationsschrift des Stadtschulrates für Wien, wonach derjenige, der nicht an der Befragung teilnimmt, sich damit für die Beibehaltung der Sechs-Tage-Schulwoche entscheidet, der Novelle zum Wiener Schulgesetz vom 2. April 1979 und den Erläuterungen dazu entspricht?

6. Anfrage (Pr.Z. 145/LM/79) Abg. Dkfm. Sigrun Schlick an den amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe Gesundheit und Soziales:

Ist der Herr amtsführende Stadtrat bereit, bei den zuständigen Bundesdienststellen vorstellig zu werden, um den krassen Mangel an Anästhesisten an der Universitätsklinik für Kiefer- und Gesichtschirurgie so rasch wie möglich zu beheben, damit dringende Operationen nicht wochenlang aufgeschoben werden müssen?

7. Anfrage (Pr.Z. 141/LM/79) Abg. Neusser an den amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe Wohnen und Stadterneuerung:

Welche energiesparenden Maßnahmen — detailliert nach Art und Höhe der Verbesserungen und in Prozent zu den Gesamtverbesserungen — wurden im letzten Jahr im Rahmen der Förderungsmaßnahmen der Wohnungsverbesserung durchgeführt?

8. Anfrage (Pr.Z. 141/LM/79) Abg. Dkfm. Ammann an den amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe Wohnen und Stadterneuerung:

Welche Nachförderungen wurden bisher für die Bauteile A und B des Wohnparks Alt-Erlaa gewährt?

9. Anfrage (Pr.Z. 146/LM/79) Abg. Dinhof an den amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe Straße, Verkehr und Energie:

Sind Sie bereit, auf einen beschleunigten Ausbau der Verbindung zwischen Westautobahn und Südautobahn über Alland beim Bundesministerium für Bauten und Technik hinzuwirken, um dadurch eine Entlastung der Bevölkerung im Westen und Südwesten Wiens zu erreichen?

10. Anfrage (Pr.Z. 137/LM/79) Abg. Arthold an den Landeshauptmann:

Sind Sie der Auffassung, daß die von einem Bundesstraßenprojekt in Wien betroffenen Anrainer im Sinne einer echten bürgernahen Verwaltung rechtzeitig darüber informiert werden sollen, wobei diese rechtzeitige Verständigung nicht allein in der Kundmachung durch das Amt der Wiener Landesregierung in der „Wiener Zeitung“ über die öffentliche Auflage bestehen sollte, wie dies zum Beispiel beim Projekt der A 3 (Südost-Autobahn) und der A 21 (Wiener Ring-Autobahn) geschehen ist?

11. Anfrage (Pr.Z. 140/LM/79) Abg. Dr. Goller an den amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe Umwelt und Freizeit:

Ist beabsichtigt, das Wiener Feuerwehrgesetz dahingehend zu novellieren, um die derzeitige Rechtslage zu ändern, wonach jemand, der hilfsbereit und gutgläubig die Feuerwehr anfordert, trotzdem zum Kostenersatz für die Ausfahrt herangezogen werden kann?

Präsident Pfoch: Die 1. Anfrage wurde von Herrn Abg. Dkfm. Dr. Wöber an Herrn amtsführenden Stadtrat Mayr gerichtet. Ich bitte ihn um die Beantwortung.

Amtsführender Stadtrat Hans Mayr: Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Frage des Herrn Abg. Dkfm. Wöber nach den Armenprozenten bei der freiwilligen Feilbietung in Höhe von 2 Prozent habe ich dahingehend zu beantworten, daß die Einhebung dieser Abgabe an sich noch durchaus zeitgemäß ist und kaum einen Verwaltungsaufwand erfordert.

Präsident Pfoch: Eine Zusatzfrage.

Abg. Dkfm. Dr. Wöber: Schon vor fünf Jahren haben Sie, Herr Stadtrat, in einer Anfragebeantwortung mitgeteilt, daß Sie einer Neufassung dieser Materie positiv gegenüberstehen.

Da seither diesbezüglich nichts geschehen ist, frage ich Sie: Finden Sie es als bürgernah und im Sinn der heute allgemein verlangten Steuertransparenz, die sich auch die letzte Steuerkommission zum Ziel gesetzt hat, daß der Steuerzahler, wenn er die gesetzlichen Grundlagen dieser Steuer erfahren will, die Gesetzbücher bis zurück zum Jahr 1750 durchforsten muß, um dann zu eruieren, daß erstens die Hofverordnung vom 25. April 1750 festgestellt hat, daß die Hofkommission des Jahres 1749 in ihrer Resolution dekretierte, „daß zur besseren Dotierung der Cassae Pauperum führohin von allen Lizitationen ein pro cento von dem Betrage des Verkaufes für die Almosencassa eingezogen werden solle“, und daß zweitens in einem Dekret der Zentralfinanzhofkommission von 1812 bestimmt wurde, daß diese Gebühr zum Besten dieses Armenfonds auf 2 Prozent erhöht wurde?

Finden Sie nicht, daß es angesichts dieses rechts-historischen Anarchismus und bei dem geringen Ertrag der Steuer von präliminierten 50.000 Schilling für das laufende Jahr besser wäre, diese Steuer abzuschaffen?

Präsident Pfoch: Herr Stadtrat Mayr.

Amtsführender Stadtrat Hans Mayr: Diese in Form einer Rede gekleidete Frage, Herr Landtagsabgeordneter, kann ich nur mit einem Vergleich beantworten. Wir haben einen erheblichen Teil des Privatrechtes der Republik Österreich, der ebenfalls aus dieser Zeitperiode stammt und der auch heute noch problemlos angewendet werden kann, ebenso wie diese Steuervorschrift problemlos angewendet wird. Es gibt keine Streitfälle, und es wird nur der Bruchteil der Arbeitszeit eines einzigen

Beamten für die Einhebung dieser Steuer verwendet.

Es zeigt sich also, daß nicht unbedingt in kurzen Abständen Rechtsvorschriften geändert werden müssen (Heiterkeit bei der ÖVP), um eine Rechtssicherheit herbeizuführen, sondern daß auch sehr alte Rechtsvorschriften durchaus geeignet sind, eine rechtlich einwandfreie und unbestrittene Basis abzugeben, egal ob das im Privatrecht oder im Steuerrecht ist.

Präsident **Pfösch**: Eine zweite Zusatzfrage.

Abg. Dkfm. Dr. **Wöber**: Können Sie wenigstens dafür eintreten, daß dieser Betrag seiner ursprünglichen Bestimmung entsprechend genützt wird? Sind Sie bereit, diesen Betrag wenigstens einer karitativen Organisation, wie zum Beispiel dem SOS-Kinderdorf oder der Caritas, zur Verfügung zu stellen?

Präsident **Pfösch**: Bitte, Herr Stadtrat Mayr.

Amtsführender Stadtrat Hans **Mayr**: Wie Ihnen, Herr Landtagsabgeordneter, sicherlich bekannt ist, übersteigen die Aufwendungen der Stadt Wien für karitative Organisationen den Ertrag dieser Steuer um ein Vielfaches.

Aber ich bin grundsätzlich bereit, darüber zu reden, daß diese Steuer im Zuge einer größeren Reform des Steuerrechtes einer Überprüfung unterzogen wird, ob und in welcher Form sie weiterhin eingehoben werden soll.

Präsident **Pfösch**: Ich danke.

Die 2. Anfrage wurde von Herrn Abg. Brosch an Herrn amtsführenden Stadtrat für Finanzen und Wirtschaftspolitik gerichtet. Ich bitte um die Beantwortung.

Amtsführender Stadtrat Hans **Mayr**: Herr Landtagsabgeordneter! Ich darf Ihnen mitteilen, daß das Wiener Grundsteuerbefreiungsgesetz aus dem Jahre 1973 die zeitliche Grundsteuerbefreiung für die Errichtung von Klein- und Mittelwohnungen vorsieht, deren Nutzfläche nicht mehr als 130 Quadratmeter beträgt. Wir halten uns hier grundsätzlich an die Bestimmungen der Wohnbauförderung beziehungsweise an den Tatbestand Volkswohnungswesen der Bundesverfassung. Der Befreiungszeitraum von der Grundsteuer beträgt grundsätzlich 20 Jahre.

Präsident **Pfösch**: Eine Zusatzfrage.

Abg. **Brosch**: Ich danke dem Herrn Stadtrat, möchte aber jetzt wissen, welchen Betrag dieser Steuerentfall für die Gemeinde Wien ausmacht.

Präsident **Pfösch**: Herr Stadtrat Mayr.

Amtsführender Stadtrat Hans **Mayr**: Der Steuerentfall auf Grund dieser Bestimmungen des Landesgesetzes wird für Wien auf jährlich rund 116 Millionen Schilling geschätzt, das sind etwa 20 Prozent der gesamten Grundsteuereinnahmen.

Präsident **Pfösch**: Eine zweite Zusatzfrage.

Abg. **Brosch**: Welchem Personenkreis kommen diese Begünstigungen zugute?

Präsident **Pfösch**: Herr Stadtrat Mayr.

Amtsführender Stadtrat Hans **Mayr**: Auf Grund der Bestimmungen des Wiener Grundsteuerbefreiungsgesetzes sind die Hauptbegünstigten dieses Befreiungstatbestandes die Inhaber von Miet-, Genossenschafts- oder Eigentumswohnungen. In diesem Bereich der Wohnungen in Mehrfamilienwohnhäusern beträgt der Steuerverzicht der Stadt Wien rund 112,7 Millionen Schilling.

Der restliche Betrag an Steuerverzicht, also etwa 3,3 Millionen Schilling, kommt den Eigentümern von Einfamilienhäusern zugute, bei denen ebenfalls auf die Einhebung der Steuer verzichtet wird, wenn die Größe ihres Eigenheimes das erwähnte Ausmaß von 130 Quadratmeter nicht übersteigt.

Präsident **Pfösch**: Ich danke.

Die 3. Anfrage wurde von Frau Abg. Eveline Andrlik an Herrn Finanzstadtrat gestellt. Ich bitte um die Beantwortung der Frage.

Amtsführender Stadtrat Hans **Mayr**: Sehr geehrte Frau Landtagsabgeordnete! Ich glaube nicht, daß durch die Besteuerung nach dem Ankündigungsabgabengesetz eine Beeinträchtigung der politischen Parteien in ihrer politischen Aussage eintritt, da kraft Gesetzes, also ex lege, politische Parteien bei Ankündigungen politischen Inhalts von der Abgabepflicht ausgenommen sind. Ich bin der Meinung, daß durch diese Gesetzesbestimmungen den demokratischen Prinzipien voll Rechnung getragen wird und den Parteien keine Beeinträchtigung ihres Wirkens durch steuerliche Maßnahmen auferlegt wird.

Präsident **Pfösch**: Eine Zusatzfrage.

Abg. Eveline **Andrlik**: Herr Stadtrat! Wie ist das zum Beispiel bei Ankündigungen, die überwiegend gemeinnützigen Zwecken dienen: Werden sie durch das Ankündigungsabgabengesetz behindert?

Präsident **Pfösch**: Herr Stadtrat.

Amtsführender Stadtrat Hans **Mayr**: Auch darin sehe ich keine Behinderung der Aktivitäten von gemeinnützigen Organisationen. In diesem Fall ist allerdings die Rechtslage anders: Hier ist die Befreiung nur auf Antrag möglich.

Präsident **Pfösch**: Keine weitere Zusatzfrage.

Damit kommen wir zur 4. Anfrage, die von Herrn Abg. Rautner an den Herrn Stadtrat für Finanzen und Wirtschaftspolitik gestellt wurde. Ich bitte um die Beantwortung dieser Frage.

Amtsführender Stadtrat Hans **Mayr**: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Wir haben im Jahr 1977 dem Wohnbauförderungsfonds zusätzliche Landesmittel, also über das hinaus, wozu wir nach dem Wohnbauförderungsgesetz verpflichtet sind, in der Höhe von 271,6 Millionen Schilling zugeführt und deren Einzahlung in drei Jahresraten von je 90 Millionen Schilling in den Jahren 1978, 1979 und 1980 veranlaßt. Wir konnten durch diese Maßnahme eine deutliche Stärkung der Wohnbauförderung herbeiführen.

Präsident **Pfösch**: Eine Zusatzfrage. Bitte, Herr Abgeordneter.

Abg. **Rautner**: Herr Stadtrat! Konnten über die Zuführung von Landesmitteln hinaus noch Maßnahmen ergriffen werden, um das Förderungsvolumen zu erhöhen?

Präsident **Pfösch**: Bitte, Herr Stadtrat.

Amtsführender Stadtrat Hans **Mayr**: Die Fondsverwaltung hat sich in Zusammenarbeit mit der Finanzverwaltung und dem Bundesministerium für Bauten und Technik bemüht, auch durch administrative Maßnahmen das Förderungsvolumen, das möglich ist, zu erhöhen.

Wir konnten im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bauten und Technik eine Ausweitung des Förderungsvorgriffes vereinbaren. Es ist ja so, daß Mittel, die zugesichert werden, erst im Verlauf von zwei bis drei Jahren auch tatsächlich zugezählt, also ausgezahlt werden müssen. Von der Liquiditätsslage des Fonds her ist es also durchaus möglich, daß man einen Vorgriff auf zukünftige Einnahmen des Fonds tätigt, ohne daß man die Liquidität in Frage stellt. Bisher war dieser Vorgriff mit einem Jahresvolumen der Einnahmen limitiert. Wir konnten hier eine Erweiterung des Zeitraumes auf die Einnahmen von eineinviertel Jahren vereinbaren und auch damit eine Erhöhung des Förderungsvolumens erzielen.

Präsident **Pfösch**: Eine zweite Zusatzfrage. Bitte, Herr Abgeordneter.

Abg. **Rautner**: Herr Stadtrat! Bitte, welche Steigerung ist durch diese Maßnahme möglich geworden?

Präsident **Pfösch**: Bitte, Herr Stadtrat.

Amtsführender Stadtrat Hans **Mayr**: Herr Abgeordneter! Durch diese beiden Maßnahmen der direkten Zuführung von 271,6 Millionen Schilling in drei Jahresraten und der Ausdehnung der Vorgriffsmöglichkeit auf eineinviertel Jahre konnte das Wohnbauprogramm für die Jahre 1978 bis 1982 von 33.000 Wohneinheiten auf voraussichtlich 36.600 Wohneinheiten erhöht werden. Damit ist es möglich gewesen, eine deutliche Steigerung des in diesem Fünf-Jahres-Programm vorgesehenen Förderungsprogrammes zu erzielen.

Präsident **Pfösch**: Ich danke.

Die 5. Anfrage wurde von Herrn Abg. Dkfm. Bauer an Frau Landeshauptmann-Stellvertreter Fröhlich-Sandner gestellt. Ich bitte um die Beantwortung.

Landeshauptmann-Stellvertreter Gertrude **Fröhlich-Sandner**: Zur Anfrage des Herrn Abgeordneten möchte ich folgendes feststellen: Nach § 56 Abs. 7 des Wiener Schulgesetzes in der Fassung der vom Landtag am 2. April 1979 beschlossenen Novelle kann der Stadtschulrat für Wien in bestimmten Schultypen den Samstag durch Verordnung für schulfrei erklären.

Die Schulfreierklärung des Samstags und somit die Einführung der Fünf-Tage-Schule kann jedoch nur dann erfolgen, wenn sich an einer vom Stadtschulrat für Wien an der betreffenden Schule durchgeführten geheimen Befragung der Erzie-

hungsberechtigten der Schüler sowie der Lehrer der betreffenden Schule die Mehrheit der zur Teilnahme an der Befragung Berechtigten dafür ausgesprochen hat. Da nach dem Gesetzestext für die Einführung der Fünf-Tage-Schulwoche eine ausdrückliche Willensäußerung der an der Befragung Teilnehmberechtigten notwendig ist, können Erziehungsberechtigte beziehungsweise Lehrer, die an der Befragung nicht teilgenommen haben und nicht teilnehmen, somit keine Willensäußerung abgegeben haben, nicht zu jenen gezählt werden, die für die Fünf-Tage-Schulwoche eintreten.

Da der bisherige Regelfall die Sechs-Tage-Schulwoche ist, entscheiden sich somit jene, die keine Willensäußerung abgeben, für die Beibehaltung der Sechs-Tage-Schulwoche.

Präsident **Pfösch**: Eine Zusatzfrage. Bitte sehr.

Abg. Dkfm. **Bauer**: Ich darf annehmen, sehr verehrte Frau Landeshauptmann-Stellvertreter, daß Ihnen sehr wohl der Text der Erläuternden Bemerkungen zu diesem Gesetz geläufig ist, in dem es heißt: „Der Stadtschulrat für Wien hat bei seiner Entscheidung über die Schulfreierklärung von den sich auf Grund der Befragung ergebenden Mehrheiten auszugehen.“

Ist nicht durch die von Ihnen jetzt gegebene Interpretation des Gesetzestextes eine einseitige Begünstigung der Befürworter der Sechs-Tage-Schulwoche zu befürchten?

Präsident **Pfösch**: Frau Landeshauptmann-Stellvertreter.

Landeshauptmann-Stellvertreter Gertrude **Fröhlich-Sandner**: Das glaube ich nicht. Es ist vielmehr daran gedacht, daß die Befürworter der Fünf-Tage-Woche aktiv zu sein haben, weil ja der Regelfall die Sechs-Tage-Schulwoche ist. Das kommt sowohl im Gesetz als auch in den Erläuternden Bemerkungen sehr anschaulich und klar zum Ausdruck.

Präsident **Pfösch**: Eine weitere Zusatzfrage. Bitte, Herr Diplomkaufmann.

Abg. Dkfm. **Bauer**: Halten Sie diese Ihre Meinung, die ich persönlich für äußerst problematisch erachte, auch aufrecht, wenn ich Ihnen vor Augen führe, daß wir bei Zugrundelegung desselben Prinzips das Kernkraftwerk Zwentendorf längst in Betrieb hätten, und zwar deswegen, weil dann alle diejenigen, die nicht an der Volksbefragung teilgenommen haben, als Befürworter der Beibehaltung des ursprünglichen Vorhabens gegolten hätten?

Präsident **Pfösch**: Ich bitte, Frau Landeshauptmann-Stellvertreter.

Landeshauptmann-Stellvertreter Gertrude **Fröhlich-Sandner**: Das sind zwei ganz verschiedene Fälle. Hier gibt es ja eine Entscheidung, ob etwas abgeändert werden sollte. Das Gesetz gibt ganz klar und deutlich die Richtlinien und die Vorgangsweise an. Es gab in diesem Fall kein Zwentendorf-Gesetz. Das heißt, wir haben dem Gesetz Rechnung zu tragen, und das wird sowohl durch die Erläuterungen als auch durch die Erklärung und im Gesetzestext anschaulich und klar ausgeführt.

Präsident **Pfösch**: Ich danke.

Die 6. Anfrage wurde von der Frau Abg. Dkfm. Sigrun Schlick an Herrn amtsführenden Stadtrat Professor Dr. Stacher gestellt. Ich bitte ihn um die Beantwortung dieser Frage.

Amtsführender Stadtrat Dr. **Stacher**: Sehr geehrte Frau Abgeordnete! Die Einteilung der Zahl der Anästhesisten für die einzelnen Universitätskliniken, also auch für die Universitätsklinik für Kiefer- und Gesichtschirurgie, obliegt dem Chef der Anästhesie im Allgemeinen Krankenhaus. Ich bin gerne bereit, mit ihm darüber zu sprechen, damit er die Einteilung in der Form trifft, daß die Universitätsklinik für Kiefer- und Gesichtschirurgie eventuell mehr Anästhesisten zur Verfügung bekommt.

Präsident **Pfösch**: Eine Zusatzfrage.

Abg. Dkfm. Sigrun **Schlick**: Ich glaube, daß das das Problem nicht lösen wird, da auch Herr Professor Mayrhofer nicht mehr geben kann, als er hat. Die Frage war ja dahin gestellt, was Sie bereit sind zu tun, um die Anzahl zu erhöhen. Sie wissen genau so wie wir, daß der internationale Standard 1 : 4 zwischen Chirurgen und Anästhesisten beträgt, daß wir aber nur einen Anästhesisten für sieben Chirurgen haben. Es geht also um die Vermehrung der Zahl der Anästhesisten, die der Universitätsklinik zur Verfügung stehen.

Ich frage Sie daher noch einmal: Welche Maßnahmen sind Sie zu treffen bereit, um diesen quantitativen Mißstand abzustellen?

Präsident **Pfösch**: Herr Professor Dr. Stacher, bitte.

Amtsführender Stadtrat Dr. **Stacher**: Dazu kann ich nur eines sagen: Ihre Frage hat sich expressis verbis auf die Universitätsklinik für Kiefer- und Gesichtschirurgie bezogen und nicht auf die Anästhesie-Situation im Allgemeinen Krankenhaus.

Ich kann Ihnen aber andererseits sagen, daß wir — und zwar die Magistratsabteilung 17 — mit Schreiben vom 14. März 1977 auch an das Bundesministerium herangetreten sind und angeregt haben, das Ministerium möge überprüfen, wieweit die Zahl der Anästhesieposten vermehrt werden kann.

Präsident **Pfösch**: Eine zweite Zusatzfrage.

Abg. Dkfm. Sigrun **Schlick**: Es sind seither zwei Jahre vergangen. Den Inhalt des Briefes kenne ich.

Daher meine zweite Zusatzfrage: Sind Sie der Meinung der Magistratsabteilung 17, daß das Problem in den Kompetenzbereich des Bundesministeriums für Wissenschaft und Forschung fällt, so daß Sie persönlich als Stadtrat für Soziales und Gesundheit in Wien kein Interesse daran haben, wie unsere Bevölkerung, unsere Menschen auf diesem Gebiet versorgt werden?

Amtsführender Stadtrat Dr. **Stacher**: Gewiß haben wir ein Interesse daran, daß unsere Bevölkerung sehr gut versorgt wird, jedoch gibt es Abmachungen, gesetzliche Regelungen und Kompetenzen.

Sehr verehrte Frau Abgeordnete! Es wird Ihnen bekannt sein, daß im Rahmen dieser Abmachungen die Ärzte des Allgemeinen Krankenhauses vom Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung bezahlt werden und für das gesamte übrige Personal die Stadt Wien die Kosten tragen muß.

Aus diesem Grund kann ich wohl an das Bundesministerium herantreten und die Situation klarstellen, aber mehr ist mir im Augenblick nicht möglich, zumal ich aus Gesprächen mit Beamten des Rechnungshofes weiß, daß diese sogar der Meinung sind — wir warten auf den Bericht —, daß an sich zu viele Ärzte im Allgemeinen Krankenhaus angestellt sind. Diese Beamten drängen darauf, die Anzahl der Ärzte zu verringern.

Daher ist es für mich ganz klar, daß die Stadt Wien dort sicherlich keine zusätzlichen Posten — schon aus grundsätzlichen Erwägungen und aus Präzedenzgründen — schaffen kann, wie sie ja auch seit sehr vielen Jahren nicht geschaffen wurden.

Präsident **Pfösch**: Ich danke. Der Herr amtsführende Stadtrat für Wohnen und Stadterneuerung, Johann Hatzl, wird gebeten, die 7. Anfrage, die Herr Stadtrat Neusser gestellt hat, zu beantworten.

Amtsführender Stadtrat **Hatzl**: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Wie Sie wissen, können gemäß den Bestimmungen des Wohnungsverbesserungsgesetzes unter anderem auch Maßnahmen, die eine Erhöhung des Schall- und Wärmeschutzes sowie Maßnahmen, die die Verminderung des Energieverlustes und des Energieverbrauches von Zentralheizungs- und Warmwasseranlagen bewirken, gefördert werden.

Auf Grund des gesetzlichen Auftrages werden im Land Wien, sofern für das jeweilige Objekt die baubehördliche Bewilligung vor dem 1. Jänner 1974 erteilt wurde, folgende Verbesserungen bewilligt:

Beim Wärmeschutz: Fassaden, Mauern, Decken, Außentüren und Fenster; Verminderung des Energieverbrauches bei Nacht: Absenkung und Thermostate an bestehenden Heizungen. Ergänzend darf ich dazu bemerken, daß durch den Einbau von zeitgemäßen Heizungsanlagen an Stelle veralteter Anlagen auf jeden Fall energiesparende Maßnahmen gesetzt werden, die jedoch zahlenmäßig nicht erfaßbar sind.

Im Berichtsjahr 1978 wurden im Land Wien unter Zuhilfenahme von Wohnungsverbesserungsmitteln folgende Arbeiten angesprochen: 1.202 Zusicherungen für Schall- und Wärmeisolierung, das sind 14 Prozent der Gesamtzusicherungen oder eine Darlehensgesamtsumme von 37,585.000 Schilling. Rund 90 Prozent der energiesparenden Maßnahmen entfallen auf den Einbau von Verbundfenstern beziehungsweise Isolierverglasungen.

Präsident **Pfösch**: Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Bitte, Herr Abgeordneter.

Stadtrat **Neusser**: Nachdem der Energiebedarf in Wien, aber nicht nur in Wien, sondern in ganz Österreich steigt, der Wärmedämmung also erhöh-

tes Augenmerk zuzuwenden ist, und in Ballungsräumen in verkehrsreichen Straßen der Schallschutz besondere Bedeutung erlangt hat, frage ich Sie, Herr amtsführender Stadtrat, ob Sie bereit sind, außer dieser Broschüre der Bevölkerung eine bessere Möglichkeit der Information anzubieten.

Präsident Pfoch: Bitte, Herr Stadtrat.

Amtsführender Stadtrat Hatzl: Ich stehe nicht an zu sagen, daß wir, wenn es bessere Möglichkeiten der Information und Hilfe gibt, diese aufgreifen werden.

Präsident Pfoch: Eine zweite Zusatzfrage. Bitte, Herr Stadtrat.

Stadtrat Neusser: Nach § 8 Abs. 1 des Wohnverbesserungsgesetzes 1978 ist das Land verpflichtet, jährlich eine Aufstellung darüber zu geben, welche energiewirtschaftlichen Auswirkungen die Zusatzkredite erbracht haben. Das bedingt natürlich, daß das Land eine Kosten-Nutzen-Rechnung über seine Maßnahmen erstellt.

Wie, Herr amtsführender Stadtrat, werden Sie dieser gesetzlichen Aufforderung nachkommen?

Präsident Pfoch: Bitte, Herr Stadtrat Hatzl.

Amtsführender Stadtrat Hatzl: Entsprechend den Bestimmungen, die mir auf Grund des Gesetzes auferlegt sind.

Stadtrat Neusser: Das ist keine Antwort, Herr Präsident!

Präsident Pfoch: Selbstverständlich: nach den gesetzlichen Bestimmungen. Es gibt keine weitere Zusatzfrage an den Herrn Stadtrat.

Wir kommen zur 8. Anfrage, die Dkfm. Ammann an den Herrn amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe Wohnen und Stadterneuerung stellt.

Ich bitte auch hier Herrn amtsführenden Stadtrat Hatzl, die Beantwortung vorzunehmen.

Amtsführender Stadtrat Hatzl: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! An Lohnkostennachförderungsmitteln für den Bauteil A des Wohnparks Alt-Erlaa wurden am 6. September 1976 34,216.000 Schilling und am 7. Dezember 1978 16,886.700 Schilling zugesichert. An Nachförderungen wegen Erschweren wurden am 7. Dezember 1978 für den Bauteil A 64,570.760 Schilling und für den Bauteil B 27,558.140 Schilling zugesichert.

Präsident Pfoch: Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Bitte, Herr Abgeordneter.

Abg. Dkfm. Ammann: Herr amtsführender Stadtrat, wie hoch werden daher voraussichtlich die Gesamtbaukosten inklusive der jetzt von Ihnen genannten Nachförderungen pro Quadratmeter des Bauteiles A und des Bauteiles B sein?

Präsident Pfoch: Bitte, Herr Stadtrat Hatzl.

Amtsführender Stadtrat Hatzl: Über die Höhe der voraussichtlichen Gesamtbaukosten bei Fertigstellung beider Bauteile kann ich derzeit keine Aussage treffen, weil noch keine Endabrechnung vorliegt.

Präsident Pfoch: Eine zweite Zusatzfrage. Bitte, Herr Abg. Ammann.

Abg. Dkfm. Ammann: Würden Sie weiteren Anträgen nach Nachförderung positiv gegenüberstehen, auch wenn mit diesen weiteren Nachförderungen die angemessenen Baukosten überzogen werden sollten?

Präsident Pfoch: Herr Stadtrat Hatzl, bitte.

Amtsführender Stadtrat Hatzl: An sich ist ein gültiger Beschluß mit der Zusicherung erfolgt. An diese Zusicherung hat sich der Bauwerber zu halten. Wir haben zu prüfen, ob das damals so war. Wenn die Nachförderungen entsprechend den Möglichkeiten, die geboten sind, hier beantragt werden, sehe ich keinen Grund, etwas abzulehnen, wenn gesetzlich darauf ein Recht besteht.

Präsident Pfoch: Ich danke. Den Herrn amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe Straße, Verkehr und Energie, Heinz Nittel, ersuche ich, die Anfrage Nr. 9, gestellt von Herrn Abg. Dinhof, zu beantworten.

Amtsführender Stadtrat Nittel: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Ich bin aus Wiener verkehrspolitischen Überlegungen an der raschen Fertigstellung der A 21, der Verbindung der Westautobahn mit der Südumfahrung, interessiert.

Es kommt mir begreiflicherweise bei Bundesbauten im Land Niederösterreich keine Kompetenz zu. Dessen ungeachtet habe ich im Bautenministerium angefragt, wie die Bauüberlegungen und Baupläne sind. Sie lauten folgendermaßen — und deshalb ist eine Beschleunigung, so scheint mir, nicht erforderlich, weil rasch und zügig gearbeitet wird —:

Die Abschnitte Steinhäusl und Alland sind fertig, und die Abschnitte Brunn am Gebirge bis Knoten Vösendorf werden bereits befahren.

Das Zwischenstück zwischen Brunn am Gebirge, Sparbach und Gießhübl ist im Bau und wird bis 1980 zur Verfügung stehen.

Die bestehende Lücke zwischen Sparbach und Alland soll heuer im Herbst in Angriff genommen werden und wird nach einer etwa dreijährigen Bauzeit bis November 1982 fertig sein.

Es erscheint mir deshalb keine Urgenz nach Beschleunigung erforderlich, weil ich den Eindruck habe, daß hier rasch und zügig gearbeitet wird.

Präsident Pfoch: Eine Zusatzfrage wird gewünscht. Bitte, Herr Abg. Dinhof.

Abg. Dinhof: Ist eine wesentliche Erleichterung des Verkehrs durch diese Südumfahrung für den Westen Wiens zu erwarten?

Amtsführender Stadtrat Nittel: Konkret erwarte ich mir für den Westen Wiens keine besondere Entlastung, aber doch für jenen durchziehenden Verkehr, der, von Westen kommend, den Südraum Wiens aufsucht, und zwar den Bereich Meidling oder Liesing. Dieser Verkehr wird bei Verstopfung der Westeinfahrt sehr bald die Südumfahrung annehmen.

Wenn ich jedoch Ihre Frage richtig verstehe, so muß ich sagen, daß für den Bereich Penzing oder Ottakring und Hernals eine Entlastung da-

durch nicht entstehen wird, denn Verkehrsteilnehmer, die, von Westen kommend, diesen Bereich Wiens aufsuchen, werden natürlich nicht die Südumfahrung in Anspruch nehmen.

Präsident **Pfösch**: Ich danke für die Beantwortung. Die Anfrage 10, gestellt von Herrn Abg. Arthold an den Herrn Landeshauptmann, bitte ich Frau Landeshauptmann-Stellvertreter Fröhlich-Sandner zu beantworten.

Landeshauptmann-Stellvertreter Gertrude **Fröhlich-Sandner**: Herr Abgeordneter! Die Frage, ob eine Intensivierung der Information über beabsichtigte Bundesstraßenobjekte erfolgen soll, kann man nicht einfach generell beantworten.

Es liegt in der Natur der Sache, daß diesbezügliche Informationsmaßnahmen sinnvollerweise wohl auf den Umfang und die Verkehrsbedeutung des Projektes abzustellen sein werden. Von Fall zu Fall wird daher zu beurteilen sein, ob dem Informationsbedürfnis allein durch die Kundmachung von Flächenwidmungsänderungen und die Auflage eines Projektes im Sinne des Bundesstraßengesetzes Genüge getan wird oder ob eine breit angelegte Information über Zeitungen, Rundfunk und Fernsehen beziehungsweise gezielte mündliche und schriftliche Informationen an einen bestimmten Personenkreis angezeigt erscheinen.

Jedenfalls wird unser Bemühen auch in Zukunft darauf gerichtet sein, die Bevölkerung von Straßenbauvorhaben umfassend und rasch in Kenntnis zu setzen.

Präsident **Pfösch**: Wird eine Zusatzfrage erbeten? — Bitte, Herr Abgeordneter.

Abg. **Arthold**: Frau Landeshauptmann-Stellvertreter! Im gegebenen Fall handelt es sich um einen abgegrenzten Personenkreis. Analog dazu wurden die Anrainer auf niederösterreichischer Seite bereits vor fünf Jahren, und zwar jeder einzelne Betroffene persönlich, über das Autobahnvorhaben informiert.

Ich möchte fragen: Wurde in Wien wenigstens die gesetzliche Vertretung der Wiener Landwirte, die Wiener Landwirtschaftskammer, hievon in Kenntnis gesetzt und wurden mit ihr Informationen ausgetauscht?

Präsident **Pfösch**: Bitte, Frau Landeshauptmann-Stellvertreter.

Landeshauptmann-Stellvertreter Gertrude **Fröhlich-Sandner**: Ich habe mich über diesen Problemkreis informiert. Es wurde mir mitgeteilt, daß alles im Bundesgesetz Vorhandene entsprechend berücksichtigt wurde und dies seinen Ausfluß auch in der Information gefunden hat.

Präsident **Pfösch**: Wird noch eine Frage erbeten? — Bitte, Herr Abgeordneter.

Abg. **Arthold**: Die A 21 — wir haben vorhin davon gesprochen — ist die Verbindung von der Westautobahn zur Südbahn und in der Fortsetzung die Verbindung von der Südbahn über die fünfte Donaubrücke in den Norden Niederösterreichs. Um dieses Planungsstück handelt es

sich. Da die Wiener Stadtplanung künftig davon absehen wird, diese fünfte Donaubrücke zu verwirklichen, stelle ich die Frage, ob dann das Verbindungsstück der A 21 von der Südbahn zu dieser Donaubrücke notwendig sein wird.

Landeshauptmann-Stellvertreter Gertrude **Fröhlich-Sandner**: Herr Abgeordneter! Sie werden sicherlich nicht überrascht sein, wenn ich Ihnen mitteile, daß ich in der gegenwärtigen Situation über eine solche genaue Detailinformation nicht verfüge.

Ich bitte Sie daher, mir die Möglichkeit zu geben, diese Anfrage auf schriftlichem Wege zu beantworten.

Präsident **Pfösch**: Ich danke. An den Herrn Stadtrat Schieder wird die 11. Anfrage von Herrn Abg. Dr. Goller gerichtet. Ich bitte, Herr Stadtrat.

Amtsführender Stadtrat **Schieder**: Sehr geehrter Herr Landtagsabgeordneter: Es ist beabsichtigt.

Präsident **Pfösch**: Eine Zusatzfrage. Bitte, Herr Abgeordneter.

Stadtrat Dr. **Goller**: Herr amtsführender Stadtrat! Warum haben Sie sich, nachdem Sie mir im Jahre 1974 im Wiener Stadtsenat zugesichert haben, daß Sie im Jahre 1975 eine Novelle ausarbeiten lassen werden, soviel Zeit gelassen?

Präsident **Pfösch**: Bitte, Herr Stadtrat Schieder.

Amtsführender Stadtrat **Schieder**: Sehr geehrter Herr Landtagsabgeordneter! Das habe ich nicht. Ich habe die Gründe und die Vorgangsweise auch in der Pressekonferenz im Mai 1977 angeführt, nachzulesen im Blatt 1091 der „Rathaus-Koresspondenz“.

Präsident **Pfösch**: Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? — Bitte, Herr Dr. Goller.

Stadtrat Dr. **Goller**: Da Sie augenscheinlich vier Jahre zum gründlichen Studium dieser Rechtsmaterie verwendet haben, darf ich Sie, Herr amtsführender Stadtrat, fragen: Da den meisten Berufungen von Personen, die im guten Glauben gehandelt haben, stattgegeben wird, frage ich Sie, wie groß der Prozentsatz derjenigen ist, die die Zahlungspflicht erfüllt haben, obgleich sie im Dienste des Nächsten gehandelt haben.

Präsident **Pfösch**: Bitte, Herr Stadtrat Schieder.

Amtsführender Stadtrat **Schieder**: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Wenn ich die Frage richtig verstanden habe, möchte ich sagen, daß die Zahl ungefähr bei 50 Prozent liegt.

Das Feuerwehrgesetz enthält zwei Möglichkeiten, die Kosten eines Feuerwehreinsatzes einzuhoben, nämlich nach § 15 Abs. 3 des Feuerwehrgesetzes in Form der Gebühren und gemäß § 15 Abs. 4 des Feuerwehrgesetzes in Form von Kostenersatz.

Bei der Kostenvorschreibung gemäß § 15 Abs. 4 Feuerwehrgesetz ist die Höhe, anders als bei der Vorschreibung der Gebühr gemäß § 15 Abs. 3 Feuerwehrgesetz, wo ein Tarif laut Verordnung des Wiener Gemeinderates vom 11. Dezember 1975,

Zahl 3880/75 besteht, nicht ohne weiteres feststellbar und müßte im Sinne der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes — ich erwähne insbesondere das Erkenntnis vom 26. Mai 1977, Zl. 2191/76, sowie Kostenvorschreibung gemäß § 89 a Abs. 7 StVO 1960 — jeweils im Einzelfall detailliert berechnet werden.

Die derzeitige Regelung sieht folgende Fälle der Kostenersatzpflicht bei Feuerwehreinsätzen vor:

1. Kostenersatzpflicht jener Person, die um das Einschreiten der Feuerwehr angesucht hat, unabhängig von ihrem Verschulden und in wessen Interesse der Einsatz erfolgte, jedoch nicht in jenen Fällen, wo es sich um die Befreiung von Menschen und Tieren aus einer körperlichen Zwangslage, um Brände oder um andere Notstände oder um die Bergung von Leichen handelt; § 15 Abs. 2 und 3 Feuerwehrgesetz.

2. Kostenersatzpflicht jener Person, die eine Feuerwehraction durch vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verhalten verursacht — eine leichte Fahrlässigkeit genügt also nicht — oder die die Feuerwehr mißbräuchlich herbeigerufen hat; § 15 Abs. 4 Feuerwehrgesetz.

Aus diesem Grund habe ich erklärt — ich stehe auch dazu, und in diesem Sinne sind auch die Vorarbeiten sehr weitgehend geleistet, auch bis zu den rechtlichen Stellungnahmen der Magistratsdirektion —, daß die Personen, die gutwillig, um Hilfe zu leisten, die Feuerwehr herbeirufen, nicht zum Kostenersatz herangezogen werden, dafür aber jene, die auch nur leicht fahrlässig, aber immerhin fahrlässig selbst den Einsatz verursachen, herangezogen werden können, auch wenn sie nicht grob fahrlässig gehandelt haben.

Mir scheint das eine Regelung zu sein, die im Interesse der Rechtssicherheit und im Interesse der gutwilligen Bewohner in unserer Stadt richtig ist.

Präsident **Pfoch**: Ich danke. Die Fragestunde ist damit beendet.

Die Abg. Dr. Krasser, Eberhardt, Mag. Kauer und Dkfm. Sigrun Schlick haben gemäß § 34 Abs. 1 der Geschäftsordnung eine Gesetzesvorlage, betreffend gesetzliche Festlegung der Auskunftspflicht der Behörden, Ämter und Einrichtungen der Stadt Wien, eingebracht. Ich weise diesen Antrag dem Ausschuß für Personal- und Rechtsangelegenheiten zu.

Die Abg. Dr. Marilies Flemming und Prochaska haben einen Antrag, betreffend Novellierung des Jugendwohlfahrtsgesetzes, eingebracht. Ich weise diesen Antrag dem amtsführenden Stadtrat für Bildung, Jugend und Familie zu.

Ich nehme nunmehr eine Umstellung der Tagesordnung insofern vor, als wir zuerst die unter den Postnummern 3 und 5 vorgesehenen Wahlen durchführen.

Gemäß § 29 Abs. 4 der Geschäftsordnung sind Wahlen, sofern der Landtag nicht mit Zweidrittelmehrheit anders beschließt, mit Stimmzettel vorzunehmen. Ich schlage daher vor, die beiden Wahlen

durch Erheben der Hand vorzunehmen, und ersuche jene Damen und Herren des Landtages, die meinem Vorschlag zustimmen wollen, um ein Zeichen mit der Hand. — Danke. Das ist die erforderliche Zweidrittelmehrheit. Ich werde daher so verfahren.

Postnummer 3 betrifft die Wahl eines Mitgliedes des Immunitätskollegiums. Durch das Ableben des Herrn Abg. Professor Rudolf Zörner wurde eine Stelle im Immunitätskollegium frei. Die Österreichische Volkspartei schlägt hierfür Herrn Abg. Dr. Matthias Glatzl vor. Ich ersuche jene Damen und Herren des Landtages, die Herrn Abg. Dr. Glatzl in das Immunitätskollegium wählen wollen, die Hand zu erheben. — Danke. Das ist so angenommen.

Die Postnummer 5 betrifft die Wahl eines Mitgliedes des Unvereinbarkeitsausschusses. Herr Abg. Dr. Glatzl hat ersucht, ihn aus dem Unvereinbarkeitsausschuß abzurufen. Der Wahlvorschlag der Österreichischen Volkspartei für diese freigewordene Stelle lautet auf Herrn Abg. Josef Hoffmann. Ich bitte jene Mitglieder des Landtages, die diesem Vorschlag zustimmen wollen, um ein Zeichen mit der Hand. — Danke. Damit ist der Vorschlag angenommen und Herr Abg. Hoffmann zum Mitglied des Unvereinbarkeitsausschusses gewählt.

Die Postnummer 1 der heutigen Tagesordnung betrifft den Abschluß einer Vereinbarung gemäß Artikel 15 a B-VG über Vorhaben in der Bundeshauptstadt Wien, an welchen der Bund und das Land Wien interessiert sind, wofür gemäß § 139 Abs. 2 der Wiener Stadtverfassung die Zustimmung des Landtages erforderlich ist.

Berichterstatte r hierzu ist Herr amtsführender Stadtrat Mayr. Ich ersuche ihn, die Verhandlungen einzuleiten.

Berichterstatte r amtsführender Stadtrat **Mayr**: Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren des Wiener Landtages! Es ist dies die zweite Vereinbarung, die das Bundesland Wien nach Artikel 15 a des Bundes-Verfassungsgesetzes schließt. (StR. Dr. Goller: Die Dritte! Krankenanstalten-Zusammenarbeitsfonds!) Ja, nach dem Krankenanstalten-Zusammenarbeitsfonds und der Planungsgemeinschaft Ost ist dies die dritte Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Wien. Das Land Wien und der Bund sind in acht Punkten übereingekommen, eine Reihe von Problemen zu lösen. Ich darf Ihnen, meine sehr geehrten Damen und Herren des Wiener Landtages, kurz einen Überblick über den Inhalt dieser Punkte geben.

Der Bund und das Land Wien vereinbaren, daß die derzeit noch als provisorische Amtssitze der IAEA und der UNIDO dienenden Objekte nach Übersiedlung in die UNO-City ohne Verzug der geplanten Verwendung zugeführt werden. Es handelt sich dabei um folgende Maßnahmen:

Erstens die Abtragung der errichteten Fertigteilbauten der UNIDO an der Lastenstraße und die Errichtung der vor dem Justizministerium geplanten Grünanlage Weghuberpark sowie die Weiterverwendung der abgetragenen Fertigteilbauten für

die Gendarmerieschule in Mödling und für das Flüchtlingslager in Traiskirchen.

Zweitens die Nutzung des schon seinerzeit als Hotel errichteten UNIDO-Gebäudes an der Lerchenfelder Straße als Studentenheim der Akademikerhilfe.

Drittens die Kündigung der für die IAEA in der Traungasse 12 von der „Immovest“ angemieteten Objekte.

Viertens eine Prüfung der optimalen Nutzung für das ehemalige Grand-Hotel. Es ist daran gedacht, dieses Gebäude dahingehend zu überprüfen, ob eine Nutzung als Konferenzhotel möglich ist.

Weiters haben der Bund und Wien Infrastrukturmaßnahmen betreffend die UNO-City vereinbart. Hier ist ein wesentlicher Punkt die Unterbringung der Internationalen Schule auf einem endgültigen Standort. Für diese Unterbringung ist ein Kostenteilungsschlüssel von 65 : 35 zwischen Bund und Wien vereinbart worden. Wir haben weiter vereinbart, daß die Stadt Wien Hilfestellung für die notwendige Transferierung der bestehenden Kindergärten in die Nähe der UNO-City gewährt.

Wir haben vereinbart, daß Bürogebäude für diplomatische Missionen bei der UNO-City und Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen für das Personal auf kommerzieller Basis errichtet werden sollen.

Wir haben viertens in diesem Zusammenhang vereinbart, daß wir alle Möglichkeiten ausnützen werden, um den Massenverkehr bis zur Eröffnung der U 1 in diesem Bereich zu gewährleisten.

Als ein weiterer Punkt dieser Vereinbarung, der zweifellos in Spezialgesprächen durch den zuständigen Minister und Stadtrat noch ergänzt werden muß, sind Förderungen von Sporteinrichtungen vorgesehen, wobei daran gedacht ist, daß der Bund und das Land Wien auch Privatinitiativen zur Errichtung von Sportanlagen fördern und eine entsprechende Hilfestellung leisten.

Ein weiterer Punkt dieses Konkordats betrifft die Koordinierung und Verstärkung der Aktivitäten im kulturellen Bereich. Auch hier wird es notwendig sein, daß auf der Ebene der Fachminister noch genauere Bestimmungen erarbeitet werden. Es ist vorgesehen, ein ständiges Kontaktgremium zu bilden, die optimale Nutzung und Zweckwidmung der Theatergebäude, die Möglichkeiten zur Schaffung von kulturellen Zentren und die Förderung der Reprivatisierung des Ronacher-Gebäudes zu überprüfen. Einer der Punkte, die auch zur Überprüfung stehen werden, wird eine mögliche Veränderung des Sitzes der Volksoper sein; hier sind aber noch alle Voraussetzungen einer genauen Prüfung zu unterziehen.

Ein weiterer Punkt der Vereinbarung ist ein Kasernenverlegungsprogramm. Hier ist ein weiterer Versuch, innerstädtische Grundstücke, die durch Kasernen aus der Zeit vor der Gründung der Republik belegt sind, für städtische Maßnahmen nutzbar zu machen, gestartet worden. Die finanziellen Bedingungen des bisherigen Pro-

gramms haben es zu keiner Realisierung kommen lassen. Der Bund hat nämlich bisher jenen Gemeinden, bei denen Kasernen hochwertige innerstädtische Grundstücke belegen, angeboten, daß er ihnen diese Grundstücke zur Verfügung stellt, wenn sie auf ihre Kosten und ihre Rechnung neue Kasernen am Stadtrand errichten. Eine Kostenrechnung hat immer wieder gezeigt, daß die Kosten der Errichtung von neuen Kasernen auch am Stadtrand bei weitem den Wert der innerstädtischen Grundstücke übersteigen, so daß das bisherige Programm nicht zum Tragen gekommen ist. Nunmehr haben wir ein völlig anderes Anbot, nämlich das Anbot, daß der Bund Kasernen neu baut und dann die bisherigen Gebäude der Gemeinde zum Verkehrswert zum Kauf anbietet. Auch hier wird festzulegen sein, um welche Gebäude es sich handelt, es ist aber vom wirtschaftlichen Standpunkt aus ein realisierbarer Vorgang.

Ich möchte jetzt außerhalb der Berichterstattung über die Vereinbarung betonen, daß damit sicher nicht die Rennweger Kaserne gemeint ist, die in einem Sonderprogramm zwischen Bund und Wien abgetauscht wird, wobei die Gespräche bereits weit gediehen sind.

Ein sehr wesentlicher Punkt, meine sehr geehrten Damen und Herren des Wiener Landtages, betrifft die Förderung des Projektes des absoluten Hochwasserschutzes in Wien. Wir haben für dieses Projekt seinerzeit vom Bund einen Zuschuß in der Höhe von 680 Millionen Schilling zugesichert erhalten. Im Zuge der Verhandlungen ist es nunmehr gelungen, neben diesem Zuschuß von 680 Millionen Schilling und darüber hinaus einen weiteren Zuschuß von 1 Milliarde Schilling zur Errichtung des Hochwasserschutzes für Wien zu erhalten, den der Bund ab dem Jahre 1980 in zehn gleichen Jahresraten à 100 Millionen Schilling an die Stadt Wien entrichten wird. Wir werden diese Mittel dazu verwenden, um das Hochwasserschutzprojekt noch rascher als bisher voranzutreiben, die Arbeiten auf dem linken Donauufer zu beenden, das rechte Donauufer auszugestalten und damit einen wesentlichen Akzent für die Stadt zu setzen.

Es ist gleichzeitig vereinbart worden, daß im Falle von Nutzungen der entstehenden hochwasserfreien Donauinsel diese Nutzung zwischen Bund und Wien im Verhältnis 1 : 2 erfolgen soll, also in jenem Verhältnis, in dem derzeit der ideelle Anteil der beiden Gebietskörperschaften an der jetzt noch hochwassergefährdeten Fläche besteht.

Damit es hier keine Mißverständnisse gibt, möchte ich ausdrücklich dazusagen, daß selbstverständlich an solche Nutzungen gedacht ist, die dem Zweck dieser Insel entsprechen, also Erholungsgebiet, Sport und dergleichen. Auch soll von vornherein klargestellt werden, daß die Nutzung für Sportzwecke natürlich die dazu notwendigen Baulichkeiten voraussetzt; man braucht für den Sport Umkleidekabinen, Duschen und dergleichen. Das ist selbstverständlich darin festgehalten.

Ich darf feststellen, meine Damen und Herren, daß es dem Realwert nach im Zuge dieser Verhand-

lungen gelungen ist, den Beitrag des Bundes zu dem Projekt des absoluten Hochwasserschutzes für Wien praktisch zu verdoppeln.

Wir haben ferner vereinbart, daß Verkehrsmaßnahmen getroffen werden, die sich in einigen Punkten deutlich widerspiegeln. Es sind dies zunächst die Beiträge zur Errichtung der Flughafen-Schnellbahn im Rahmen des Schienenverkehrsprojektes, die Feststellung, daß der Bund die A 22 errichtet und finanziert, samt Anbindung an das IAKW-Gelände, sowie die A 4, die Ostautobahn.

In diesem Zusammenhang erfolgt in diesem Abkommen eine für uns sehr wesentliche Feststellung. Es wird nämlich die Feststellung getroffen, daß der Bund und das Land Wien in diesem Zusammenhang eindeutig erklären, daß die Stadt Wien damit allen ihren Leistungsverpflichtungen aus dem sogenannten Schmitz-Slavik-Abkommen nachgekommen ist. Es hat seit Jahren auf Beamtenebene zwischen Bund und Stadt Wien Diskussionen darüber gegeben, ob eine Vertragsstelle dieses Abkommens dahingehend auszulegen ist, daß die Stadt Wien die autobahnmäßige Verbindung zwischen UNO-City und Flughafen Schwechat auf ihre Kosten zu errichten hat. Es ist nunmehr eindeutig klargestellt, daß der Rechtsstandpunkt der Stadt Wien, daß dies nicht der Fall ist, sondern daß diese autobahnmäßige Verbindung durch den Bund zu finanzieren ist, richtig war und daß es darüber keine Diskussionen mehr gibt. Eine von unserem Standpunkt aus gesehen sehr wesentliche Feststellung und Klarstellung, da die Kosten dieser autobahnmäßigen Verbindung etwa einen Betrag von 4 bis 5 Milliarden Schilling bedeutet hätten.

Ich darf im Zuge der Verkehrsprojekte weiter erwähnen, daß sich das Land Wien verpflichtet hat, bis zum Ausmaß von 3 Milliarden Schilling Sonderfinanzierungsverträge abzuschließen. Es wird nunmehr Aufgabe der Bundesstraßenverwaltung sein, jene Straßen in Wien zu nominieren, die im Zuge solcher Vorfinanzierungsabkommen rascher ausgebaut werden können, als dies mit den normalen Budgetmitteln möglich wäre. Bei aller Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, wie sie im letzten Punkt dieses Abkommens zum Ausdruck kommt, wird es trotzdem notwendig sein, das übergeordnete Straßennetz Wiens bis zu einem gewissen Grad weiter auszubauen, und das soll so rasch und zweckmäßig, als es technisch möglich ist, geschehen.

Der größte Anteil dieses Abkommens, auch von der Finanzierung her, entfällt aber auf den Schienenverkehr. Mit diesem Abkommen vereinbaren der Bund und das Land Wien die Finanzierung und Durchführung von vier großen Schienenbauvorhaben: Erstens den Ausbau der Flughafen-Schnellbahn, soweit er das Territorium des Landes Wien betrifft, also von der Landesgrenze Wien bis zur niveaufreien Einbindung in die Stammstrecke der Schnellbahn in der Höhe Rennweg, so daß vom Flughafen her bis Wien-Mitte und — technisch möglich, lediglich mehr eine Frage der Fahrplangestaltung — darüber hinaus eine Verbindung auf dieser Schnellbahn möglich ist.

Der zweite schnellbahnmäßige Ausbau, der vereinbart worden ist, betrifft die Vorortelinie. Die Vorortelinie soll ebenso wie die Flughafen-Schnellbahn auf dem Territorium des Landes Wien, genauer gesagt zwischen Heiligenstadt und Penzing, zweispurig schnellbahnmäßig ausgebaut werden. Dieser Ausbau läßt sich nur im Zusammenhang mit dem übrigen in diesem Abkommen vorgesehenen Ausbau des Schienenverkehrs rechtfertigen. Nach wie vor wäre die Frequenz auf der Vorortelinie so gering, daß ein schnellbahnmäßiger Ausbau nicht gerechtfertigt wäre. Erst durch die weiteren Maßnahmen aus diesem Paket, nämlich den Bau der U-Bahn-Linie 3, die eine Verbindung vom Bahnhof Breitensee bis nach Erdberg herstellt, wobei auf einem Perron eine Umsteigemöglichkeit zwischen der Schnellbahn auf der Vorortelinie und der U 3 geschaffen wird, wird nach den Prognosen der Verkehrsexperten eine deutliche Erhöhung der Frequenz auf der Schnellbahn-Vorortelinie eintreten. Erst mit dieser Frequenzerhöhung läßt es sich rechtfertigen, daß die Vorortelinie zweispurig schnellbahnmäßig ausgebaut wird.

Die Kosten dieser beiden Schnellbahnstrecken auf Wiener Territorium werden auf der Preisbasis 1981 — wir haben hier eine Vorschau auf die Preisentwicklung versucht — den Betrag von 4,3 Milliarden Schilling erfordern. Vor diesen 4,3 Milliarden Schilling hat der Bund 80 Prozent zu zahlen, wie bei allen Schnellbahnvereinbarungen üblich, und die Stadt Wien 20 Prozent. Um den sofortigen Beginn des Ausbaues dieser Strecken zu ermöglichen, hat sich die Stadt Wien bereit erklärt, ihren Anteil von 20 Prozent in den Jahren 1979 bis 1981 zu bezahlen.

Der finanziell größte Anteil fällt auf die U-Bahn-Linie 3. Mit der U 3 soll das Grundnetz der Wiener U-Bahn komplettiert werden, wie es bereits in den ursprünglichen Plänen vorgesehen und teilweise schon beim Baugeschehen der U 1 berücksichtigt wurde. Es wird ein Ost-West-Durchmesser vom Bahnhof Breitensee bis Westbahnhof geführt werden. Dann wird in den nächsten Monaten die Entscheidung zu treffen sein, ob eine Trassenführung wie ursprünglich vorgesehen durch die Lindengasse erfolgt oder ob diese Trassenführung nicht doch besser durch die Mariahilfer Straße gehen soll. Entsprechende Untersuchungen sind im Planungsausschuß bereits vorbereitet oder sogar schon vergeben worden.

Die Trassenführung ab Bellaria bleibt mit der ursprünglich vorgesehenen der U 3 jedenfalls gleich, geht also über Graben, Stephansplatz, Wien-Mitte nach Erdberg und endet dort in dem Betriebsbahnhof der U 3.

Der technische Ausbau der U 3 ist von Erdberg her von Osten nach Westen durchzuführen, um vom Betriebsbahnhof her eine Inbetriebnahme auch von Teilstrecken zu ermöglichen, und könnte etwa gegen Ende 1982 begonnen werden.

Die zweite U-Bahn-Linie, die in diesem Zusammenhang geplant ist, resultiert aus der Umstellung der Gürtelinie der Stadtbahn auf U-Bahn-

Betrieb und die Zusammenfassung dieser Linie durch eine kreuzungsfreie Strecke mit der in Bau befindlichen ebenfalls kreuzungsfreien Linie 64 der Straßenbahn, wobei dann die gesamte Linie von einem einheitlichen Betriebsmittel befahren wird.

Es ist vorgesehen, daß dann eine kreuzungsfreie U-Bahn-Linie von Siebenhirten bis Heiligenstadt bzw. Friedensbrücke mit Anschlußmöglichkeiten dort entstehen wird, wobei als wesentliche Baumaßnahme die Verbindung von Philadelphiabrücke bis etwa Gumpendorfer Straße der Gürtellinie zu errichten ist. Ein Baubeginn ist etwa für Sommer 1982 vorgesehen.

Die Kosten dieser beiden U-Bahn-Linien einschließlich des Fuhrparks werden sich voraussichtlich auf 23,1 Milliarden Schilling belaufen.

Hinsichtlich der Finanzierung dieser beiden Strecken ist als ein absolutes Novum die Vereinbarung getroffen worden, daß der Bund und die Stadt Wien je 50 Prozent der tatsächlichen Kosten dieses Ausbaues tragen.

Es ist also nicht wie beim seinerzeitigen Abkommen mit einer ÖVP-Regierung ein fester Betrag als Zuschuß des Bundes vorgesehen, sondern eine prozentuelle Beteiligung der beiden Partner für die Errichtung dieser beiden Strecken, eine für die Stadt Wien äußerst günstige Regelung dieses Vorhabens.

Ich darf, meine Damen und Herren, damit die Darstellung des sachlichen Inhalts dieses Vertrages zwischen dem Land Wien und dem Bund schließen.

Ich möchte noch eine persönliche Bemerkung anfügen. Die Verhandlungen wurden von der Stadt Wien aus vor allem mit zwei Ministerien und deren Ministern geführt. Auf dem Schienenverkehrsprojekt war dies selbstverständlich das Verkehrsministerium. Durch die Art der Verhandlungsführung, die Verkehrsminister Lausecker gegenüber der Stadt Wien an den Tag gelegt hat, ist es zu einer echten und guten Kooperation zwischen den beiden Körperschaften gekommen, die es uns ermöglicht hat, die vielen, vielen technischen Detailfragen, die auf diesem Gebiet aufgetreten sind, zwischen den Partnern in einem Geist abzustimmen und einer Lösung zuzuführen, der beispielhaft für die Zusammenarbeit von zwei so großen Körperschaften ist und der angesichts der Komplexheit und Kompliziertheit der Materie durchaus keine Selbstverständlichkeit ist. Ich darf daher von dieser Stelle aus dem Herrn Verkehrsminister meinen herzlichen Dank aussprechen. (Beifall bei der SPÖ.)

Ich möchte aber auch, meine sehr geehrten Damen und Herren, und das absolut nicht als Höflichkeitsfloskel, dem Herrn Finanzminister und Vizekanzler herzlichst für das Zustandekommen dieses Abkommens danken. Wir konnten in den Gesprächen mit dem Bund in den vergangenen Jahren der Zweiten Republik bei den großen berechtigten Anliegen, die diese Stadt namens ihrer Bevölkerung hat, noch nie ein derartiges Verständnis, ein derartiges Entgegenkommen des politischen für die Finanzen des Bundes verantwortlichen Mannes feststellen, wie es uns diesmal entgegengebracht wurde.

Das Ziel der Wiener Delegation war es nicht, ungerechtfertigte Vorteile für Wien zu erreichen. Das Ziel der Verhandlungsdelegation war es, in den berechtigten Anliegen der Wienerinnen und Wiener gerade auf dem Sektor Verkehr eine faire Lösung bei der Bundesregierung durchzusetzen.

Ich darf hier noch etwas ausdrücklich anmerken, was jedem, der mit Verhandlungen vertraut ist, wohlbekannt ist: daß im Zuge von Verhandlungen naturgemäß das jeweils letzterreichte Verhandlungsergebnis ein Maßstab und eine Marke ist, von der man ausgeht, um ein neues Verhandlungsergebnis zu erzielen. Leider war aufgrund der bisherigen Behandlung der ÖVP-Regierungen diese Ausgangsposition der Stadt Wien nicht optimal, trotz der Bemühungen, die bisher von Wien an den Tag gelegt worden sind. Umso höher ist es zu werten, daß wir trotz der budgetären Schwierigkeiten, die auf Bundesebene genauso vorhanden sind wie auf Wiener Ebene, dank des Verständnisses auch des Finanzministers Dr. Hannes Androsch eine faire, für Wien akzeptable und ordentliche Lösung zustande gebracht haben. Ich darf daher auch ihm meinen persönlichen herzlichen Dank für diese Lösung, die ohne sein Mitwirken nicht zustande gekommen wäre, aussprechen. (Beifall bei der SPÖ.)

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Noch eine Wertung dieses Abkommens: 27 Milliarden Schilling für den Nahverkehr, 3 Milliarden Schilling für den Ausbau der Straßen, 1 Milliarde Schilling für den Hochwasserschutz, ein Durchbruch auf vielen anderen Ebenen in den Verhandlungen mit dem Bund. Ich glaube, es ist gerechtfertigt, wenn wir feststellen, daß die Stadt Wien mit ihren Anliegen für ihre Bürger seit langen Jahren kein so vorteilhaftes und so weitreichendes Abkommen abschließen konnte.

Ich bin überzeugt davon, daß wir mit diesem Abkommen zwei wesentliche Ziele erreichen können: Wir werden auf einem wesentlichen Sektor der Bauindustrie, nämlich auf dem Tiefbausektor, aber auch auf dem Sektor des Waggonbaus und des rollenden Materials für die Metallarbeiter auf lange Jahre hinaus eine Basisauslastung bieten können, die für die Sicherung der Arbeitsplätze in diesen Sektoren bedeutsam ist. Und wir werden darüber hinaus mit dem Ausbau dieses Schienenverkehrsnetzes im wesentlichen ein kreuzungsfreies U-Bahn- und Schnellbahnnetz aufgebaut haben, das den Anforderungen dieser Stadt auf lange Zeit entsprechen wird. Und das in einem relativ kurzen Zeitraum, in den kommenden zehn bis zwölf Jahren!

Meine Damen und Herren! Es ist ein großes, ein wichtiges, für die Entwicklung unserer Stadt bedeutsames Abkommen, das wir heute beschließen können. Ich darf Sie daher bitten, diesem Abkommen Ihre Zustimmung zu erteilen. (Beifall bei der SPÖ.)

Präsident **Pfösch**: Ich danke für den Bericht und eröffne die Debatte.

Zum Wort gemeldet ist Herr Abg. Dr. Hirnschall. Ich erteile es ihm.

Abg. Dr. **Hirnschall**: Herr Präsident! Hoher Landtag! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich habe vorige Woche gelesen, daß sich der Herr Landeshauptmann darüber beklagt hat, daß die Medien von dieser Vereinbarung des Landes Wien mit dem Bund relativ wenig Notiz genommen haben. Ich glaube, darüber darf man sich eigentlich nicht wundern. Wenn man sich zur Vertragsunterzeichnung ausgerechnet einen Termin aussucht, der fünf Tage vor der Nationalratswahl liegt, dann muß man eben in Kauf nehmen, daß viele diese Maßnahme primär als einen Wahlgag ansehen, ohne sich mit dem Inhalt näher zu beschäftigen.

Wir Freiheitlichen haben in der Schlußphase des Wahlkampfes keineswegs den Versuch unternommen, dieses Abkommen zu bagatellisieren, und ich will dies auch heute nicht tun.

Bevor ich mich mit den einzelnen Punkten beschäftige, möchte ich aber einen Gesamteindruck, den wir haben, vorausschicken. Obwohl es seit vielen Jahren Verhandlungen mit dem Bund gibt und manche sogar bis auf das Wiener Memorandum vor zwölf Jahren zurückgehen, hat man das Gefühl, daß dieses Papier in wichtigen Abschnitten unfertig und unausgereift ist. Unter dem parteipolitischen Zwang, vor den Wahlen noch etwas auf den Tisch legen zu können, ist es dazu gekommen, daß Artikel in die Vereinbarung aufgenommen worden sind, die praktisch nur aus Überschriften ohne Inhalt bestehen. Das trifft immerhin auf vier der erwähnten acht Artikel zu. In all diesen Fällen werden nunmehr neue Verhandlungen geführt und neue Ergebnisse erzielt werden müssen, damit die bloßen Ankündigungen, die es heute gibt, die notwendige Substanz nachgeliefert bekommen.

Zweifellos der bedeutsamste Teil dieser Vereinbarung ist das Schienenverbundprojekt. Hier liegt der Fortschritt, wie wir ihn sehen, zunächst einmal in dem, wozu sich die Rathaus-Mehrheit selbst durchgerungen hat. Noch vor zehn Jahren sind unsere Anträge auf Ausbau der Vorortelinie rundweg abgelehnt und darüber hinaus als naiv und weltfremd hingestellt worden. Als vor vier Jahren in der Stadtplanungskommission der Netzentwurf N 3 diskutiert worden ist, hat man es damals in der Diskussion abgelehnt, die Vorortelinie in die kurz- oder in die mittelfristige Planung der Stadt aufzunehmen. Wir mußten damals froh sein, daß die Vorortelinie überhaupt, wenn auch in der letzten Dringlichkeitsstufe, in der letzten Ausbaustufe als langfristige Maßnahme Erwähnung gefunden hat.

Nunmehr ist im Rathaus selbst der Durchbruch erzielt worden, und wir freuen uns, daß der S-Bahn-Ausbau auf der Vorortelinie noch heuer beginnen soll. Wir meinen, daß das ein Erfolg all jener ist, die sich ebenso wie wir seit vielen Jahren beharrlich für dieses Projekt eingesetzt haben.

Was die Weiterführung des U-Bahn-Baues anlangt, so bedeutet diese Vereinbarung die Erfüllung des Beschlusses der 30. Sitzung der Stadtplanungs-

kommission vom 7. April 1975, in welcher der Finanzstadtrat ersucht wurde, mit dem Bund Verhandlungen über eine Kostenbeteiligung bei der U 3 und bei der U 6 zu führen.

Der Magistrat ist darüber hinaus damals beauftragt worden, bis Ende 1975 die Zeit-Kosten-Pläne für diese Linien auszuarbeiten. Diesbezüglich sind zweifellos Verzögerungen eingetreten.

Vor allem ist in der Zwischenzeit sowohl von der Mehrheit als auch von der ÖVP der Versuch unternommen worden, der U 3 eine eindeutige Priorität gegenüber der U 6 einzuräumen. Diese Bestrebungen hat es bis in die jüngste Zeit gegeben. Es waren Bestrebungen, die eindeutig im Widerspruch zu den Beschlüssen der zitierten Stadtplanungskommission gestanden sind und, ich möchte hinzufügen, auch im Widerspruch zu den vorliegenden Gutachten über den zu erwartenden Kosten-Nutzen-Effekt. Das war immerhin die Situation, die bis vor wenigen Wochen eine Realität hier im Hause war.

Das ist so weit gegangen, daß in den Bezirksvertretungen der durch die beiden U-Bahn-Linien betroffenen Bezirke wohl Unterstützungsbeschlüsse für die U 3 gefaßt werden durften, Anträge zugunsten der U 6 aber von ÖVP und SPÖ in diesen Bezirksvertretungen niedergestimmt worden sind.

Die heutige Vereinbarung stellt nun erfreulicherweise klar, daß der Ausbau der U 6 entsprechend den seinerzeitigen Beschlüssen der Stadtplanungskommission in Angriff genommen wird.

Aus der Ankündigung, daß der Bau der U 6 Mitte 1982 beginnen wird und der Bau der U 3 Anfang 1983 oder Ende 1982, wie der Herr Stadtrat soeben gesagt hat, kann man sogar eine gewisse Prioritätensetzung herauslesen, vor allem, wenn man berücksichtigt, daß die Bauzeit für die U 6 drei bis vier Jahre und die Bauzeit der U 3 zehn bis zwölf Jahre betragen soll.

Ich kann daher sagen, daß meine Fraktion die Verhandlungsergebnisse, was das Schienenverbundprojekt anlangt, begrüßt und anerkennt, wobei wir natürlich glauben, daß im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten versucht werden muß, die U 6-Verbindung zur Schnellbahnstation Traisengasse ebenfalls zustande zu bringen oder aber auch den S-Bahn-Verkehr auf der Verbindungsbahn und den Ästen der Ostbahn zu erweitern.

Man kann nämlich im Rahmen der Finanzierungsmöglichkeiten auch folgende Überlegungen anstellen:

Der Ausbau der im Vertrag enthaltenen U-Bahn- und S-Bahn-Strecken wird auf der Preisbasis 1982 oder 1981 berechnet, wobei mich das, nebenbei gesagt, einigermaßen wundert. Es setzt eigentlich gewaltige seherische Fähigkeiten voraus, jetzt auf der Preisbasis von 1981 operieren zu können. Vergleichsweise ist man beim neuen Allgemeinen Krankenhaus bis jetzt immer nur noch imstande, auf der Preisbasis von 1976 zu rechnen. Aber immerhin, auf dieser Preisbasis 1981 geht man also von 27,4 Milliarden Schilling Kosten aus,

sowohl was die U-Bahn- als auch was die S-Bahn-Erweiterung anlangt.

Verteilt auf eine angenommene Bauzeit von zwölf Jahren bedeutet das jährliche Aufwendungen für den Schienenmassenverkehr von etwa 2,3 Milliarden Schilling. Dazu muß ich nun sagen, daß in den letzten Jahren im Wiener Budget bereits zwischen 2,5 und 3 Milliarden Schilling allein für den U-Bahn-Bau zur Verfügung gestellt wurden, so daß das Bauvolumen, wenn man die Indexentwicklung auch noch berücksichtigt, in diesen zwölf Jahren eher etwas geringer werden muß, als es in den vergangenen Jahren immerhin schon war.

Wir sehen daher eine gewisse Möglichkeit, sich für die nächsten Jahre über die in der Vereinbarung genannten Linien die eine oder andere Erweiterung, wie ich sie skizziert habe, noch zusätzlich vorzunehmen.

Weitere einigermaßen präzise Aussagen enthält das Übereinkommen noch zum Hochwasserschutz, wo der Bund bereit ist, einen Zuschuß von 1 Milliarde Schilling, verteilt auf zehn Jahre, nach dem Wasserbautenförderungsgesetz zu leisten.

Weitere konkrete Ausführungen, unter denen man sich etwas vorstellen kann, gibt es im Zusammenhang mit der Aufschließung, mit der Infrastruktur der UNO-City. Hier ergibt sich allerdings eine Frage zu Punkt 7 dieses Abkommens, wo nämlich plötzlich von einem zusätzlichen Bürohaus für die diplomatischen Missionen bei der UNIDO und der Atombehörde die Rede ist. Ich möchte diesbezüglich fragen: Geht es hier bei den von der Stadt Wien zu erbringenden Leistungen um bloße Vermittlung und technische Hilfestellung oder auch um Vermögensleistungen? Denn, meine Damen und Herren, für die Errichtung von diplomatischen Vertretungen muß überall auf der Welt üblicherweise der Entsendestaat Sorge tragen.

Vor allem aber erhebt sich auch die Frage in diesem Zusammenhang, ob man nicht die diplomatischen Vertretungen zumindest für die ersten Jahre, wenn nicht Jahrzehnte auch noch in den fertiggestellten Bürotürmen der UNO-City überhaupt unterbringen kann, die ja in einer gewissen Anlaufphase keineswegs voll ausgelastet sein werden, wie wir wissen.

Über die restlichen Teile des Übereinkommens mit dem Bund kann man eigentlich nicht diskutieren, weil sie völlig nichtssagend und unbestimmt sind. Hier handelt es sich meist um bloße Worthülsen, in die man alles oder auch nichts hineininterpretieren kann.

Das beginnt bei den Straßenbauprojekten, wo sich die Stadt Wien verpflichtet, für Sonderfinanzierungen in einem Umfang von 3 Milliarden Schilling Sorge zu tragen, und zwar für jene Trassen, wie es heißt, die in den Bundesbudgets der nächsten Jahre nicht unterzubringen sind. Allerdings wird keine einzige dieser Trassen konkret aufgezählt, obwohl eigentlich nach der Dringlichkeitsreihung beim Bautenministerium längst feststehen müßte, welche Projekte in den nächsten Jahren aus dem

Budget zu finanzieren sein werden und welche voraussichtlich nicht. Das müßte an und für sich feststehen, und daher hätte es möglich sein müssen, entweder im Text selbst oder im Anhang dazu anzuführen, um welche Trassen es sich hier handelt, für die eine Vorfinanzierung der Stadt Wien in Anspruch genommen wird.

Das Kasernenverlegungsprogramm besteht aus der lapidaren Feststellung, daß die Stadt Wien dem Bund nicht näher genannte Kasernen im Stadtgebiet abkaufen wird. Das kann man bitte wirklich nicht als ein Verhandlungsergebnis oder eine Erfüllung des betreffenden Wunsches des Wiener Memorandums von 1967 akzeptieren. Es gibt nicht einmal einen Hinweis, ob es sich um Bundesheerkasernen handelt oder ob auch das wichtige Areal der Rennweg-Kaserne zum Beispiel, die ja nicht im Bereich des Bundesministeriums für Landesverteidigung liegt, mit inbegriffen ist. (Amtsf. StR. Mittel: Das hat der Referent erläutert!) Aber, wie gesagt, nicht einmal das ist Inhalt der Vereinbarung, die ja primär heranzuziehen ist.

Im kulturellen Bereich ist das einzig Konkrete des betreffenden Artikels, daß ein neues Kontaktkomitee zwischen dem Bund und der Gemeinde Wien gebildet wird, und darüber hinaus soll die Schaffung eines Jugendzentrums und die Revitalisierung des Ronachers nicht etwa durchgeführt, sondern in diesem Komitee zum x-ten Male diskutiert werden.

Von der Übernahme eines gerechten Kostenanteiles des Bundes bei der Finanzierung der Wiener Symphoniker ist etwa weit und breit keine Rede, obwohl man das in einem solchen Abkommen sicherlich erwartet hätte.

Genauso unverbindlich ist der Punkt 6, in welchem angekündigt wird, für die Errichtung von Sportanlagen nicht näher präzipierte Bundesgrundstücke bereitzustellen.

Daneben aber, meine Damen und Herren, gibt es eine Reihe von wichtigen, den Bund und das Land Wien berührenden Fragen, die im vorliegenden Übereinkommen nicht einmal andeutungsweise erwähnt wurden. Ich möchte hier nur zwei Beispiele anführen: Das eine ist die Frage der Universitätserweiterungen, und das andere ist die Frage der ungenutzten Bahnanlagen im Stadtgebiet, die mindestens so wichtig ist wie die Frage der Kasernenverlegung.

Hier hat man am Beispiel des Nordbahnhofes im Gegenteil den Eindruck, daß sich mit Deckung der SPÖ, aber auch mit Deckung der ÖVP eine Geheimplanung dort vollzieht, die für die städtebauliche Entwicklung dieses wichtigen Gebietes schädlich ist, weil letztlich nur spekulative Interessen im Vordergrund stehen. (StR. Dr. Goller: Sie sind nicht am laufenden! Haben Sie nicht die Erklärung des VBgm. Busek von gestern gehört?) Ich muß Ihnen leider gestehen, ich bin nicht Abonnent Ihres Pressedienstes. (StR. Dr. Goller: Dann lesen Sie die Zeitungen!) Ich habe sehr aufmerksam Zeitung gelesen und habe ... (StR. Neusser: Sie wollen es nicht zur Kenntnis nehmen!)

Aber nein, Herr Stadtrat. Aus den Zeitungen, die ich aufmerksam gelesen habe, ist für mich hervorgegangen (StR. Dr. Goller: Die „AZ“ dürfen Sie natürlich nicht lesen!), daß sich da eine bunt-gescheckte Interessentengruppe gebildet hat, die offensichtlich insgeheim die Planung dieses wichtigen Bereiches vorbereitet hat und über die Bühne bringen will, ohne daß die entsprechenden Organe der Stadt Wien befaßt werden, ohne daß es einen städtebaulichen Wettbewerb gibt.

Ich darf Ihnen ankündigen: Sie werden bald Gelegenheit haben, konkret dazu Stellung zu nehmen — das gilt jetzt nicht nur für Sie, das gilt auch für die sozialistische Fraktion —, weil eine klare Entscheidung des Wiener Gemeinderates in dieser städtebaulich unendlich wichtigen Frage sicherlich ein Gebot der Stunde ist. (StR. Neusser: Ich habe ja beim Donaauraum schon eindeutig dazu etwas gesagt, Herr Kollege!) Sie haben das gesagt, das unterstreiche ich völlig. (StR. Neusser: Na also!) Aber mittlerweile sind einige wichtige Leute in Wien nicht untätig geblieben und haben in der Zwischenzeit begonnen zu handeln. Es haben sich die richtigen Leute gefunden, und sie haben den Eindruck gehabt, daß man mit diesem wichtigen Gelände etwas anfangen kann. Das hat sich leider seit der Beschlußfassung über den Donaubereich mittlerweile entwickelt.

Ich muß Ihnen eines sagen: Gerade die Tatsache, daß das Nordbahngelände aus dieser Vereinbarung offenkundig ausgeklammert wurde — obwohl es zweifellos sowohl für die Stadt Wien als auch für den Bund große Bedeutung hat — bestätigt unseren Verdacht, daß dort etwas im Gange war, was für die weitere städtebauliche Entwicklung nicht gut sein kann.

Zusammenfassend möchte ich daher sagen, daß viele wesentliche Fragen, die das Land und den Bund angehen, weiterhin ungeachtet dieses Übereinkommens ungelöst bleiben.

Wenn wir diesem Übereinkommen dennoch unsere Zustimmung geben werden, dann deshalb, weil immerhin die Weiterführung des U-Bahn-Baus dadurch ermöglicht wird und weil nach fast 20jähriger Pause eine Erweiterung des S-Bahn-Netzes ebenfalls in Angriff genommen werden kann.

Präsident **Pfösch**: Zum Wort gemeldet ist Herr Abg. Dkfm. Ammann. Ich erteile es ihm.

Abg. Dkfm. **Ammann**: Herr Präsident! Herr amtsführender Stadtrat! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Am 30. April dieses Jahres war es also endlich so weit: Eine Vereinbarung zwischen Bund und Wien wurde paraphiert und berechtigterweise ganz groß in die Öffentlichkeit gebracht.

Die „Arbeiter-Zeitung“ zum Beispiel jubelte hoch: „Regierung gibt 26 Milliarden.“ Man könnte meinen, sie muß so reich sein. Ich nehme aber an, daß es Steuergelder sind. Es wäre nicht schlecht, öfter auf die Steuergelder hinzuweisen, daß also die Steuerzahler diese 26 Milliarden dankenswerterweise nach Wien fließen lassen. (Abg. Schultz: Busek hat „Frotzelei“ gesagt!) Sogar vor dem Ausdruck „Staatsvertrag“ schreckte man nicht zurück.

Man nimmt daher nun ergriffen ob dieser Öffentlichkeitsarbeit das Hohe Papier zur Hand, erinnert sich noch voll Hochachtung an das Memorandum 1974 und ist angesichts der Jubelmeldungen sicher, daß dieses durch den Staatsvertrag noch weit übertroffen wurde.

In Beilage 1 des Staatsvertrages und der Unterlagen findet man die bescheidene Bemerkung, daß die Bundesregierung in den siebziger Jahren ihre Leistungen für Wien deutlich verstärkt hätte. Be-weise in Form von Vergleichen und Gegenüberstellungen fehlen allerdings. Das ist man ja schon gewohnt. Behauptungen gehen immer vor Beweisen.

Und etwas enttäuscht, aber nicht minder hoffnungsfroh greift man nun zum eigentlichen „Staatsvertrag“ in der Beilage 2 und im Artikel I. Mit dem konkreten Punkt 1, mit dem Schienenverbundprojekt, werde ich mich noch detailliert beschäftigen. Ich möchte zunächst ganz kurz den sogenannten Staatsvertrag streifen und Ihnen die Eindrücke, die man beim Lesen dieses Staatsvertrages hat, nicht vorenthalten.

Zu Punkt 2, Straßenbauprojekte. Ich will es nicht verniedlichen, aber es ist nicht mehr und nicht weniger als eine reine Vorfinanzierung der Gemeinde Wien, es ist sozusagen eine Unleistung des Bundes. Mir fehlt hier eine konkrete Aufzählung der Projekte und vor allem ein Zeitplan: Wann will man die Projekte, die hier noch nicht aufscheinen, endlich erfüllen und fertigstellen?

Im Kapitel UNO-City erfolgt ein „Doppelverkauf“ der Flughafenbahn, weil sie ja schon im Punkt 1 mit großen und positiven Bemerkungen bedacht ist. Warum wird dann noch einmal ein „Verkauf“ im Rahmen der UNO-City versucht?

Ebenso ist die A 22 ein „Doppelverkauf“, weil ja eine Verpflichtung des Bundes besteht, auf Grund des Bundesstraßengesetzes die Finanzierung zu übernehmen.

Und so kann man weitergehen. Zum Beispiel die Verlegung von Kasernen aus dem Stadtbereich. Ist das alles, ist das alles für einen Staatsvertrag? Keine konkreten Kostenpläne, keine Zeitpläne, keine angeführten Projekte?

Oder der nächste Punkt: Erreichung einer erhöhten Koordination und Kooperation im kulturellen Bereich. No na, könnte man sagen. Und dann wird ein Kontaktgremium eingesetzt, also wieder eine Form der Kommissionitis.

Schließlich steht hier unter Förderung von Sporteinrichtungen, daß Grundstücke zur Errichtung von Sportanlagen zur Verfügung gestellt werden sollen. Welche, bitte, meine Damen und Herren? Wann sollen sie zur Verfügung gestellt werden? Nach welchem Konzept geht man hier vor? Und das in einem Staatsvertrag!

Und nun zu Punkt 1, zu den im Zusammenhang mit den anderen Punkten konkretesten Ausführungen über die Schienenstraßenverbindungen.

Der erste Eindruck: Positiv, das möchte ich nicht leugnen, daß überhaupt etwas geschehen ist, umso

mehr, als man in der Vergangenheit oft den Verdacht hatte, daß sich die Manager der Österreichischen Bundesbahnen nicht allzu harmonisch mit den Managern der Stadt Wien, speziell mit jenen der Verkehrsbetriebe, unterhalten können. Das ist ja bekannt, und daher ist es zu loben, daß es endlich gelungen ist, zu einem zwar etwas oberflächlichen, aber immerhin zu einem Vertrag zu kommen.

Jedoch gegenüber dem Memorandum 1974, meine Damen und Herren, das damals schon unvollständig und unverbindlich war, ist dieser Staatsvertrag, das muß ich leider sagen, doch noch ein Torso. Hier war das Memorandum wesentlich konkreter.

Konkrete Verträge sehen anders aus oder sollten anders aussehen. Man hat hier ganz deutlich das Gefühl des Zeitdruckes, der Zeitnot, zu einem bestimmten Termin oder vor allem vor einem bestimmten Termin fertig zu werden, ohne es genau ausgehandelt zu haben. Das ist schade, denn damit ist Wien wenig gedient.

Und nun zum Punkt 1 dieses sogenannten Staatsvertrages, zum Schienenverbundprojekt. Es ist der konkreteste Teil des Ganzen, das sei zugegeben, es gibt jedoch eine Fülle von offenen Fragen. Ich glaube, daß der Landtag das Recht hat, mehr zu erfahren, wie es in der Verkehrspolitik auf Basis dieses Vertrages weitergehen soll.

U 3, U 6, S-Bahn auf der Vorortelinie, Flughafenbahn — alles ausgezeichnet. Aber, meine Damen und Herren, in welches Konzept eingebunden? Wann wird man endlich das schon für 1977, dann für 1978 versprochene Verkehrskonzept vorlegen? Erst dann kann man genau beurteilen, ob die Prioritäten richtig gesetzt sind, ob diese großen Verpflichtungen, die auch die Stadt Wien gegenüber dem Bund einzugehen hat, richtig sind und ob diese bedeutenden Verpflichtungen auch langfristig sinnvoll sind und in ein großangelegtes Konzept passen. Diese Antwort wird schuldig geblieben, weil das so lange versprochene Verkehrskonzept noch immer nicht da ist.

Die nächste Frage: Im Mai 1978 hat der Gemeinderat beschlossen, für ein Engel-Gutachten 780.000 Schilling auszugeben, nämlich für Alternativvorschläge, für Ausbaumaßnahmen U- und/oder S-Bahn. In dem Akt steht, daß neun Monate nach Auftragserteilung der Bericht vorgelegt werden kann. Es sind dem damals beschließenden Gremium, nämlich dem Gemeinderat, noch keine Ergebnisse vorgelegt worden.

Frage: Wieweit sind die Ergebnisse des Engel-Gutachtens in diese Entscheidungen des sogenannten Staatsvertrages eingeflossen, und warum erfährt man diese Entscheidungen und diese Entscheidungsunterlagen nicht? Ich glaube, daß der Landtag doch ein Recht hat, nicht nur das vorgelegt zu bekommen, sondern auch die verschiedenen Alternativen selbst zu überprüfen und dann festzustellen, die oder jene Lösung wäre die bessere gewesen. Auch das Gefühl der verantwortlichen Mandatäre wäre sicherer, wenn man die verschiedenen durchgerechneten Alternativen endlich in

der Öffentlichkeit oder zumindest im Landtag präsentieren würde. — Wieder nichts! Man gibt den Auftrag, man darf die Kosten beschließen, aber über die Ergebnisse hört man, ich würde fast sagen, ein leises „schmeck's“.

Nun zur U 3. Hervorragend! Endlich findet man sich zur zweiten Durchmesserlinie unter der City. Sie ist notwendig, weil wir immer schon der Meinung waren, daß erst sie die U-Bahn-Situation in der City sinnvoll macht, daß eine einzige Linie unter der City durch zu wenig ist, um die Menschen in dieser Stadt zu den öffentlichen Verkehrsmitteln zu bringen. Jetzt wird es ausgesprochen attraktiv.

Aber hier kommt schon die nächste Frage. Im Finanz- und Investitionsplan 1979 bis 1983 findet man unter „U 3, Vorarbeiten“ im Jahre 1980 5 Millionen, 1981 und 1982 je 30 Millionen und 1983 24 Millionen. Ich weiß, das sind nur die Vorarbeiten, das heißt, es muß jetzt revidiert werden. Es wird auch revidiert werden, aber in welchem Sinn wird revidiert werden?

Ich erlaube mir, von Seite 15 des Finanz- und Investitionsplanes folgenden Passus wörtlich zu zitieren: „Es ist für die betrachtete Periode kennzeichnend, daß trotz der sinkenden Erfordernisse für den U-Bahn-Bau die Belastung durch die in Ausführung befindlichen Großprojekte noch immer über das für die Investitionen bereitstellbare Volumen hinausgeht und ohne die Beschaffung zusätzlicher Mittel für die Inangriffnahme neuer, für die Verbesserung der Infrastruktur unbedingt notwendiger Vorhaben kein Spielraum verbleibt.“ Im Klartext: Es besteht jetzt schon kein Spielraum, obwohl man auf die sinkenden U-Bahn-Investitionen hinweist. Aufgrund des Staatsvertrages werden es jetzt wesentlich erhöhte U-Bahn-Mittel sein. Ich frage im Sinne dieses dankenswerterweise sehr ehrlichen Satzes: Woher?

Und wie steht es — auch das muß man fragen — mit dem sogenannten „Zwitter“ des Herrn Bürgermeisters? In der „rk“ vom 27. Dezember 1977 liest man noch die Jubelmeldung: „Neue Schienenstraße quer durch Wien, unterirdische Verbindung zwischen Westbahn und Flughafen.“ Und weiter: „Diese Linienführung würde im Bereich Westbahnhof—Landstraße ungefähr der bisherigen Planung für die U 3 entsprechen, hätte jedoch den Vorteil der direkten Einbindung in die Bahnlinien. Somit würde nicht nur eine neue Verkehrsader für Wien geschaffen, sondern sich den Bewohnern weiter Teile Niederösterreichs ein direkter Anschluß an das innerstädtische Verkehrsnetz bieten.“ — Das war der berühmte „Zwitter“, der gleichzeitig auf U-Bahn- und S-Bahnschienen fahren kann.

Ich habe mir dann erlaubt, einige Fragen an den Herrn Bürgermeister zu stellen, weil sich herausgestellt hat, daß dieser Vorschlag eine Fülle von Utopien beinhaltet, technische Unmöglichkeiten und ökonomische Unzumutbarkeit aufweist. Ich möchte die Antwort, die Herr Bürgermeister Gratz am 19. April 1978 gegeben hat, nur auszugsweise zitieren. Er sagte wörtlich: „Im gegenwärtigen Stadium

der Untersuchungen, in denen es um das Grundsätzliche geht, lassen sich Detailfragen, wie etwa nach der endgültigen Linienführung, noch nicht beantworten. Erst aufgrund der Expertenarbeit, die auf wissenschaftlichen Grundlagen aufbaut, wird es möglich sein, diesbezügliche Aussagen zu machen.“ Und dann sagt der Herr Bürgermeister: „Ich darf Ihnen versichern, sehr geehrter Herr Gemeinderat, daß die Öffentlichkeit zum gegebenen Zeitpunkt über den Stand der Untersuchung und deren Ergebnisse eingehend informiert werden wird.“ Mir ist diese eingehende Information nicht bekannt, wir warten auf diese Information genauso wie auf die Volksbefragung über den Zulassungsschein als Netzkarte.

Im Falle U-Bahn-Zwitter kann man sagen: Außer Spesen und Verzögerungen der U 3 ist nichts gewesen. Bedauerlich ist, meine Damen und Herren, daß aufgrund dieser Zusagen, die nicht eingehalten werden, auch ein Imageverlust für die öffentliche Verwaltung schlechthin und für uns alle gemeinsam eingetreten ist.

Aber Gott sei Dank, es hat sich der Bürgermeister wieder einmal nicht durchgesetzt — zum Wohle Wiens. Wir haben jetzt eine U 3 als U-Bahn und nicht als U-Bahn-Zwitter, nur hätten wir sie schon viel früher haben können.

Nun, meine Damen und Herren, zur U 6. Im Vertrag steht wörtlich: „Gleichzeitig mit dem Ost-West-Durchmesser ist auch eine Nord-Süd-Tangente zu errichten.“ Mir geht hier ein bißchen die Courage, Prioritäten zu setzen, ab. Ich weiß nicht, ob es optimal machbar ist, beide wichtigen U-Bahn-Linien, die sehr arbeitsintensiv sind, gleichzeitig zu beginnen. Ich stelle das nur zur Diskussion. Mir fehlt der Einblick, aber ich glaube, daß man sich hier um die Setzung eindeutiger Prioritäten, entweder U 6 oder U 3, herumgeschlichen hat. Ich meine, daß es abgestuft besser gewesen wäre. Das ist aber nur eine Behauptung von mir, ich lasse mich gerne überzeugen, daß ich im Unrecht bin.

Die Verlängerung nach Meidling ist notwendig und soll hier auch positiv vermerkt werden.

Nun die Flughafenschnellbahn. Sie ist ein typisches Beispiel für eine Doppelberührung oder fast einen Dreifachverkauf, denn bereits im Brief des damaligen Verkehrsministers Lanc vom 20. Jänner 1976 wurde im Rahmen der Ad-hoc-Maßnahmen auch ein Punkt 4 ausgewiesen, nämlich S-Bahn-Verbindung in Richtung Schwechat mit einem Kostenteilungsverhältnis von 80 : 20. Dann steht in dem Brief wörtlich: „Auch dieses Vorhaben wird wegen der Kontinuität der bereits laufenden Arbeiten als dringend angesehen.“ Meine Damen und Herren, es wurde also schon 1976 im Rahmen der Ad-hoc-Maßnahmen als dringend angesehen. Heute bekommen wir das gleiche Projekt, das schon vor drei Jahren als dringend angesehen wurde, wieder als tolle Neuigkeit und tolle Leistung serviert. Ein typischer Fall eines Doppelverkaufs!

Zur Flughafenbahn auch eine konkrete Frage. In dem Bericht über die damaligen Überprüfungen steht wörtlich folgender Satz: „Der Abschnitt Zen-

trafriedhof—Flughafen Schwechat verbleibt demnach vorläufig eingleisig. In den Bahnhöfen Klein-Schwechat und Groß-Schwechat und in dem zwischen diesen Bahnhöfen liegenden Abschnitt muß mit zeitweise eintretender gegenseitiger Behinderung des S-Bahn-Verkehrs durch den Ölgüterverkehr gerechnet werden.“

Nun meine ganz konkrete Frage. Es ist ja eine Flughafenbahn, mit der die Besucher Wiens und natürlich auch die Wiener rechtzeitig — Flugzeuge warten bekanntlich nicht — und sicher zum Flughafen gebracht werden müssen. Wenn es aber beim eingleisigen Ausbau bleibt, ist die Flughafenbahn keine Flughafenbahn in dem Sinne, wie wir sie auch im Rahmen der UNO-City und für den Fremdenverkehr brauchen, denn es geht nicht an, daß die Leute dort stehen und dem Verschub der Ölwaggons der ÖMV zuschauen müssen. Sie werden dann mit der Zeit sauer werden und diese Flughafenbahn meiden. Das heißt, das Image der Flughafenbahn als schneller Zubringer würde verloren gehen. Es ist also eine ganz berechtigte Frage, wie diese Flughafenbahn projektiert ist. Meiner Meinung nach hätte die Antwort schon in diesem sogenannten Staatsvertrag aufscheinen müssen.

Nun, meine Damen und Herren, zur Vorortelinie. Ich glaube, darüber ist nicht mehr sehr viel zu sagen, sie wurde schon sehr oft abgehandelt. Wir freuen uns, daß die Mehrheitspartei hier endlich auf die zahlreichen Initiativen eingeschwenkt ist.

Ich möchte, um es wieder in Erinnerung zu rufen, den damaligen Verkehrs- und Energiestadtrat Nekula zitieren, der am 2. Dezember 1976 laut „Kurier“-Meldung folgendes von sich gegeben hat:

„Als unrealistisch und auch viel zu teuer bezeichnete Mittwoch Stadtrat Nekula den Vorschlag der ÖVP nach der Vorortelinie-Verbindungsbahn. Allein der Ausbau der Vorortelinie würde auf Preisbasis 1974 3,5 Milliarden verschlingen.“ Stimmt. Dann Stadtrat Nekula: „Wir haben nicht die Absicht, unsere Konzepte wegen wöchentlich stattfindender Politplaudereien umzustoßen.“ — Mit der Zeit haben also die „Politplaudereien“ doch eine Wirkung erzielt, und es wurden die Konzepte umgestoßen.

Abschließend heißt es dann: „Fast im gleichen Atemzug kündigt der U-Bahn- und Tramwaystadtrat die Ausarbeitung eines Wiener Verkehrskonzeptes an, das allerdings erst 1978 vorliegen wird.“ Wir schreiben zur Zeit bereits Mai 1979. Daher erneute Frage nach dem Verkehrskonzept, nach dem Zeitpunkt der Vorlage. Ich glaube, daß der Landtag ein Recht hat, zu erfahren, wie es mit dem Verkehrskonzept weitergeht, denn mit Ankündigungen, die nachweisbar nicht eingehalten werden, ist uns sehr wenig gedient. Nichtsdestoweniger sind wir froh, daß man nach der traditionellen Denkpause jetzt doch endlich die Vorortelinie, diese wichtige Verbindung im Westen Wiens, bekommt.

Nun zum nächsten Projekt, Philadelphiabrücke. Vorgesehen, so das Papier, ist der Bau eines Umsteigebahnhofes. Ein Blick in den Finanz- und Investitionsplan 1979 bis 1983 zeigt auf der Seite T 4,

daß die Gesamtkosten dieses Bauwerkes 120 Millionen Schilling betragen und daß bis Ende 1979 etwa 100 Millionen Schilling verbraucht sein werden; die Philadelphiabrücke ist dann also praktisch fertig. Jetzt beschließt man, nachdem die Philadelphiabrücke fertiggestellt und natürlich ganz groß eröffnet wurde, dort ein Verkehrsbauwerk zu errichten. Wie schaut es da mit der Koordination, mit der vorausschauenden Planung aus, wieviel verlorener Aufwand ist hier festzustellen? Ich würde mich freuen, wenn er sehr gering wäre, ich kann mir aber nicht vorstellen, daß manches auf Grund von zu späten und nicht koordinierten Entscheidungen nicht noch einmal gemacht werden muß.

Meine Damen und Herren! Es sind auch noch weitere Fragen an dieses Papier zu stellen. Es steht hier auch wörtlich: „Es ist zu prüfen, ob die Finanzierung im Wege einer Sondergesellschaft gelöst werden kann.“ Das ist der einzige Satz, es wird nicht näher ausgeführt. Nur, daß die Sondergesellschaft von den Gebietskörperschaften zu tragen ist. Welches Verhältnis zwischen Bund und Land? 80 : 20, wie beim S-Bahn-Ausbau, 50 : 50, wie beim U-Bahn-Bau, ein Mischsatz? Ich glaube, auch hier wäre eine Antwort richtig und fair gewesen.

Als Abgeordneter dieser Stadt habe ich auch die Angst, daß durch die Übertragung der Kompetenz auf eine Sondergesellschaft die Kontrolle des Gemeinderates und Landtages umgangen werden soll. Wenn hier schlüssig und glaubwürdig versichert würde, daß dem nicht so ist, wäre ich wirklich sehr froh und dankbar.

Und warum gibt es im Rahmen dieser Vereinbarung keine Novelle zum Bundesstraßengesetz? Es wäre meiner Meinung nach mehr als notwendig, daß hier Klarheit geschaffen wird, daß den Wienern gesagt wird, welche Straßen gebaut werden, welche Straßen bevorzugt gebaut werden und welche nicht mehr gebaut werden, obwohl sie im Bundesstraßengesetz noch enthalten sind. Beispiel Gürtelautobahn oder B 222: Das könnte man ja jetzt endlich einmal einvernehmlich im Sinne der Transparenz über die Bühne bringen.

Im Text steht, meine Damen und Herren, kein Wort, in der Skizze ist aber ein Pfeil von der U 6, von der Friedensbrücke zur Traisengasse — eine Verbindung, die bejaht wird. Die Österreichischen Bundesbahnen haben aber einmal eine andere Alternative gerechnet, nämlich Vorortelinie Heiligenstadt über die sogenannte Russenschleife nach Floridsdorf oder zur Traisengasse; hier gibt es zwei Möglichkeiten. Wurden die Alternativen gerechnet, wurden die beiden Alternativen technisch verglichen, wurden die wirtschaftlichen Auswirkungen, die Baukosten, die Betriebskosten gegenübergestellt? Was sagt Professor Engel dazu? Er hat sicher eine Meinung, er hat ja einen großen Auftrag bekommen. Keine Antwort! Man signalisiert nur mit einem kleinen Pfeil, daß man die U 6 unter Umständen einmal zur Traisengasse verlängern wird. Vielleicht ist es die beste Alternative, aber ich glaube, meine Damen und Herren, daß der

Landtag das Recht hat, zu erfahren, warum man zu dieser Alternative gekommen ist.

Im Plan ist auch nichts zu ersehen über die Einmündung der Vorortelinie in die U 4, die Verbindung U 4 Hütteldorf nach Meidling und dort Einmündung in die S-Bahn-Stammstrecke, um den Bewohnern der westlichen Bezirke die Möglichkeit zu geben, mit möglichst wenig Umsteigen nach Liesing oder in den Süden Wiens zu gelangen. Wie sieht es mit der Verbindungsbahn aus, wie schaut es aus mit der Verlängerung der Verbindungsbahn Hofwiesengasse? Die Fachleute der Bundesbahnen bestätigen, daß das jetzt schon möglich wäre. Es müßte bei der Hofwiesengasse nur eine Station gebaut werden. Dadurch würden die großen Areale der Spitäler, der Pflegeheime und auch der Erholungsflächen des Lainzer Tiergartens mit geringen Kosten an die S-Bahn angehängt werden. Die Schienen sind ja vorhanden.

In diesem Zusammenhang müßten wir auch eine Antwort auf die Frage Kledering verlangen, wie die zukünftigen Routen des Güterverkehrs in Wien sein werden. Auch darauf finden wir weder im Verkehrskonzept, das noch nicht vorliegt — ich hoffe, daß es darin enthalten sein wird —, noch im sogenannten Staatsvertrag eine Antwort.

Dann sind noch viele Punkte des Memorandums 1974 offen. Wie sieht es mit dem Verkehrsverbund aus, der 1974 sehr stark forciert wurde? Oder mit der Abgeltung des Einnahmenentfalls der Verkehrsbetriebe durch außertarifliche Begünstigungen im Bundesbereich? Das wurde damals verlangt. Sie wissen, daß die Sozialtarife eine halbe Milliarde ausmachen, daß das ein großer Teil der Verluste der Wiener Verkehrsbetriebe und damit der Wiener Stadtwerke ist. Warum ist hier nichts weitergegangen? 1974 verlangte man es von der Bundesregierung.

Ein weiterer Punkt: Einbeziehung der Straßenbahn in das Privatbahnunterstützungsgesetz. Oder: Gewährung von ERP-Mitteln an die Nahversorgungsunternehmungen. Oder: Kostenteilung bzw. Übernahme jener Kosten, die den Verkehrsbetrieben beim Umbau von Bundesstraßen entstehen.

All das sind Punkte, wo es günstig wäre, zu erfahren: Sind sie schon erfüllt, wenn ja, in welcher Form, wenn nein, warum nicht? Wir hatten ja fünf Jahre Zeit. Wann werden sie endlich erfüllt werden?

Außerdem steht im Memorandum 1974 der Wunsch nach einem zentralen Fernbahnhof für Wien. Wieweit ist es damit, wann kommt er, oder kommt er nicht? Ich glaube, auch diese Mitteilung müßte den gewählten Mandataren dieser Stadt gegeben werden.

Sie sehen, meine Damen und Herren: Fragen über Fragen und kaum Antworten im sogenannten Staatsvertrag. (Ruf bei der SPÖ: Da hätten Sie die ÖVP-Regierung Klaus auch schon fragen können!) Was hat das damit zu tun? Ich sehe Ihren Zwischenruf in keinem Zusammenhang mit diesem sogenannten Staatsvertrag!

Als oberflächliche Absichtserklärung wird er von uns akzeptiert und begrüßt. Die Grundlinien sind in Ordnung, ich möchte das betonen. Es sind aber noch zu viele Fragen offen, von denen ich glaube, daß sie in absehbarer Zeit beantwortet werden müßten. Man darf nicht bis zum nächsten Staatsvertrag warten, der meiner Meinung nach, wenn ich den 30. April betrachte, im Jahre 1983 der Öffentlichkeit ganz groß präsentiert werden wird. Wir müssen in der Zwischenzeit Zeitpläne erstellen, Finanzierungspläne, genaue Beschreibungen, wir müssen Alternativen vorlegen, Alternativen technisch überprüfen, Alternativen kaufmännisch überlegen.

Ganz, ganz wichtig ist, daß endlich dieses Verkehrskonzept und dazu natürlich auch ein Park-and-ride-Konzept — davon wird sehr oft gesprochen, und auch hier sind wir im Hintertreffen — vorgelegt wird. Sonst geht es uns wie bei Qualtinger, wenn er in „Der Wilde mit seiner Maschin“ singt: Er weiß zwar nicht, wohin es geht, dafür ist er geschwinder dort. In einem Punkt hat Qualtinger heute nicht mehr recht: Beim derzeitigen Wiener Verkehr kann er bestimmt nicht geschwinder dort sein.

Im Grundsatz bejahen wir den Staatsvertrag, meinen aber, daß wegen der verständlichen Zeitnot allzu viele Fragen noch offengeblieben sind. (Beifall bei der ÖVP.)

Präsident **Pfoch**: Zum Wort gemeldet ist Herr amtsführender Stadtrat Nittel. Ich erteile es ihm.

Amtsführender Stadtrat **Nittel**: Hoher Landtag! In jedem ernstzunehmenden Verkehrskonzept, in allen ernstzunehmenden Verkehrsüberlegungen, und wenn es nur Skizzen und Gedanken zu Problemen des großstädtischen Verkehrs sind, werden heutzutage einige Schwerpunkte unbestritten sein. Einer dieser Schwerpunkte ist der Ausbau und die Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel, ein zweiter die Herstellung von Straßen, die den durchziehenden Verkehr, den Berufs- und Wirtschaftsverkehr aufnehmen, um damit die Beruhigung der großen Wohngebiete zu erreichen. In der einen oder anderen Form — es kann sich natürlich in den Formulierungen unterscheiden — werden diese beiden Punkte in allen modernen Großstadtverkehrskonzepten, die nur den Hauch eines sozialen Aspektes aufweisen, zu verzeichnen sein.

Es war daher für mich nach meinem Amtsantritt als Verkehrsstadtrat sofort eine dringliche Aufgabe, die im Programm der Wiener, in unserem Arbeitsprogramm, und in den Schwerpunkten dazu, wie sie Bürgermeister Gratz am 14. Februar mitgeteilt hat, angeführten Punkte Schritt für Schritt in Angriff zu nehmen. Ich konnte dabei auf einer Reihe von wertvollen Vorarbeiten aufbauen, und ich konnte in dem Bewußtsein an die Arbeit gehen, daß wesentliche Arbeiten zur Finanzierung dieser Vorhaben zumindest in einem weit fortgeschrittenen Gesprächs- und Verhandlungsstadium waren.

Gestatten Sie mir, meine Damen und Herren, einige wenige Worte zur Charakterisierung der

gegenwärtigen Verkehrssituation in Wien zu sagen. Wir sind in den letzten 20 Jahren von einer Kraftfahrzeuglawine überrollt worden, die mit 30. April dieses Jahres den Stand von über 560.000 Fahrzeugen erreicht hat. Ich übertreibe sicher nicht, wenn ich meine, daß das Bewußtsein der Wiener mit dieser rasanten technischen Entwicklung nicht Schritt gehalten hat. Vor 20 Jahren hatten wir noch 200.000 Fahrzeuge, vor 10 Jahren 400.000. Die Entwicklung geht überwiegend auf die Zunahme der Zahl der Personenkraftwagen und der Kombifahrzeuge — gelegentlich steuerkaschiert, obwohl es auf der Straße den gleichen Effekt hat — zurück.

Um Ihnen zu zeigen, daß wir keineswegs auf dem Höhepunkt dieser Entwicklung angelangt sind, möchte ich Ihnen die Verkehrszunahmezahlen der letzten 12 Monate zitieren. Vom 30. April 1978 bis zum 30. April des heurigen Jahres hat die Nettoszunahme 35.000 Kraftfahrzeuge ausgemacht, und das trotz der 30prozentigen Mehrwertsteuer und trotz steigender Benzin- und damit Betriebskosten. Gar nicht auszumalen, wenn sich der ÖVP-Bundesparteiobmann durchgesetzt und eine Herabsetzung der Mehrwertsteuer für Kraftfahrzeuge erreicht hätte, wie er das im Wahlkampf verlangt hat. Der Druck der Kraftfahrzeuge auf den Stadtverkehr wäre dadurch zweifellos größer geworden; darüber sind sich wohl alle Leute, die ernstlich darüber nachdenken, im klaren.

Bei der Festlegung der kurz- und langfristigen Maßnahmen ist daher von dieser Tatsache auszugehen, denn die Illusion, daß man das Kraftfahrzeug aus der Stadt wieder verbannen kann, kann wohl nicht ernsthaft verfolgt werden, auch dann, wenn die ÖVP in den letzten Wochen des Wahlkampfes ganz gerne eine Doppelstrategie verfolgt hat. Wenn die Menschen, verängstigt durch die Verkehrsentwicklung, gelegentlich sogar den utopischen Schrei ausgestoßen haben: Verbieter die Kraftfahrzeuge!, haben wir die ÖVP bei Bürgerversammlungen als Antreiber gesehen, zur gleichen Zeit hat aber Taus die Ermäßigung der Mehrwertsteuer für Kraftfahrzeuge verlangt. So, glaube ich, wird man Verkehrsprobleme nicht lösen können.

Wir werden ausgehen von der Tatsache, daß die Menschen sehr wohl ein Recht darauf haben, ein Kraftfahrzeug zu besitzen, wir werden aber auf der anderen Seite verantwortungsvollerweise auch den Mut haben müssen, den Menschen zu erklären, daß das private Kraftfahrzeug zwar gut ist, aber nicht für alles. Die Illusion, die da und dort besteht, daß man von seiner Wohnung möglichst rasch bis ins Büro fahren kann und überall einen Parkplatz findet, kann man, glaube ich, nicht rasch genug zerstören, weil das ganz einfach in allen großen Städten der Welt unerfüllbar ist.

Als Stadtrat, der für das Verkehrswesen zuständig ist, begrüße ich daher in ganz besonderer Weise diese Vereinbarung, die Bund und Wien geschlossen haben, weil sie die für die Kernpunkte jeglicher Verkehrsentwicklung erforderlichen Mittel beinhaltet, nämlich für den nun gesicherten und terminmäßig abzusehenden Ausbau von S- und U-Bahn in den nächsten 10 bis 12 Jahren.

Außerdem sichert diese Vereinbarung unabhängig von den Mitteln, die der Bund jeweils zur Verfügung stellen kann, auch die rasche Herstellung und Fertigstellung jener Straßen- und Brückenbauten, die erforderlich sind, nicht um die Autobahnen in die Stadt hereinzuführen — ich möchte das auch ganz deutlich sagen —, sondern um jene Hochleistungsschienen für den Individual- und Wirtschaftsverkehr herzustellen, die notwendig sind, soll der Verkehr nicht hoffnungslos in den Wohngebieten und Zentren der Stadt ersticken.

Es ist natürlich keine Kunst, wie Herr Kollege Ammann zu sagen, es seien eine Reihe von Wünschen der Stadt an den Bund offen geblieben. Es ist nicht Weihnachten, sondern wir leben in einer Zeit, in der jeder von uns sehr wirtschaftlich mit den vorhandenen Mitteln umgehen muß. Wenn es nach ernsthaften und zweifellos schwierigen und langwierigen Verhandlungen möglich gewesen ist, wesentliche Fragen aus dem Paket unserer Wünsche zu realisieren, so gibt es zweifellos keinen Grund, das nicht voll und ganz zu begrüßen.

Ich darf mit Beziehung auf einen Zwischenruf auch deutlich sagen: Auch ich als Wiener Politiker könnte mir vorstellen, daß das eine oder andere noch dazukommt; einen konkreten Wunsch werde ich noch vorbringen. Es muß aber objektiv gesagt werden: Was jetzt in den Verhandlungen zwischen Bundesregierung und Wien erreicht wurde, ist mehr, viel, viel mehr, als der Stadtverwaltung jemals in Verhandlungen mit einer Regierung gelungen ist, die unter der Verantwortung der ÖVP gestanden ist. (Beifall bei der SPÖ.)

Es ist vom Berichterstatter und von allen Rednern betont worden, daß das Schwergewicht dieser Vereinbarung — Gott sei Dank — Maßnahmen und Vereinbarungen sind, die die Sicherung des Ausbaues von zwei U-Bahn-Linien zum Gegenstand haben. Es betrifft die Herstellung der Linie U 3, das heißt das Verkehrskreuz zum Stephansplatz und vom 3. Bezirk zu den Wirtschaftszentren von Mariahilf und hinaus in den 15. Bezirk, eine, glaube ich, unbestrittene und notwendige Ergänzung des Grundnetzes, das im wesentlichen seiner Vervollständigung entgegengeht. Diese U 3 wird nicht nur den bevölkerungsreichen 3. Bezirk mit dem Zentrum und dem Westen von Wien verbinden, sondern auch die wichtigen Wirtschaftsbereiche Landstraßer Zentrum und Mariahilfer Straße den Menschen leichter erreichbar machen; sie wird damit auch vom wirtschafts- und handelspolitischen Standpunkt her eine Begünstigung der Wiener Handels- und Wirtschaftsplätze bringen, etwas, was wir gemeinsam unterstützen und begrüßen sollten.

Die U 6, die nach einer Reihe von Überlegungen in der Form entstanden ist, vorläufig mit Oberleitungsfahrzeugen betrieben, wird zweifellos eine interessante Ergänzung dieses Hochleistungsschienensystems bringen, nämlich die Verbindung des Nordwestens, Heiligenstadt, über die bisherige Stadtbahntrasse nach Meidling und hinüber nach Liesing und Siebenhirten. Das heißt, die U-Bahn wird, nachdem sie unterirdisch durch Meidling ge-

fahren ist, auf der jetzt gebauten Trasse der Linie 64 die Fortsetzung finden.

Ich darf hier auch ganz deutlich sagen, daß in dem Konzept, das wir zu vertreten haben, die Anbindung dieser Linie an die Schnellbahn im Norden zur Station Traisengasse mit einbezogen ist, wenn die Finanzierung auch noch nicht gesichert ist. Sie mußte aber in diese Planung bereits mit einbezogen werden. Es bedurfte also, Herr Kollege aus Floridsdorf, Ihrer Ermahnung nicht.

Meine Damen und Herren! Ich darf hier noch eine ganz wesentliche Feststellung machen, auch im Hinblick darauf, welche Expertisen diesen Maßnahmen und diesen Entscheidungen zugrunde liegen. Natürlich, wir werden und des Rates der Fachleute immer bedienen. Aber Verkehrsfragen sind politische Fragen wie andere Fragen, und entschieden müssen die Linienführungen von uns werden. Jeder wird sich jene Expertisen und Ratschläge holen, von denen er meint, daß er am besten informiert wird. Aber die Verantwortung für das, was geschieht, werden wir den Experten und Fachleuten nicht übertragen können, die Verantwortung für die politischen Entscheidungen, die wir treffen, werden wir selbst tragen müssen.

Ich sage das deshalb, weil uns zum Beispiel — wir werden später noch darüber sprechen — vom Rechnungshof Planungsmängel bei der Linienführung der U 1 vorgeworfen wurden, so etwa, man hätte den Südbahnhof um ein paar hundert Meter verfehlt, oder es sei falsch gewesen, den Stephansplatz anzupeilen. Es ist ja absolut möglich, daß es diese oder jene Expertise gibt, denn man bekommt für fast jede Vorstellung auch ein fachliches Gutachten.

Die Verantwortung dafür hat der Gemeinderat getragen, und wir haben ja auch einstimmig diese Linienführung beschlossen. Ich hoffe sehr, wenn wir die konkreten Planungsunterlagen vorlegen, daß wir nach sachlichen und politischen Debatten auch einvernehmlich zur Festlegung dieser Linien kommen, wohl wissend, daß uns die Verantwortung niemand abnimmt. Wir werden sie den Wählern und Steuerzahlern gegenüber zu vertreten haben. (Beifall bei der SPÖ.)

Noch zu einer Frage, die in der politischen Debatte oft bei jüngeren Leuten aufgeworfen wird. Lohnt es sich überhaupt, Milliarden in den U-Bahn-Bau hineinzustecken? Es wird doch jahrelang dauern, bis das wirksam wird, ist das nicht eine Verschwendung? Sollte man das Geld nicht für den Oberflächenverkehr einsetzen, um hier Verbesserungen zu erzielen?

Ich glaube — und das haben wir zu verantworten und zu vertreten —, daß beides erforderlich ist. In einer Stadt, in der es bei eineinhalb Millionen Einwohnern eine halbe Million Autos gibt, zu meinen, daß sich alles in der gleichen Ebene konfliktfrei bewegen kann, ist eine Illusion.

Zu den Konflikten darf ich noch sagen: 19.000 Verkehrsunfälle, 7.000 Menschen, die zu Schaden kommen, 2.700mal gibt es Zusammenstöße zwischen der Straßenbahn und dem individuellen Kraft-

fahrzeug. Nicht aus bösem Willen — es ist zu wenig Platz, in der Hektik und der dabei entstehenden Stressituation muß die Straße Konfliktplatz Nr. 1 sein.

Daher können wir auf die aufwendige zweite Ebene nicht verzichten. Wir können nicht annehmen, die U 3 brauchen wir nicht zu bauen, denn die führt in die Stadt hinein und wird die Stadt noch stärker belasten. Wir werden die U 3 und die U 6 brauchen, auch wenn heute noch keine weiteren Planungen vorliegen. Meine Aufgabe ist ja insbesondere die kurz- und mittelfristige Verkehrsarbeit. So meine ich, daß wir in zehn Jahren zweifellos über den weiteren Ausbau des Verkehrswezens werden reden müssen.

Ich glaube daher, daß es sehr wohl notwendig ist, diese gewaltigen Anstrengungen zu erbringen. Eine einzige Zahl vielleicht als Beleg, denn nun kann man ja schon feststellen, was die U-Bahn gebracht hat. Die Fahrgastfrequenz auf der Linie U 1, verglichen mit der Frequenz auf den Straßenbahnen, die sie ersetzt hat, ist um 75 Prozent höher als früher. Das heißt, wenn es auch Wochen und sogar Monate gedauert hat — ich glaube, das ist auch typisch für das Verkehrsverhalten der Wiener —, bis sich das Verhalten an die neuen technischen Möglichkeiten und Linienführungen angepaßt hat, so erkennen die Menschen doch die Vorteile, die ihnen durch geänderte Linienführungen geboten werden. Die Steigerung hat sich im konkreten nicht nur für die U 1 ausgewirkt — dort natürlich —, sondern sie hat sich insgesamt für die Betriebstätigkeit der Verkehrsbetriebe ausgewirkt. Wir haben erstmals seit langer Zeit eine Zunahme der Fahrgastfrequenz bei den Verkehrsbetrieben, was im wesentlichen auf die Zunahme bei der U 1 zurückgeht, obwohl die U 1 immer noch ein Torso ist. Wir wissen, daß rasch weitergebaut werden muß. (Abg. Arthold: Herr Stadtrat, gegen wen argumentieren Sie für die U-Bahn?)

Ich sage Ihnen, was erforderlich ist, und ich setze mich als Wiener Politiker auch mit jenen Argumenten auseinander, die es in der Öffentlichkeit gibt. Ich glaube, daß die Menschen ein Recht haben, daß man auf ihre Argumente eingeht. Wir verwenden ja ihr Geld. Wenn Sie das nicht vertreten, nehme ich das gerne zur Kenntnis. Es gibt jedoch solche Meinungen, und sie werden mündlich und schriftlich vorgetragen. (StR. Dr. Goller: Zu wem reden Sie da?) Ich rede hier zum Wiener Steuerzahler, der sehr wohl verlangen darf, daß wir unsere Maßnahmen und auch die großen Aufwendungen begründen.

Ich glaube auch, daß wir es bei der Bewältigung des Massenverkehrs nicht allein bei der Errichtung der U-Bahn belassen dürfen. Wir haben schon jetzt Verbesserungsmaßnahmen im bestehenden Straßenbahnliniensystem vorzunehmen. Die wichtigste Verbesserung wird heuer im Herbst vollzogen. Es handelt sich um die Betriebsaufnahme auf der Linie 64 — sie kommt jetzt aus dem Bereich Altl-Erlaa, nächstes Jahr aus dem Bereich Wiener Flur am südlichen Stadtrand — zur Schnellbahnstation Meidling. Sie wird an die zukünftige U 4, also die

Stadtbahn, und später an den Wirtschaftsbereich Mariahilfer Straße angebunden werden, so daß die Funktion, die die spätere U 6 hat, bereits die Linie 64 — natürlich mit jenen Behinderungen, die jedes Oberflächen- und niveaugleiche Fahrzeug im Wiener Stadtverkehr hat — erbringen wird.

Über die Bedeutung der S-Bahn ist gesprochen worden. Sie ist auch von den Rednern der Opposition als notwendig bezeichnet worden. Sie behaupten sogar, Priorität bei der Forderung danach zu haben. (Zwischenruf bei der ÖVP.)

Meine Damen und Herren! Wenn bei unserem Nachdenken etwas herauskommt, so brauchen wir uns dafür nicht zu genieren. Ob bei Ihrem Nachdenken etwas herauskommt, das werden wir erst sehen. (StR. Neusser: Warum haben Sie zuerst nein gesagt, und jetzt sagen Sie plötzlich ja?) Weil wir heute in Verbindung mit der U 3 eine sinnvolle Verknüpfung einer Linie vollführen, die sonst verkehrsorganisatorisch gesehen in der Luft gehängt wäre. Die reine Vorortelinie wäre natürlich für die an dieser Trasse wohnenden Menschen eine Hilfe gewesen, jedoch war von uns sehr sorgfältig zu prüfen, ob die dafür notwendigen Aufwendungen für die dort zu erwartende geringe Verkehrsfrequenz gerechtfertigt sind.

Die Vereinbarung mit der Bundesbahn, die die Einbeziehung des Wiener Vorlandes, und zwar im Wiental und im Bereich des Tullnerfeldes, durch die Verknüpfung dieser Strecke mit der U 3 bringt, wodurch man durch einmaliges Umsteigen aus dem Wiener Vorland das Wiener Stadtgebiet erreichen kann, ist das Neue an diesem System. Ich glaube, daß es sehr wohl richtig war, diese Fragen sorgfältig zu überlegen und in der jetzigen Form zur Beschlußfassung vorzulegen. Diese Beschlußfassung kann natürlich nur grundsätzlich erfolgen, denn die einzelnen Entscheidungen müssen noch genau beraten und beschlossen werden. Es gehört zu dem, was ich gesagt habe: Die politische Verantwortung werden wir für jede einzelne Entscheidung übernehmen müssen.

Wir werden — auch das muß ich sagen, weil es momentan kritisiert wird — den Menschen im 3. oder 15. Bezirk nicht sagen können, wartet, in zehn Jahren haben wir eine U-Bahn, dann wird alles besser. Die Menschen werden mit Recht verlangen, daß jetzt, wo die Verkehrsflut beinahe täglich größer wird, verkehrsverbessernde Maßnahmen gesetzt werden.

Es gehört unmittelbar zu meinen Aufgaben, organisierend und regelnd in das gegenwärtige Verkehrsgeschehen einzugreifen, so daß die mit Vorrang versehenen Verkehrsbewegungen, nämlich Berufsverkehr und Wirtschaftsverkehr, aufrecht erhalten werden — aber, und das sage ich sehr deutlich, unter Zurückdrängung jener Verkehrsbewegungen oder, richtiger gesagt, Nichtbewegungen, die durch den ruhenden Verkehr entstehen. Ich weiß schon: Ein Garagenkonzept gehört mit zum Verkehrskonzept, aber es kann nur eines nach dem anderen gemacht werden. Es muß vor allem sichergestellt werden, daß das Leben in der Stadt

weiter bestehen kann und nicht im ruhenden Verkehr erstickt.

Ich hoffe sehr, wenn wir die konkreten Maßnahmen vertreten werden, daß wir dabei auch die Zustimmung der Opposition haben werden. Jedenfalls ist das eine ohne das andere undenkbar und sinnlos.

Das Schienenverbundsystem wird eine wesentliche technische Voraussetzung für den zukünftigen Verkehrsverbund sein. Auch ich beklage, daß wir nicht weitergekommen sind. Es ist jedoch sinnlos, zu sagen, wir schaffen einen Verkehrsverbund, wenn die wesentlichen Fragen, wer den Betriebsabgang zahlt, nicht entschieden sind. Ich meine daher, daß man darüber weiterverhandeln muß, um zu zufriedenstellenden Ergebnissen zu kommen.

Über den Straßenbau werde ich heute nichts sagen. Es gibt nur die Möglichkeit, daß wir ergänzend zu dem, was der Bund jetzt aus dem Budget finanzieren kann, und zwar im Ausmaß von drei Milliarden, jene Baumaßnahmen vorziehen, die zur Bewältigung der Verkehrsprobleme erforderlich sind. Daß ich das begrüße, ist selbstverständlich, und ich werde mir gestatten, wenn die einzelnen konkreten Pläne vorliegen, diese dem Landtag oder Gemeinderat vorzutragen.

Ein Sprichwort sagt: „Der Erfolg hat viele Väter“. So betrachtet wird jeder irgendwo nachweisen können, daß er für eine solche Bundesunterstützung wichtiger Wiener Maßnahmen ist. Uns soll es recht sein. Es wird uns Befriedigung sein, daß wir es waren, die die Verhandlungen geführt und das — noch nicht alles, aber eine Menge — für die Wienerinnen und Wiener nach Hause gebracht haben.

So betrachtet möchte ich auch gar nicht sehr polemisieren, wenn ich einen Widerspruch zwischen den Äußerungen von Landeshauptmann-Stellvertreter Busek und seinem Fraktionskollegen Ammann sehe. Dieser stimmt den Grundlinien zu, denn sie sind in Ordnung. Busek selbst hingegen hat am Tag nach der Unterzeichnung dieses Vertrages das Vertragswerk als eine Frotzelei bezeichnet. Es war Wahlkampf, ich glaube, wir sollen es vergessen. Es soll uns befriedigen, daß wir alle meinen, daß eine wesentliche Voraussetzung für unsere weitere Arbeit damit geleistet ist.

Im Großstadtverkehr gibt es keine Wunder. Hier sind die Probleme groß, die Konfliktsituation ist gegeben, die Interessenslage der Menschen im Verkehr ist unterschiedlich. Wenn wir hier passable Verhältnisse schaffen wollen, die nicht jedem recht geben können — das möchte ich auch deutlich sagen —, sondern die festlegen, was Vorrang haben muß und was zurückstehen muß, dann werden wir große finanzielle, aber auch große organisatorische und Bauanstrengungen unternehmen müssen.

Diese Vereinbarung gibt uns die Möglichkeit, die Arbeit für die nächsten zehn Jahre zügig aufzunehmen. (Beifall bei der SPÖ.)

Präsident **Pfösch**: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr StR. Dr. Goller. Ich erteile es ihm.

Stadtrat Dr. **Goller**: Herr Präsident! Hoher Landtag! Sehr verehrte Damen und Herren! Es hat mich eigentümlich berührt, daß die größte Fraktion in diesem Haus, im Wiener Landtag, keinen Landtagsabgeordneten zu einem Vertrag, der zwischen Bund und Land abgeschlossen wird, politisch Stellung nehmen läßt, sondern daß sich der Herr amtsführende Stadtrat für Verkehr und Straße zu Wort gemeldet hat. (Abg. Schultz: Ressortmäßig!) Ressortmäßig, das Recht will ich ihm nicht abstreiten. (Amtsf. StR. Nittel: Danke!) Das ist ja in der Verfassung verankert. Er hat, wenn Sie so sagen wollen — ich will das nicht zu stark bewerten — eine Art Absichtserklärung abgegeben, eine Art Antrittsrede gehalten, wie er sich das eigentlich in seinem Ressort vorstellt. (Amtsf. StR. Nittel: Das ist bei einem solchen Vertrag doch wohl passend, nicht?)

Aber wenn er auf die politische Wertigkeit zu sprechen gekommen ist, dann muß ich sagen: Ich habe fast den Eindruck gehabt, Sie haben übersehen, daß der Wahlkampf schon längst zu Ende ist. Sie haben versucht, hier eine posthume Wahlrede zu halten. Keinen einzigen, nicht einmal Ihre Genossen, haben Sie mit Ihrer Polemik überzeugen können. (Abg. Hirsch: Was halten denn Sie? Eine Versammlungsrede!) Seien Sie nicht so nervös!

Ich kann Ihnen eines sagen, Herr Kollege Nittel: Einfach zu sagen, so viel, wie von dieser sozialistischen Bundesregierung für Wien getan worden ist, ist noch von keiner anderen Regierung geschehen, das ist eine nicht bewiesene polemische Behauptung! (Beifall bei der ÖVP. — Ruf bei der SPÖ: Das ist eine Tatsache!) Das ist nicht bewiesen! Das sind keine Tatsachen! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sie sind selbst so klug und wissen genau, daß Sie das bei Wahlversammlungen sagen können, aber hier in diesem Hohen Haus müssen Sie doch mit Leuten rechnen, die eine gewisse Sachkenntnis haben.

Nur ein Beispiel, Herr Kollege Nittel, bleiben wir beim U-Bahn-Bau. Damals wurde vereinbart, daß bei einem geschätzten Bauvolumen von 5 Milliarden Schilling (Berichterstatter amtsführender Stadtrat Mayr: 5,4 Milliarden!), von 5,4 Milliarden, der Bund mit 2,4 Milliarden fast genau 47 Prozent beitragen wird.

Wenn Sie das jetzt umrechnen, meine sehr verehrten Damen und Herren — ich glaube, wir halten jetzt bei 18 Milliarden —, und wenn Sie daran denken (Amtsf. StR. Nittel: Daß die ÖVP-Bundesräte das abgelehnt haben!) — ich lasse mich von Ihnen nicht unterbrechen —, daß Sie vom Wiener Memorandum her einen erhöhten Beitrag verlangt haben, dann haben Sie, meine sehr verehrten Damen und Herren, die Sie die Verantwortung getragen haben, fünf Jahre nichts erreicht, so daß der Beteiligungssatz auf 13 oder 14 Prozent gesunken ist.

Und wenn Sie die andere Rechnung gestatten: Wenn ich das aufrechne auf die derzeitigen 18 Milliarden, von denen der Bund auch etwa die Hälfte zu zahlen hätte, dann haben wir durch Ihr Zaudern,

durch das Zaudern der Sozialisten in diesem Hause, Forderungen an den Bund in der Höhe von ungefähr 6 Milliarden Schilling verloren. Aber es hat ja keinen Sinn, Ihnen das zu sagen. Sie wissen es ja selber, Sie wollen es nur nicht zugeben.

Ich glaube, es ist notwendig, daß wir einmal auf die Problematik bei diesem Vertrag zu sprechen kommen. Es ist selbstverständlich, daß sich in einem geordneten Rechtsstaat alles nach Kompetenzen regelt, daß das zumindest immer so sein sollte. Diese Einteilung nach Kompetenzen macht jedoch im Interesse der Bürger, ganz allgemein gesagt, eine stärkere und bessere Koordination zwischen Bund, Ländern und Gemeinden notwendig. Das gilt in Relation zum Bund natürlich auch für Wien.

Nun aber, meine sehr verehrten Damen und Herren: Die Wiener — die Wienerinnen und die Wiener, darf ich das subsummieren unter „die Wiener“ —, die Bewohner unserer Stadt denken ja nicht in diesen verfassungsmäßigen Kompetenzkategorien, für die ist das ein echter Kompetenzdschungel. Und ich sage es Ihnen auch ehrlich, bleiben wir bei der Realität: Wie ist es denn? Wenn sich der Wiener oder ein Kraftfahrer in Wien über die Frostaufbrüche ärgert, dann ärgert er sich — vielleicht zu Recht, vielleicht zu Unrecht —, aber er unterscheidet nicht, ob das eine Bundes-, eine Landes- oder eine Gemeindestraße ist.

Ein weiteres Beispiel — bleiben wir beim öffentlichen Verkehr —: Der Wiener ärgert sich — zu Recht oder zu Unrecht —, wenn er lang und vergebens bei der Station auf die Straßenbahn wartet. (LHptm.-Stv. Gertrude Fröhlich-Sandner: Sie kommt schon!) Auch wenn er bei der Schnellbahn steht: Er ärgert sich. Aber er weiß nicht, daß für das eine Verkehrssystem die Stadt Wien mit ihren Verkehrsbetrieben zuständig ist und für das andere der Bund. (Abg. Brosch: Was hat das mit dem Staatsvertrag zu tun?) Das hat mit der allgemeinen Aufklärung über die Kompetenzen zu tun. Wenn Sie das nicht verstehen, ist es Ihre Sache!

Der Wiener fragt nicht, wer der Verantwortliche ist. (Amtsf. StR. Nittel: Herr Stadtrat! Wie immer unterschätzen Sie die Wiener!) Aber der Herr Kollege weiß ja auch nicht, womit das zu tun hat! Von Kompetenzen scheint er wenig gehört zu haben.

Damit es also, meine sehr verehrten Damen und Herren des Wiener Landtages, in unserer Stadt besser funktioniert, muß es zwangsläufig zu einer engeren Kooperation, vor allem zwischen Bund und unserer Stadt, kommen. Dabei darf es unserer Ansicht nach zwischen Bund und Wien als Gebietskörperschaft kein neutrales Nebeneinander geben, sondern hier muß es ein Miteinander geben, um sinnvoll die Probleme unserer Stadt lösen zu können.

So halte ich es auch — das sage ich im Namen meiner Fraktion — für grundsätzlich richtig, daß der Bund und die Stadt Wien eine Vereinbarung über gemeinsame Lösungen für beide Teile wesentlich interessierende Probleme und Projekte abschließen.

Nun zu der vorliegenden Vereinbarung selbst. Nach Artikel 15 a B-VG ist es ein Staatsvertrag. Der Herr Berichterstatter hat sogar von einem Konkordat gesprochen. (Amtsf. StR. Nittel: Ist auch dasselbe!) Das ist nicht dasselbe, Herr Kollege, außer man hat mittelalterliche juristische Auffassungen. Wenn Sie im Staatslexikon nachschauen, finden Sie, daß das bis zum Mittelalter eine Vereinbarung zwischen Staaten war. (Amtsf. StR. Nittel: „Konkordat“ heißt „Vereinbarung“!) Nach mittelalterlicher Auffassung. Jetzt, nach moderner Auffassung — Sie können sich ja das Staatslexikon selbst auch ansehen —, ist Konkordat ein ganz klarer Begriff für einen völkerrechtlichen Vertrag zwischen dem Heiligen Stuhl und einem anderen Staat. Wer da der Heilige ist, weiß ich wirklich nicht, meine sehr verehrten Damen und Herren! (Heiterkeit und Beifall bei der ÖVP. — StR. Neusser: Der Mayr nicht!)

Dessen ungeachtet wage ich auch rein rechtstheoretisch, wenn ich so sagen darf, Sinn und Text des Artikels IV anzuzweifeln, ob das eigentlich unserer Vereinbarung mit dem Bund entspricht.

Alle acht Punkte dieses Vertrages berühren die Stadt und den Bund im großen und ganzen als Träger von Privatrechten. Also hier werden beide Partner privatwirtschaftlich tätig.

Heute wird diese Vereinbarung dem Landtag vorgelegt, der damit gemäß unserer Wiener Stadtverfassung, § 139 Abs. 2, gebunden ist. Das heißt, der Landtag ist zur Einhaltung dieses Vertrages verpflichtet. Dabei fällt ein großer Prozentsatz, ja der überwiegende Teil der im Vertragswerk angeschnittenen Probleme in den Wirkungsbereich der Gemeinde.

Nun werden Sie sagen: Na ja, in Wien ist das einfach. — Aber ich muß Ihnen entgegenhalten, daß es in der entsprechenden Bestimmung unserer Stadtverfassung, § 139 Abs. 1, heißt: „Das Land Wien kann mit dem Bund Vereinbarungen über Angelegenheiten des jeweiligen Wirkungsbereiches schließen.“ Hier schließen wir aber Vereinbarungen, die privatrechtliche Angelegenheiten der Gemeinde Wien betreffen und womit wir jetzt formalrechtlich rein theoretisch die Gemeinde Wien verpflichten.

Nur eine kurze Überlegung: Können zwei Vertragspartner zu Lasten eines Dritten eine Vereinbarung treffen? Ich glaube, über diese Rechtsproblematik sollten sich die Juristen, die Verfassungsrechtler unterhalten. Es muß aber hier überlegt werden, weil wir ja erst vor relativ kurzer Zeit den Vertrag bekommen haben.

Für uns als Politiker gilt der politische Konsens, der im Landtag und in der Bundesregierung beschlossen wird. Ich kann mich aber nicht des Verdachtes erwehren, daß man den mangelnden Erfolg der letzten Jahre, den die Sozialisten auf diesem Gebiet, nämlich hinsichtlich der Forderungen gegenüber dem Bund in Erinnerung an das Wiener Memorandum, gehabt haben, in Form eines groß angekündigten sogenannten Staatsvertrages kaschieren will.

Nun zum Inhalt selbst, soweit er nicht von meinen Vorrednern in extenso in Wirtschaftsfragen, von meinem Freund Ammann, behandelt worden ist.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Eine der wichtigsten Fragen im Sinne der Stadterneuerung und der Stadterhaltung ist wohl die Kooperation zwischen der Stadtplanung, der Finanzverwaltung, der Liegenschaftsverwaltung unsererseits und dem Bund, der ja ein sehr großer Grundbesitzer in Wien ist. In beiden Wiener Memoranden finden Sie ausführlich die Forderung nach Grundtuschen, und vor allen Dingen wird auf die Kasernenverlegungen aus dem dichtverbauten Stadtbereich eingegangen. Und jetzt, nach neun Jahren Alleinregierung, heißt es ganz lakonisch, ich zitiere:

„Zielsetzung: Verlegung von Kasernen aus dem Stadtbereich.

Maßnahmen: Der Bund bietet solche Kasernen, deren Verlagerung durch das Kasernenverlegungsprogramm vorgesehen wird, dem Land Wien zum Kauf an.“

Eine derart allgemeine Formulierung kann wirklich nicht befriedigen. Wir von der Österreichischen Volkspartei haben schon jahrelang mit Nachdruck darauf hingewiesen, daß im Interesse einer zügigen Stadterneuerung die Verlegung von Kasernen aus dem dichtverbauten Stadtgebiet besonders wichtig ist.

Sie scheinen übrigens vergessen zu haben, daß der Bund schon vor längerer Zeit die drei Kasernen, an denen das Land Wien bzw. die Gemeinde Wien besonders interessiert ist, angeboten hat. Ich zitiere jetzt den Herrn Präsidenten des Wiener Landtages als meinen Zeugen. Wir haben eine diesbezügliche Anfrage gestellt, weil wir Wert darauf gelegt haben, daß hier entsprechend den Wiener Memoranden etwas weitergeht. Es handelt sich um die Trostkaserne im 10. Bezirk, um die Radetzkykaserne im 16. Bezirk bei der Schmelz und um die Karlskaserne in Kagran. Der Herr Präsident mußte uns damals mitteilen, daß es zwar stimmt, daß der Bund die Kasernen angeboten hat, daß aber die Wünsche des Bundesministeriums für Landesverteidigung nicht erfüllt werden konnten, weil Grundersatzforderungen im westlichen Grüngürtel unserer Stadt gestellt wurden, die im Interesse unserer Stadt, unserer Stadtgestaltung nicht erfüllbar sind.

So wird es, wie ich den Worten des Herrn Berichterstatters entnommen habe, wahrscheinlich noch Jahre dauern, bis die Realisierung der Kasernenverlegung eintreten wird. Vielleicht gibt es zu diesem Zeitpunkt schon den sogenannten Stadtentwicklungsplan. Dann wird aber, vermute ich, dieser Stadtentwicklungsplan wie eine Landkarte mit weißen Flecken aussehen, weil die Kasernenverlegungen noch immer nicht erfolgt sind.

Diese Absichtserklärung, das sage ich ganz offen im Namen meiner Fraktion, hat also keinen Vertragswert. Es ist eine Option auf eine unbestimmte Zeit mit unbestimmten Kosten. Einseitiger, meine sehr verehrten Damen und Herren, geht es wohl

nicht. Sie hätten viel Zeit gehabt, hier etwas Konkretes zu fixieren.

Ich hoffe aber auch, das sage ich ganz ehrlich, daß mit dem Terminus Kasernenverlegung auch die Rennwegkaserne im 3. Bezirk gemeint ist. Dieses riesige Areal im 3. Bezirk mit zirka 93.000 Quadratmetern ist verkehrsmäßig optimal erschlossen bzw. zu erschließen, wenn die U 3 in den 3. Bezirk kommt. Es ist eines der zentralsten Stadterneuerungsgebiete von einer sehr hohen Standortqualität, aber leider keiner adäquaten Nutzung.

Nach einem jahrelangen politischen Hickhack hat man sich vor einigen Jahren aufgerafft, und der Bund hat mit Millionenbeträgen einen Wettbewerb ausgeschrieben. Nach den Wettbewerbsbedingungen sollten neben öffentlichen Einrichtungen, wie Bundesgebäudeverwaltung, Landesgendarmeriekommando und Sicherheitsdirektion für Niederösterreich, auch Erholungsräume und Wohnungen geschaffen werden.

Im September 1977 wurden sogar zehn Preisträger ausgelobt.

Aber, meine sehr verehrten Damen und Herren, die Entwicklung ist weitergeschritten. Dieser Wettbewerb wurde durch eine Planungsidee in Frage gestellt. Ich weiß nicht, ob es wirklich die Idee, die Planungsidee des Herrn Bürgermeisters war, eine durchgehende Verbindung von der Westbahn bis zum Flughafen mit Hybridfahrzeugen durch dieses Gebiet zu schaffen. Diese „Bastardlinie“ hat sich bald als unrealistisch erwiesen, aber wertvolle Zeit war sinnlos verstrichen.

In der Zwischenzeit hat es sich der Bund selbst schon überlegt und ist von diesem Wettbewerb — es war ein zweistufiger Wettbewerb vorgesehen — längst abgekommen. Die Bundesgebäudeverwaltungen sollen nun in der Hinteren Zollamtsstraße errichtet werden; eine Bauverhandlung hat schon stattgefunden.

Und wenn wir wissen, daß auf der anderen Seite, auf den Aspang-Gründen, Überlegungen im Gange sind, daß neben den Bundeseinrichtungen die Technische Hochschule sehr wichtige Einrichtungen erhalten wird — die Baubewilligung ist übrigens erteilt —, daß man zu Recht überlegt, die Veterinärmedizinische Universität dorthin zu verlegen, daß man sich mit der Absicht trägt, auch weitere Bundesgebäude dort zu lokalisieren, so wäre es doch begrüßenswert, wenn man in Verhandlungen, aber in zügigen Verhandlungen mit dem Bund dieses wirklich interessante städtebauliche Gebiet der Rennwegkaserne für die Stadt Wien erwerben könnte.

Das braucht uns nicht in finanzielle Sorgen zu stürzen, meine sehr verehrten Damen und Herren, denn wenn wir ein Drittel — ich sage das jetzt, ohne daß ich ein Planer bin — dieses Areals für den Wohnbau vorsehen und durch gemeinnützige Wohnbaugenossenschaften und dergleichen verbauen lassen, dann können wir die Gründe wieder zum Selbstkostenpreis verkaufen.

Das aber, meine sehr verehrten Damen und Herren, haben Sie alles versäumt, obwohl das reale

Stadterneuerung gewesen wäre. Dazu brauchen wir keinen sogenannten Staatsvertrag, nur eine sinnvolle Kooperation. (Beifall bei der ÖVP.)

Und noch ein Beispiel: Wir vermissen vor allen Dingen die konkreten Maßnahmen. Sie haben keinen Niederschlag in diesem Papier, in diesem Staatsvertrag gefunden, obwohl sie eminent wichtig sind. Und wenn Sie jetzt sagen, meine Damen und Herren, daß das nur lokale Interessen sind, so widerspreche ich Ihnen, weil es ja auch um die Bürgernähe geht, weil wir auch die Bedürfnisse der Bewohner unserer Stadt befriedigen müssen.

Nur ein einziges Beispiel: Kein konkreter Hinweis auf die notwendige Absiedlung der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge aus der Severingasse im 9. Bezirk. Seit zehn Jahren oder noch länger stellt die Bezirksvertretung immer wieder einstimmig den Antrag auf Verlegung dieses wirklich erheblichen Verkehrserregers aus dem dichtverbauten Stadtgebiet. Das vorletztemal, wenn ich mich jetzt recht entsinne, im Jahre 1976, hat auch der Herr Bürgermeister wortwörtlich gesagt — ich will das jetzt zitieren; Sie können es in der „Rathaus-Korrespondenz“ nachlesen —, daß „die Situierung der Bundesprüfanstalt in einem Wohngebiet zu den ernstesten Problemen unserer Stadt und im besonderen des 9. Bezirks zählt“.

Aber geschehen ist bislang, abgesehen von einigen Erleichterungen, gar nichts. Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sie sehen, wie wichtig es gewesen wäre, in diesem Staatsvertrag konkrete Vereinbarungen mit dem Bund zu treffen!

Ich bin direkt versucht, Ihnen in diesem Zusammenhang vorzuschlagen, daß die Zuständigen — in diesem Fall Minister, in anderen Angelegenheiten können es auch sozialistische amtsführende Stadträte sein — einige Tage ihres wohlverdienten Erholungsurlaubes an diesen neuralgischen Punkten verbringen. Ich bin sicher, aus dem Erlebnis der Bürgernähe würde dann eine raschere, bessere, konkretere Prioritätsskala erreicht werden können, als dies bei diesem Staatsvertrag geschehen ist. Aber das gilt nicht nur für Probleme zwischen dem Bund und uns, dem Land, sondern es gilt schlechthin für die Angelegenheiten in dem jeweiligen Wirkungsbereich.

Es wurde schon von meinem Freund Ammann darauf hingewiesen, wie dürrtig und mager, nur in Sätzen ausgesprochen, das Ergebnis hinsichtlich der Vereinbarung über Kultur- und Sportförderung ist. Zur Einsetzung eines Kontaktgremiums, das dieses oder jenes Problem überprüfen soll, zum Beispiel, wie in dem Papier steht, die Schaffung eines zentralen Jugendzentrums, die Revitalisierung des Ronacher, dazu brauchen wir wirklich keinen Staatsvertrag.

Es fehlt eben leider an konkreten Maßnahmen. Ich bitte Sie, sich das zweite Wiener Memorandum aus dem Jahre 1974 vor Augen zu halten. Was haben Sie gefordert? Wir halten diese Forderungen aufrecht, weil sie auch von uns immer vertreten worden sind.

Beim Beitrag des Bundes zu den Wiener Festwochen war der Schlüssel 2:1. 1969 haben wir für die Festwochen ungefähr 8 Millionen Schilling ausgegeben, der Bund 4 Millionen Schilling. Das Verhältnis betrug also 2:1. Sehen Sie sich heuer die Subvention für die Wiener Festwochen an: Wir zahlen 25 Millionen, der Bund bleibt bei 4,8 Millionen Schilling. Das heißt, er zahlt lediglich ein Viertel.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Was ist mit dem Bundesbeitrag — das hat auch schon der Kollege Hirnschall gesagt — für die Wiener Symphoniker? Diesbezüglich hat es eine Vereinbarung 2:1 gegeben, die aber vom Bund bedauerlicherweise seit 1970 nicht eingehalten worden ist. Heuer zahlen wir 49,8 Millionen für die Wiener Symphoniker, und der Bund zahlt — gegenüber früher 2:1 — sage und schreibe 10 Millionen Schilling, also lediglich ein Fünftel!

Das sind Kultureinrichtungen, die weit über den Bereich unseres Landes hinausgehen. Wir subventionieren ja nicht den einzelnen Musiker, sondern wir leisten einen echten Kulturbeitrag und können daher auch vom Bund das Entsprechende erwarten. Aber der Bundeszuschuß ist in Talfahrt. Wenn wir das Wiener Memorandum und diese Vereinbarung einander gegenüberstellen, so müssen wir mit Bedauern feststellen, daß nichts drin ist, leider haben Sie nichts erreicht.

Dasselbe trifft für die Sportförderung zu: Lapidare Sätze, Überschriften, nichts Konkretes. Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte Sie nur an die Aussagen Ihrer Fraktion und Ihrer maßgebenden Sprecher vor der Wahl erinnern: Wo bleibt — das wäre für uns eine konkrete Maßnahme — eine rasche, zufriedenstellende Vereinbarung über die Erhaltung des Wackerplatzes? Geredet haben Sie viel, geschehen ist nichts, obwohl Sie die Möglichkeit gehabt hätten, in diese Vereinbarung einen ganz konkreten Punkt aufzunehmen. (Beifall bei der ÖVP.)

Ich will Ihnen gar nicht alles in Erinnerung rufen, es müßte Ihnen ja fast peinlich sein, was wir alles im zweiten Wiener Memorandum vom Bund verlangt haben und was nicht geschehen ist. Das bleibt beim Sport die Landessportschule, das bleiben die Subventionen für den Sport usw.

Man kann also ganz sachlich feststellen, daß das Wiener Memorandum in allen wichtigen Punkten nicht erfüllt worden ist.

Völlig unberücksichtigt blieben auch die für Wien so wichtigen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation an den Universitäten, Hochschulen und Akademien unserer Stadt. Kein Wort verlieren Sie, die Sie lange mit dem Bund verhandelt haben, über dieses wichtige Aufgabengebiet. Nicht einmal zu einer Absichtserklärung ist es in dieser Beziehung in diesem Faktum gekommen. Ich will Ihnen jetzt nicht unterstellen, daß das ein bezeichnendes Licht auf den Stellenwert wirft, den Sie der Wissenschaft und der studierenden Jugend in unserer Stadt einräumen. Aber Faktum ist: Erreicht haben Sie nichts!

Noch etwas darf nicht unausgesprochen bleiben: In dieser Vereinbarung, in diesem Staatsvertrag, den Sie so hochjubeln, finden Sie weder eine Regelung noch eine Absichtserklärung über die weitere Finanzierung des Neubaus des Allgemeinen Krankenhauses, seine Einrichtungen und seine Betriebskosten.

Was Sie Gott sei Dank nach sechs Jahren bei der U-Bahn verspätet jetzt erreicht haben, das fehlt beim AKH völlig. Gerade 1981 werden aber die großen Finanzierungsspitzen beim Neubau des Allgemeinen Krankenhauses auftreten. Man hätte daher eine konkrete Regelung dieses eminent wichtigen Problems durch eine sinnvolle Vereinbarung unbedingt in diesem Papier verankern müssen.

Aber da muß nicht einmal die Schuld beim Bund liegen. Die AKPE, so entnehme ich den Worten des Herrn Finanzreferenten im Wiener Stadtssenat, war ja nicht einmal imstande, ein Finanzierungskonzept ab dem Jahr 1981 vorzulegen. Und völlig ungeklärt und völlig offen ist die Regelung der Betriebskosten und deren Teilung.

Ihnen, meine sehr verehrten Damen und Herren, ist es auch nicht gelungen — denken Sie wieder an das Wiener Memorandum — eine höhere Abgeltung des Klinikmehraufwandes zu erreichen. Seit 1975 stehen wir bei 18 Prozent Beitragsleistung des Bundes für die Nettoausgaben beim AKH und den Universitätskliniken.

Sie sehen also, daß wenig erreicht worden ist.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Der Abschluß von Vereinbarungen zwischen dem Land Wien und dem Bund obliegt, wie die Wiener Stadtverfassung im § 139 Abs. 1 normiert, dem Herrn Landeshauptmann. Bei der heutigen Beratung und Beschlußfassung über diesen von den Sozialisten so hochgejubelten Staatsvertrag glänzt der Herr Landeshauptmann aber durch Abwesenheit.

Damit Sie mich nicht mißverstehen: Es geht mir nicht um eine formelle protokollarische Anwesenheit des Herrn Landeshauptmannes wie bei einem Staatsakt. Aber ich hätte erwartet, daß der Herr Landeshauptmann, der ja entsprechend der Wiener Stadtverfassung die Verhandlungen zu führen hat hier anwesend gewesen wäre, damit er erfährt, welche Stellungnahme die Mitglieder des Wiener Landtages zu diesem Papier beziehen, und darnach im Interesse Wiens handelt. So aber entsteht für mich der Eindruck, daß für den Herrn Landeshauptmann eine sozialistische Parteifeier im sonnigen Spanien mehr Priorität hat als die Behandlung Wiener Probleme in unserem Haus. (Lebhafte Zustimmung bei der ÖVP.)

Abschließend, meine sehr verehrten Damen und Herren, darf ich feststellen: Diese Vereinbarung bringt in weitesten Bereichen ein mageres Ergebnis für Wien. Es fehlen konkrete Vereinbarungen: denken Sie nur an Kultur, Sport, Grundstücke. Bloße Absichtserklärungen, kein Zeitplan. Unvollständig, weil nichts über die Universitäten, nichts über das Spitalwesen in der Vereinbarung steht. Es ist also kein Ruhmesblatt für die Vertreter, für die Verhandler unserer Stadt.

Zugegeben, das hat mein Freund Ammann schon herausgestrichen, wir finden in dieser Vereinbarung etwas, was wir jahrelang gefordert haben: die Finanzierungsregelung über die U-Bahn und die Vorortelinie. Und weil diese Regelung so wichtig ist, meine sehr verehrten Damen und Herren, werden wir dieser Vereinbarung die Zustimmung geben. (Beifall bei der ÖVP.)

Präsident **Pfösch**: Zum Wort gemeldet ist Herr Abg. Wiesinger. Ich erteile es ihm.

Abg. **Wiesinger**: Herr Präsident! Meine Damen und Herren des Wiener Landtages! Wenn der zum Beschluß stehende Antrag nicht so ernst wäre, könnte man nach dem eben gehörten Beitrag in einige Heiterkeit ausbrechen. Eben weil die Sache so wertvoll und so wichtig ist, wurde von so vielen anderen Dingen, nur nicht zur Sache geredet. Und im übrigen habe ich auch die ganze Zeit bei der Debatte den Herrn Landeshauptmann-Stellvertreter im Saal vermißt. (StR. Dr. Goller: Da ist er gesessen!) Jetzt gerade ist er gekommen. Es ist also durchaus unbillig, über den Landeshauptmann zu reden, wenn der Landeshauptmann-Stellvertreter nicht anwesend ist. Jetzt ist halt einer von Ihnen so gescheit gewesen und hat gesagt: Komm schnell herein! (Ruf bei der ÖVP: Das ist ja nicht wahr!) Aber von draußen ist er hereingekommen. (LHptm.-Stv. Dr. Busek: Eine Fraktion, wo der Landeshauptmann fehlt, soll vorsichtiger sein!)

Im übrigen, meine Damen und Herren, wird der Herr Landeshauptmann die Protokolle sicherlich genau lesen und auch die Beiträge Ihrer geschätzten Redner zum Thema gründlich studieren. (Zwischenrufe bei der ÖVP.)

Verehrter Herr Dr. Goller! Was die Wertschätzung des Beitrages von Herrn Stadtrat Nittel durch meine Fraktion anlangt, sollten Sie sich keine Sorgen machen. Bei uns ist einer so gut wie der andere, und das, was er gesagt hat, wollen wir nicht einmal durch einen Beistrich abändern. Wir stimmen dem voll und ganz zu. (Beifall bei der SPÖ.)

Ich hatte gar nicht die Absicht, darauf zu sprechen zu kommen, sondern ich bin mit einer ganz anderen Absicht hier herausgekommen. Aber Sie haben darum gebettelt, Herr Dr. Goller, und daher einige Worte über die Unterstützung Wiens durch die Alleinregierung der Österreichischen Volkspartei bzw. durch die von der ÖVP dominierten Koalitionsregierungen. Ich möchte vor allem den Jüngeren hier im Hause eines sagen, denn sie können es nicht wissen, weil sie damals nicht im Gemeinderat und Landtag waren. Was für einen beinahe verzweifelten Kampf um den Wasserkonsens aus Niederösterreich hat die Stadt Wien geführt! Sie und Ihre Parteifreunde waren allein schuld, daß wir nicht schon lange die III. Wasserleitung nach Wien führen konnten. (Lebhafte Zustimmung bei der SPÖ.) So sieht Ihre Unterstützung für Wien aus! (Neuerliche Zustimmung bei der SPÖ. — StR. Neusser: Ich würde vorsichtiger sein mit einer solchen Bemerkung! Dafür gehört Ihnen ja ein Ordnungsruf!) Sie sind Gott sei Dank nicht der Vorsitzende, Herr Neusser. Was Ordnungsrufe

anlangt, so fällt das in die Kompetenz des Vorsitzenden.

Was die Bemerkung zum Konkordat anlangt. Eigentlich dürfte ich Sie nach der Geschäftsordnung gar nicht ansprechen, ich möchte daher nur eines sagen: Ich kenne nun doch schon längere Zeit Sie und — ich möchte das gar nicht sarkastisch oder spöttisch sagen — Ihre Geistigkeit. Sie können doch nicht mißverstanden haben, was mit dem Wort Konkordat in diesem Zusammenhang gemeint war. Und Ihre Frage, wer der Heilige ist, hat zwar bei Ihrer Fraktion einige Heiterkeit erweckt, aber von gar so viel Geistesblitz zeugt sie nicht, das muß ich Ihnen schon sagen. Es war einfach, ich möchte sagen, eine *Façon de parler* im Zusammenhang mit einem sehr wichtigen Vertrag, dem wir heute zustimmen.

Sie sagten an einer Stelle Ihres Beitrages, für das Ronacher brauchen wir keinen Staatsvertrag. — Einverstanden! Aber Sie zählen im gleichen Atemzug auch den Wackerplatz auf, in bezug auf die Größenordnung wahrscheinlich noch kleiner als das Ronacher. Sie haben eben von so vielen Dingen geredet, nur nicht von der Wichtigkeit dieses Vertrages. (StR. Dr. Goller: Ich habe gesagt, wir brauchen kein Komitee, das das Ronacher überprüfen soll!)

Noch ein letztes Wort zu Ihrem Beitrag. Ich habe einige Male von dieser Stelle aus beanstandet, daß der Bund seine Verpflichtungen im Hinblick auf die Wiener Symphoniker und auf die Wiener Festwochen nicht erfüllt. Ich habe das auch im Ausschuß getan, dafür ist Freund Bittner mein Zeuge. Wir haben uns gar nicht gescheut, das in Gegenwart des höchsten Beamten des Ministeriums sehr deutlich zu sagen, und haben auch einen Briefwechsel in dieser Frage begonnen. Wir haben uns noch nicht durchgesetzt (StR. Dr. Goller: Neun Jahre!), aber in Relation zu dem, was heute hier beschlossen werden soll, sind das wahrlich keine so wertvollen und wichtigen Dinge, daß man deshalb das gesamte Werk so sehr in Mißkredit zieht.

Doch nun zu dem, was ich eigentlich sagen wollte. Ich bin ans Rednerpult herausgekommen, um Sie zu bitten, einem Beschlußantrag die Zustimmung zu geben.

Dieser Beschlußantrag ist eingebracht von den SPÖ-Abgeordneten Ing. Hofmann, Wiesinger, Ing. Hofstetter, Schultz und Genossen und betrifft die weitere Erfüllung des Wiener Memorandums.

„Die dem Wiener Landtag gemäß § 15 a des Bundes-Verfassungsgesetzes vorliegende Vereinbarung über Vorhaben in der Bundeshauptstadt Wien, an welchen der Bund und das Land Wien interessiert sind, wird nach ihrer Beschlußfassung durch die verfassungsmäßig zuständigen Organe des Bundes und des Landes Wien die wirtschaftliche Entwicklung der Arbeitsplätze nicht nur im Raum Wien sichern, sondern darüber hinaus positive Ausstrahlungen für die gesamte Ostregion unserer Republik herbeiführen.“

Mit dem Abschluß dieser Vereinbarung, für deren Zustandekommen die gute Zusammenarbeit zwischen der Bundesregierung und dem Land Wien

Voraussetzung war, werden wesentliche Teile des Wiener Memorandums erfüllt. Die unterfertigten Abgeordneten sind der Auffassung, daß diese positive Entwicklung, mit der eine Gleichstellung Wiens mit den anderen Bundesländern erfolgt, fortgesetzt werden soll.

Für die Funktion Wiens als Bundeshauptstadt haben daher insbesondere Maßnahmen für den öffentlichen und den Individualverkehr vorrangige Bedeutung, so daß ihre weitere Verbesserung angestrebt werden soll. Dies gilt vor allem im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Anbindung der Nord-Süd-Tangente der U 6 an die Schnellbahn im Norden, verbunden mit der Schaffung einer Umsteigemöglichkeit, um die Attraktivität dieser Linie zu heben, andererseits aber auch für die Herstellung weiterer leistungsfähiger Straßenverbindungen zu den Bezirken links der Donau, um Schwierigkeiten im Individualverkehr bei notwendig werdenden Instandsetzungsarbeiten an bestehenden Donaubrücken zu vermeiden.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher gemäß § 36 Abs. 4 der Geschäftsordnung des Landtages für Wien folgenden Beschlußantrag:

„Der Wiener Landtag wolle beschließen:

Die amtsführenden Stadträte für Finanzen und Wirtschaftspolitik, für Stadtplanung sowie für Straße, Verkehr und Energie werden ersucht, bei weiteren Verhandlungen mit der Bundesregierung über die restliche Erfüllung des Wiener Memorandums darauf hinzuwirken, daß

a) eine Verlängerung der Nord-Süd-Tangente U 6 nach Norden zur Stammstrecke der Schnellbahn mit Herstellung einer Umsteigemöglichkeit unter gleicher Kostenbeteiligung des Bundes geschaffen wird,

b) im Zuge des Baus der Brigittenauer Brücke unter Beachtung des Erholungsgebietes Alte Donau eine Verlängerung zur Bundesstraße 3 — im Augenblick die Donaufelder Straße — „vorgenommen wird, um dadurch eine Entlastung des Floridsdorfer Spitzes vom Durchzugsverkehr zu erreichen.“

Ich möchte zur Begründung unseres Antrages noch ein paar kurze Bemerkungen anfügen.

Wenn Sie die Bevölkerungsentwicklung links der Donau betrachten, werden Sie feststellen, daß sich in den letzten 25 Jahren die Einwohnerzahl mehr als verdoppelt hat.

Der großzügige Ausbau der beiden Bezirke links der Donau, vor allem das Entstehen neuer Wohnviertel hat dazu geführt, daß die Verkehrslage auch in diesem Teil der Stadt angespannt wurde. Die Aufschließung von Industrieansiedlungsgebieten, der absolute Hochwasserschutz und der Bau der UNO-City werden in zunehmendem Maße als Verkehrserreger wirken.

Wir Floridsdorfer und die Donaustädter begrüßen es daher ganz besonders, wenn im Bereich des Verkehrs Maßnahmen gesetzt werden können, die auch die Verkehrssituation links der Donau etwas verbessern.

Was unseren Wunsch nach Verlängerung der Brigittenauer Brücke bis zur Donaufelder Straße anlangt, möchte ich sagen, daß für uns Floridsdorfer nicht das Stromufer das Ufer ist — wir haben uns ja verpflichtet gefühlt, die Brücke nur von Ufer zu Ufer zu führen und darüber hinaus keine großen Ausbauten zu machen —, sondern für uns ist das Ufer nach wie vor das Ufer der Alten Donau. Wir brauchen die Brücke auch über die Alte Donau, um sie wertvoll und nutzbar für unseren Bezirk zu machen.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung des von mir verlesenen Beschlußantrages an die amtsführenden Stadträte für Finanzen und Wirtschaftspolitik, für Stadtplanung sowie für Straße, Verkehr und Energie beantragt. (Beifall bei der SPÖ.)

Präsident Schweda: Zum Wort gemeldet ist Frau Abg. Fast. Ich erteile es ihr.

Abg. Franziska Fast: Sehr geehrter Herr Präsident! Herr Stadtrat! Sehr geehrte Abgeordnete des Wiener Landtages! Ich fühle mich veranlaßt, zu zwei Punkten Stellung zu beziehen.

Zum ersten zur Vorortelinie. Die Vorortelinie im Bereich des Ottakringer Industrieraumes schließt an Julius Meinel und verschiedene andere Großfirmen an. Sie steht seit 20 Jahren in Diskussion. Ich erinnere die ÖVP daran, daß der ehemalige Ottakringer Bezirksvorsteher und heutige Abgeordnete zum Nationalrat Hobl schon damals gefordert hat, man möge diese Frage einer Prüfung unterziehen.

Der Berichterstatter, Herr Stadtrat Mayr, hat bereits ausgeführt: Wenn es keine Anbindung der Vorortelinie gibt, dann endet sie dort, wo man sie nicht weiterführen kann, und bildet maximal die Strecke vom 20. bis zum 14. Bezirk.

Die Wiener Arbeiterkammer hat eine Frequenzzählung durchgeführt. Dabei hat sich eine Gesamtfrequenz pro Tag von rund 20.000 Menschen ergeben, allerdings auch jene eingeschlossen, die die Linien 43 und 46 sowie die Linie 10 bzw. 44, wie sie nunmehr heißt, benutzen. Das bedeutet einen großen Kosteneinsatz ohne diesen Effekt. Die Ottakringer Bezirksvorsteherung hat schon vor langer Zeit die Anbindung der Vorortelinie verlangt. Somit ist es ein Verlangen der Anbindung, und ich bitte, das nicht zu übersehen.

Daß diese Vereinbarung ein sehr gewichtiges Vertragswerk ist, steht außer Zweifel. Es wurde von der Opposition, sowohl von der FPÖ wie auch von der ÖVP, bejaht. Es sind nur ein paar Einzelheiten daran entdeckt worden, weswegen man glaubt, man muß negativ dazu Stellung nehmen.

In der Diskussion — ich passe immer sehr genau auf, was alle Redner zum Ausdruck bringen — hat man von einem unfertigen, unausgegorenen Gesamteindruck gesprochen und gemeint, daß es bloße Ankündigungen, Verzögerungen, Worthülsen seien. Man hat gesagt, es sei nicht ganz ausgehandelt. Der erste Eindruck sei zwar positiv, aber dann hat es wieder geheißen, Wien wäre damit nicht gedient, es fehle die Vorlage eines Verkehrskonzeptes, eines

Konzeptes für die U3, usw., usw. Ich möchte Ihre Zeit nicht über Gebühr beanspruchen und nicht alles das aufzählen, was ich mir aus der bisherigen Diskussion aufgeschrieben habe. Es paßt genau in eine bestimmte politische Linie, die einfach sagt: Alles, was Sozialisten bringen, ist zu wenig, ist zu spät, ist schlecht. Alles, was an Gutem erreicht worden ist, ist von den anderen schon lange verlangt worden.

Wie anders wäre sonst eine sehr irreführende Meldung zu verstehen, die sagt: Der Verkehrspakt ist ein alter Hut. Aber gleichzeitig behauptet man: Es war ein Geheimplan. Ich habe immer gewartet, daß ich das Wort Geheimplan hier höre. Aber offensichtlich ist man bei der großen Opposition bereits zu der Überzeugung gekommen, daß es sich um keinen Geheimplan handelt, sondern daß die Dinge auf Grund der Memoranden ohnehin schon sehr, sehr lange bekannt waren.

Nun möchte ich nur ein paar Details zu dem politischen Stil anführen, der in diesem Hause ebenso Platz greift wie draußen bei Wahlversammlungen. Ich weise es auf das entschiedenste zurück, wenn man unsere Sprecher beschuldigt, wie in einer Wahlversammlung zu reden, während man selber sofort in den Ton einer Wahlversammlung verfällt.

Wie hat man es denn mit der Wahrheit seitens der ÖVP gehalten? Es gibt eine Mitteilung, die anlässlich der Nationalratswahlen herausgekommen ist. Eine ÖVP-Zeitung schreibt: „Die Wiener Volkspartei hat ihr Versprechen, sofort nach der Wiener Gemeinderats- und Landtagswahl mit der Arbeit zu beginnen, ernst genommen.“ — Offensichtlich — es ist nicht meine Aufgabe, andere zu verteidigen — hat man es vorher nicht ernst genommen, das könnte man daraus schlüssig entnehmen. — „Eine Reihe von Schwerpunkten der Bezirksprogramme wurde bereits in Angriff genommen oder steht in Verwirklichung.“

Und nun folgt ein Punkt, der sicherlich zur allgemeinen Heiterkeit beitragen wird, denn nach den Landtagswahlen im Oktober 1978, steht in dieser Zeitung, hat diese neugewählte ÖVP-Führung die rasche Fertigstellung der Philadelphia-Brücke erreicht. Jeglicher Kommentar überflüssig: Die Brücke ist vor der Landtagswahl fertiggestellt worden. Aber nach der Landtagswahl brüstet man sich damit! Das meine ich mit einem Führungsstil, den man ablehnen muß.

Ich darf noch eine Behauptung erwähnen, die sich auf meine nähere Umgebung bezieht. Es heißt da: „Erste Erfolge sind auch bei der Verwirklichung der ÖVP-Forderung nach Ausgestaltung der Alszeile zum Erholungsgebiet zu ersehen.“ — Seit Jahren ist die Alszeile ein Erholungsraum, weil dort Fahrverbot besteht. Seit Jahren ist das ein Erholungsraum — aber man tut, wie wenn man das jetzt erfunden hätte.

Meine Damen und Herren! Für mich wirft sich eine ganz andere Frage auf: Man spielt hier mit Rechtstheorien herum. Aber niemand von der Opposition — auch nicht die FPÖ — hat die Voll-

beschäftigungseffekte aus diesem Vertrag auch nur angedeutet. Nur der Herr Stadtrat hat sie dankenswerterweise unterstrichen. Hier muß man die Tatsachen sehen: Tausende von Menschen werden einen Arbeitsplatz finden, Hunderte von Unternehmen werden zielstrebig planen können, weil sie die Sicherheit haben, daß sie Aufträge bekommen, weil es für die Unternehmer wichtig ist, zu wissen: Wie kann ich meine Kapazitäten einsetzen? Wie kann ich planen? Wo kann ich Investitionen sinnvoll vornehmen?

Sehen Sie, meine Damen und Herren, das hören wir hier überhaupt nicht. Ich komme aus Gewerkschaftskreisen und darf Ihnen sagen: Wir haben sehr gute Kontakte zur Wirtschaft und wissen daher genau: Eine florierende Wirtschaft ist nicht schon dadurch gegeben, daß man, wie es auch in einer ÖVP-Schrift in einer sehr billigen Argumentation heißt, die Wirtschaft fördert und durch Entlastungen bei Steuern und Zinsen die Bereitschaft zu investieren erhöht. Das ist eine Illusion. Die Wirtschaft lebt von Aufträgen, die Wirtschaft lebt vom Verkaufen, die Wirtschaft lebt von der Erzeugung. Nur wenn dieser Kreislauf geschlossen ist, nur wenn es Aufträge, wenn es Beschäftigung gibt, nur wenn eine entsprechende Kaufkraft vorhanden ist, werden wir alle wirtschaftlichen Probleme, die zweifellos auf uns zukommen, bewältigen können.

Im Zuge der letzten Budgetdebatte habe ich witzigerweise einen Vergleich gemacht, ob ich groß oder klein bin, und habe internationale Zahlen vorgelegt. Aber der Parteisekretär der Österreichischen Volkspartei kommt her, nimmt eine Zahl heraus und will hier in einer sehr eindrucksvollen Graphik demonstrieren, wieviel Schulden wir haben. Er hat es bloß nicht der Mühe wert gefunden, die Dinge so seriös darzustellen, wie ich es versucht habe. Dann hätte er nämlich hinsichtlich der Staatsverschuldung die Schweiz erwähnen müssen, die einen weit höheren Prozentsatz an Verschuldung hat als Österreich. Aber nein, man gefällt sich in einer billigen Argumentation.

Daher wirft sich für mich die Frage auf, wie lange sich die Wirtschaft das gefallen lassen wird. (Abg. Dkfm. Bauer: Von woher haben Sie denn das mit der Schweiz?) Schauen Sie es sich an! Die Schweiz hat eine höhere Staatsverschuldung als wir, in Prozenten vom Bruttonationalprodukt. Aber das interessiert Sie anscheinend weniger.

Man hat in diesem Saale manchmal das Gefühl, wie wenn hier gar keine Vertreter der Wirtschaft säßen, wie wenn es nicht mit ein Verdienst der Wirtschaft wäre, daß wir so gut über die Runden gekommen sind. Wir haben nie behauptet, daß das nur allein der einen Gruppe zuzuschreiben ist. Wir haben immer gesagt, es muß gemeinsam vorgegangen werden.

Wenn man diesen Schriften, dieser ganzen ÖVP-Propaganda vor den Nationalratswahlen glauben würde, die uns einreden wollten, wie schlecht es uns geht, dann könnte uns das eigentlich Wurst sein, wir könnten heute sagen: Der 6. Mai ist vorbei. Aber warum ist es uns nicht Wurst? Weil in der

Wirtschaft nicht nur nach rationalen Überlegungen gehandelt wird, sondern auch nach Emotionen, nach Empfindungen, nach psychologischen Momenten. Das beweisen sehr deutlich folgende Zahlen: Der private Konsum — ich weiß schon, Wirtschaftszahlen sind oft langweilig, aber das sollte man nicht unterschätzen — ist zum ersten Mal seit dreißig Jahren zurückgegangen. Die Spareinlagen sind um mehr als 5 Prozent angestiegen, und der private Konsum war rückläufig.

Worauf ist das zurückzuführen? Auf dieses Krankjammern, auf dieses ständige Krisen beschwören: Alles ist schlecht, alles ist ungut. Damit verunsichert man die Leute, das wird die Wirtschaft eines Tages zu spüren bekommen.

Deshalb frage ich mich wirklich: Hat die Wirtschaft innerhalb der Österreichischen Volkspartei bereits einen so schwachen Stand, daß sie überhaupt nicht ihre Meinung durchsetzen kann und daß sich statt dessen Auffassungen breitmachen wie in der heutigen Diskussion? Ich kann Ihnen sagen: Wenn hier Metallarbeiter säßen, dann hätten die ganz andere Fragen, sie würden den Stadtrat nämlich fragen: Herr Stadtrat, welche Aufträge kriegen wir herein? Was für Aufträge bekommen wir in der Elektroindustrie? Was für Aufträge werden wir in der Bauwirtschaft bekommen, wie viele Menschen werden wir beschäftigen können? — Die Rechtsstruktur wird dabei nicht entscheidend sein, sondern: Gibt es das Geld — ja oder nein? Auch die Arbeiter und Angestellten in den Büros und Werkstätten haben ein Interesse, ihren Arbeitsplatz zu erhalten, nicht aber sich juristische Verdrehereien anzuhören.

So lassen Sie mich bitte schließen mit dem Appell, wieder die Gemeinsamkeit zu suchen. Ich tue das, weil wir auf Gewerkschaftsebene immer wieder die Kontakte mit der Wirtschaft haben. Dort wird die Grundlage für all das gelegt, was wir dann später verteilen können. Man ist sich aber anscheinend dessen noch nicht überall bewußt, sondern ergeht sich in einer billigen Krankjammerei.

Und zurück zu Ihrem „alten Hut“: Wenn das ein alter Hut war, dann frage ich mich, warum Sie im gleichen Atemzug sagen, daß es ein Geheimplan ist. Ich verstehe das nicht. Für mich ist ein alter Hut kein Geheimplan. Aber zweifellos ist ein alter Hut diese Zickzackpolitik einzelner — das muß man dazusagen — ÖVP-Funktionäre, denn man darf alles, nur nicht verallgemeinern.

Und so darf ich also seitens der Gewerkschaften — Herr Stadtrat, ich bitte Sie, das entgegenzunehmen —, seitens meiner Kolleginnen und Kollegen draußen danke schön sagen, weil Sie die Gewähr geben, daß die Vollbeschäftigung gesichert wird, so wie es unser oberstes Ziel ist. Ich danke schön. (Beifall bei der SPÖ.)

Präsident **Schweda**: Es liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Die Verhandlungen sind geschlossen. Ich erteile dem Herrn Berichterstatter das Schlußwort.

Berichterstatter amtsführender Stadtrat **Hans Mayr**: Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen

und Herren des Wiener Landtages! Ich darf zunächst mit Freude feststellen, daß alle Fraktionen die Erklärung abgegeben haben, daß sie diesem Vertragswerk zustimmen. Ich muß aber trotzdem einiges an Irrtümern und Mißverständnissen, die sich in der Diskussion ergeben haben, aufklären.

Ich sehe, meine Damen und Herren, gerade in dem Zeitpunkt, zu dem dieses Abkommen zwischen dem Land Wien und der Bundesregierung paraphiert wurde, den eindeutigen Nachweis dafür, daß es nicht auf den Wahlkampf ausgerichtet war. (Ironische Heiterkeit bei ÖVP und FPÖ.) Denn jedem von uns war klar, daß man am 30. April, vor dem 1. Mai und drei Tage dann, von Mittwoch an, im Wahlkampf mit dem Ergebnis dieses Vertrages nicht mehr in dem Ausmaß, wie es verdient wäre, an die Menschen herankommen kann. (Abg. Dkfm. Ammann: Die es kriegen, sind Dilettanten!) Bitte, mit solchen Zwischenrufen nach so einer dilettantischen Rede vorsichtig zu sein! Ich werde es Ihnen, Herr Landtagsabgeordneter, noch an den einzelnen Zahlen nachweisen. So einfach und so primitiv, wie Sie es sich gemacht haben, darf man es sich wirklich nicht machen.

Wir sind gerade aus dem Grund, weil es monatelanger Vorbereitungsarbeiten bedurft hat, und gerade weil diese Entwicklung unabhängig von dem Wahltermin vor sich gegangen ist, entschlossen, uns in dem Terminplan nicht stören zu lassen.

Jedes solche Abkommen hat zwei Funktionen: Erstens eine abgeschlossene Entwicklung mit dem Vertrag zu finalisieren, was in einer Reihe von Punkten dieses Vertrages geschehen ist, und zweitens für die weitere Entwicklung und weitere Diskussion den Rahmen abzustecken, was in der anderen Hälfte dieses Vertrages geschehen ist. Daraus resultiert selbstverständlich auch die verschiedene Dichte dieses Vertragswerkes und das verschiedene Eingreifen in die Entwicklung. Es ist völlig klar: Zu einem Teil handelt es sich um eine abgeschlossene Entwicklung, die finalisiert wurde, zu einem anderen Teil um das Abstecken des Rahmens für die Zukunft.

Noch einmal zu einzelnen Punkten. Ich darf mich eingangs mit dem Herrn Abg. Hirnschall beschäftigen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es gibt Vergleiche des Kosten- und Nutzeneffektes zwischen U6 und U3. Was ich bedaure, ist, daß Sie es genau verkehrt gelesen haben. (Abg. Dr. Hirnschall: Nein, nein! Ich habe die „Zukunft“ gelesen!) Entschuldigen Sie: Auch der Autor in der „Zukunft“ hat eine Meinung geäußert, die nicht mit dem übereinstimmt, was die Autoren dieser Kosten-Nutzen-Rechnung sagen. (LHptm.-Stv. Dr. Busek: Was ist das für eine Zukunft, wenn Sie die Zukunft schon vorher wissen?) Das ist eine Zukunft, die Sie, Herr Abg. Dr. Busek, offenbar nicht verstehen können, jene Zukunft, in der eine Partei frei und offen und ohne jede Einschränkung diskutieren kann. Wobei es auch vorkommen kann, daß sich der Autor in der Auslegung eines Kosten-Nutzen-Faktors irrt. (LHptm.-Stv. Dr. Busek: Also die „Zukunft“ kann auch irren!)

Ich nehme nach wie vor zur Kenntnis, daß Sie ganz einfach kein Verständnis für eine offene demokratische Diskussion innerhalb einer Partei aufbringen. (LHptm.-Stv. Dr. Busek: Aber geh!) Das ist Ihr gutes Recht. Wir werden trotzdem bei dieser Form der innerparteilichen Diskussion bleiben, auch dann, wenn Sie sie absichtlich manchmal mißverstehen.

Meine Damen und Herren! Genau das Umgekehrte ist nämlich richtig. Klar war, daß die vorhandene Schienenstrecke mit einem geringeren Aufwand umgebaut werden kann. Aber ebenso klar war, daß der größere verkehrsmäßige Effekt auf dem Ost-West-Durchmesser gelegen ist. Ebenso klar ist, daß es bei verhandlungstaktischen Auseinandersetzungen im Vordergrund der Bemühungen steht, den Brocken, der etwa 80 Prozent des Aufwandes ausmacht, zu bekommen. Warum denn auch nicht? Es ist doch selbstverständlich, daß man jenen Teil, der den überwiegenden Teil der Kosten darstellt, in den Vordergrund rückt.

Herr Abg. Hirnschall, ich bin Ihnen sehr dankbar für eine Bemerkung. Sie haben nämlich wörtlich gesagt, es setzt gewaltige seherische Fähigkeiten voraus, die Preisbasis des Jahres 1981 zu bestimmen. Ich gebe ohneweiters zu, daß in der Prognose für zwei Jahre ein erheblicher Unsicherheitsfaktor liegt. Es ist schlicht und einfach der Versuch, die bisherige Entwicklung auf zwei Jahre fortzurechnen und das als Basis zu nehmen.

Normalerweise verlangen Sie von uns aber seherische Fähigkeiten, die weit über einen Zeitraum von zwei Jahren hinausgehen. Sie haben heute in Ihrer Rede bewiesen, daß auch Sie die Kosten auf der Preisbasis 1981 und die Kosten des Grundnetzes miteinander vergleichen, und haben damit die Schwierigkeiten einer Diskussion deutlich gemacht, bei der man sich nicht darauf einigen kann, auf welcher Basis man vergleicht, und wobei man verschiedene Basen als Grundlage für eine Diskussion verwendet.

Es tut mir immer wieder leid, daß wir darüber diskutieren müssen, daß Zahlen, die an sich nicht vergleichbar sind, weil sie einen anderen Wert und Preisindex widerspiegeln, verwendet werden, statt daß wir zu den echten politischen Auseinandersetzungen vorstoßen und diese rechnerischen Dinge außer Streit stellen. (Abg. Dr. Hirnschall: Was meinen Sie jetzt für Zahlen?)

Außer Programm ist hier die Frage Nordbahnhof aufgeworfen worden. Ich habe selten einen Artikel gelesen, der so falsch war wie dieser Artikel über den Nordbahnhof. Es hat, was immer hier an Informationen geboten wurde, vorne und hinten nichts gestimmt. Die Tatsache, daß die Bundesbahnen heute keinen Grundpreis festgelegt haben, soll nicht ermöglichen, daß irgend jemand einen Gewinn erzielt, sondern daß die Bundesbahnen den angemessenen Preis für die künftige Verwendung bekommen. Von einem Architekten Hlaweniczka ist nur am Rande die Rede. Hier ist also alles falsch, was nur falsch sein kann. (Abg. Dr. Hirnschall: Hoffentlich gibt es eine Ausschreibung!)

Meine Damen und Herren! Gestatten Sie mir bitte dazu ein offenes Wort. Ich weiß, daß dieses offene Wort mißdeutet werden kann. Ich bin jedenfalls immer mißtrauisch, wenn um Millionenaufträge für Architekten mit dem Argument „städtebauliche Gestaltung“ gerungen wird. Es stecken hier auch andere Interessen, warum man die Zeitungen mobilisiert hat, in deutlich erkennbarer Absicht dahinter. Ich bin durchaus nicht dagegen, Planungen und Wettbewerbe so zu führen, daß dabei die optimal beste Lösung für unsere Stadt gefunden wird. Aber lassen wir uns bitte nicht in sehr handfeste wirtschaftliche Interessen von Architektengruppen einspannen. Das nämlich steckt auch hier dahinter; verzeihen Sie, daß ich das so offen gesagt habe. (Abg. Dr. Hirnschall: Da wird der Spieß jetzt umgedreht!)

Herr Abg. Ammann hat gemeint, wie soll es denn möglich sein, daß aufgrund dieses Staatsvertrages erhöhte Ausgaben für die U-Bahn getätigt werden, wenn aufgrund des Finanz- und Investitionsplanes die Feststellung erfolgt ist, daß der Spielraum für weitere Investitionen gering oder kaum mehr gegeben ist.

Herr Abg. Ammann, ich glaube, das ist genau die Behauptung, die man nicht machen soll, wenn man, wie ich von Ihnen annehme, daß Sie es tun, die Entwicklung der Ausgaben für die U-Bahn und die künftig notwendigen Ausgaben aufgrund dieses Abkommens verfolgt und gegenüberstellt.

Sie wissen — und Sie haben es kritisiert —, daß der Bundesanteil an den Ausgaben der U-Bahn stark zurückgegangen ist, auch dann, wenn wir alle jene Erfolge dazurechnen, die wir in den vergangenen Jahren mit unserem Anteil an der Kraftfahrzeugsteuer haben. Aber die absolute Höhe der Ausgaben für die U-Bahn hat in den vergangenen Budgets bis zu 3 Milliarden Schilling betragen. Davon sind weitaus mehr als 2 Milliarden Schilling aus den Mitteln der Stadt direkt zu tragen gewesen.

Für die nunmehr abgeschlossenen Verträge ist anzunehmen, daß wir Beträge in einer Größenordnung von etwas mehr als 2 Milliarden Schilling auszugeben haben. Davon entfallen auf die Stadt Wien 50 Prozent, also etwas mehr als 1 Milliarde Schilling, gemessen an der Spitze der Ausgaben die Hälfte dessen, was wir bisher bewältigt haben. Und sie werden dann beginnen — das ist sehr bewußt und überlegt eingesetzt —, wenn die Ausgaben für den Ausbau des U-Bahn-Grundnetzes stark abzufallen beginnen.

Wenn man also solche Vergleiche anstellt, dann sollte man doch diese Tatsachen berücksichtigen. Wenn man weiß, daß bis zu 3 Milliarden Schilling Geldwert der Jahre 1976 und 1977 verbaubar waren, dann kann man auch nicht ernsthaft die Aussage treffen: „Ich weiß nicht ob es machbar ist, daß beide U-Bahn-Linien, U 6 und U 3, mit einem geringfügigen zeitlichen Unterschied, aber mit einer wesentlich früheren Fertigstellung der U 6 gleichzeitig gebaut werden“, wobei man weiß, daß diese gleichzeitige Bauführung einen Aufwand von etwas mehr als 2 Milliarden Schilling bedeutet.

Meine Damen und Herren! Wir haben also sehr wohl die Courage, Prioritäten zu setzen. Man soll sich doch bitte die Dinge ansehen.

Ich will Ihnen keine schlechten Absichten unterschieben, aber völlig unverständlich ist mir die Aussage eines Wiener Landtagsabgeordneten, daß in einem Vertrag zwischen dem Bund und dem Land Wien eine finanzielle Regelung von zwei Bahnhöfen auf niederösterreichischem Gebiet fehlt. Wie soll ich das verstehen, Herr Abgeordneter Ammann? Meinen Sie damit, daß das Land Wien die Beiträge dafür leisten soll, daß in Niederösterreich die Bahnlinien ausgebaut werden? (Abg. Dkfm. Ammann: Welche Bahnhöfe habe ich genannt?) Sie haben wörtlich die Bahnhöfe Klein und Groß Schwechat genannt. (Abg. Dkfm. Ammann: Das habe ich nicht gesagt!)

Sehen Sie sich bitte das Protokoll an. Sie haben hier erklärt, in den Bahnhöfen Klein Schwechat und Groß Schwechat wird es Kollisionen mit den Ölzügen geben, und die Antwort hätte in dem Staatsvertrag aufscheinen müssen. Das haben Sie hier vor wenigen Minuten erklärt. (StR. Neusser: Wo steht das, was Sie dauernd behaupten?) Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich verstehe nicht, was das soll. (Zwischenruf bei der ÖVP: Sie können doch nicht immer behaupten, daß nur Sie recht haben!)

Ich nehme diesen emotionellen Ausspruch als Begleiterscheinung zu dieser Debatte gerne zur Kenntnis. Ich behaupte auch gar nicht, daß wir immer recht haben. Ich behaupte etwas, was eigentlich Ihre Debatteredner viel härter treffen müßte. Ich behaupte, daß Sie sich die Unterlagen entweder nicht angesehen oder Ihre Rede gegen bessere Überzeugung und Einsicht gehalten haben. (StR. Neusser: Vielleicht haben Sie nicht richtig zugehört!) Ich habe genau zugehört, und ich bin, Herr Stadtrat, durchaus bereit, uns das Stenographische Protokoll vorlegen zu lassen. Aber es gehört ja zu Ihrer Methode, die wir gerade von Herrn Abg. Ammann gewohnt sind, Behauptungen ohne Beweise in den Raum zu stellen. (Widerspruch bei der ÖVP.)

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Dasselbe darf ich zum Passus der Finanzierung durch eine Sondergesellschaft sagen. Wenn man sich den Vertrag ansieht — ich hoffe, das ist geschehen, denn wir haben ihn rechtzeitig zur Verfügung gestellt —, dann ist völlig eindeutig, wie die Kosten dieser Maßnahmen auf dem Sektor Schienenverkehr zu tragen sind. Darüber gibt es überhaupt keine Diskussion. Die Kosten des Ausbaues der Schnellbahn, soweit sie auf dem Territorium des Bundeslandes Wien ist, teilen sich zu 80 Prozent der Bund und zu 20 Prozent Wien. Die Kosten des Ausbaues der U-Bahn teilen sich der Bund und Wien 50 : 50.

Wenn hier der Satz festgelegt wurde — den ich hiemit nochmals verlese —: „Es ist zu prüfen, ob die Realisierung des Vorhabens, gegebenenfalls auch dessen Finanzierung vorteilhafter im Wege einer Sondergesellschaft unter Beteiligung der in

Betracht kommenden Gebietskörperschaften gelöst werden kann“, dann ist es selbstverständlich, daß das den Prozentsatz der Kostentragung in keiner Weise verändert und daß hier überhaupt kein Raum für sonstige Vermutungen, wie sie Herr Abg. Ammann ausgesprochen hat, vorhanden ist.

Meine Damen und Herren! Wenn wir zur Bewältigung der Tatsache, daß im Zuge eines Bauvorhabens größere und kleinere Bauraten erforderlich sind, und zum Ausgleich der daraus erfolgenden Budgetbelastung eine Finanzierungsgesellschaft in Anspruch nehmen, wird das selbstverständlich keine Veränderung in der Höhe der Prozentanteile der Vertragspartner bringen. Ich bitte Sie daher, sich auch da genau zu informieren und solche Dinge nicht als sachlich in den Raum zu stellen.

Noch ein paar Worte zu den Ausführungen des Herrn Abg. Dr. Goller. Für das AKH, so meinte er, fehle überhaupt eine Regelung. Ich darf dazu feststellen: Es gibt seit Beginn des Neubaus des Allgemeinen Krankenhauses eine eindeutige und präzise Regelung über die Finanzierung dieses Baues. (StR. Neusser: Da haben Sie wieder nicht zugehört! Er hat von den Betriebskosten gesprochen und nicht vom Bau! Das wissen wir alle hier im Haus!)

Herr StR. Neusser, ich darf Ihnen, was sicher nicht als Kompliment gedacht ist, sagen: Wenn Sie den Ausführungen des Kollegen Goller — ich bin bereit, auch hier wieder das Stenographische Protokoll heranzuziehen — gefolgt wären, wüßten Sie, daß er sowohl von den Betriebskosten als auch von den Baukosten gesprochen hat. Sie haben Ihren Zwischenruf etwas verfrüht gemacht. Ich komme auch auf die Betriebskosten zu sprechen. Hinsichtlich der Baukosten gibt es seit Beginn des Baues eine eindeutige Vereinbarung über die Kostentragung, nämlich 50 : 50 Bund und Wien. Es gibt hier keine offene Frage.

Was möglicherweise im Zuge der weiteren Bautätigkeit vereinbart werden muß, ist die technische Frage, wie die beiden Partner ihren jeweiligen Anteil finanzieren. Aber das kann unter der Aufrechterhaltung dieser Fifty-fifty-Teilung durchaus jeder der beiden Partner in seinem eigenen Bereich — wenn er will und wenn er es für zweckmäßig hält — unabhängig vom anderen Partner regeln.

Ob der Bund oder die Stadt Wien in irgendeinem Zeitpunkt Hoheitsmittel oder Fremdmittel einsetzen, hat mit dem grundsätzlichen Abkommen überhaupt nichts zu tun; dieses Abkommen gilt für die gesamte Bauzeit und für die gesamten Baukosten.

Hinsichtlich der Betriebskosten gibt es ebenfalls eine Regelung. Wir haben in einem Staatsvertrag eine Regelung hinsichtlich der Lasten der Betriebskosten für alle Spitäler getroffen. Darüber hinaus gibt es für die Kliniken den 18prozentigen klinischen Zuschuß. Diese Regelung besteht und ändert sich auch nicht durch den Neubau eines Spitals. (StR. Neusser: Aber nur gilt sie nicht mehr, wenn das Spital einmal fertig ist!) Diese Regelung hat sich nicht geändert, als wir das Rudolfspital neu

gebaut haben, diese Regelung hat sich ebenso nicht geändert, als wir in Vorbereitung des Neubaus des Allgemeinen Krankenhauses Pavillons im Wilhelminenspital dazugebaut haben, und diese Regelung ändert sich auch nicht für den Neubau des Allgemeinen Krankenhauses. Das sind ganz einfach die Tatsachen.

Und nun zum Verkehrskonzept. Ich habe eigentlich angenommen, daß den Politikern, die hier zu Wort gekommen sind, nicht nur die Zeitungsmeldungen bekannt sind, sondern daß ihnen auch bekannt ist, wenn eine Einladung zu einer Pressekonferenz für den nächsten Tag mit einem Thema bereits ausgesandt und in den Händen der Journalisten und selbstverständlich auch der politischen Parteien ist.

Ich darf Ihnen zu diesem Konzept sagen: Das Konzept über den Ausbau der beiden Schnellbahnlinien und der beiden U-Bahn-Linien ist ein integrierender Bestandteil des gesamten Wiener Verkehrskonzepts, ist abgestimmt in jeder einzelnen Phase mit der Planung. Die Einladung zur Pressekonferenz über die Vorstellung des Verkehrskonzepts ist bereits ergangen. Diese Pressekonferenz findet morgen um 10 Uhr vormittag mit Herrn Stadtrat Prof. Dr. Wurzer statt. Ich kann mir daher Ihre Bemerkungen nicht erklären, und ich glaube nicht daran, daß Sie das nicht gewußt haben.

Selbstverständlich ist dieses Abkommen mit dem Bund keine endgültige Lösung aller Probleme. Selbstverständlich sind Fragen offen geblieben, viele Fragen. Nur, gemessen an den Größenordnungen der Probleme, die wir gelöst haben, sind es Fragen mit einem Stellenwert hinter dem Komma.

Ich glaube daher, daß wir anerkennen sollten, daß im gegenwärtigen Zeitpunkt eine Reihe von Problemen einer Lösung zugeführt worden sind. Daß es weitere Dinge gibt, die beim ununterbrochenen Fluß der Planung und der Entwicklung einer Stadt immer wieder zur Diskussion stehen und gelöst werden müssen, ist eine Selbstverständlichkeit. Im gegenwärtigen Augenblick ist aber eine Reihe von Problemen, die uns besonders drücken und kostenmäßig besonders belasten, einer fairen und guten Lösung für Wien zugeführt worden, und ich bitte Sie, meine Damen und Herren, das auch anzuerkennen und dem von mir gestellten Antrag die Zustimmung zu erteilen. (Beifall bei der SPÖ.)

Den von den Abg. Wiesinger, Ing. Hofstetter, Schultz und Genossen eingebrachten Beschlußantrag bitte ich im Sinne der formalen Behandlung den Ausschüssen zuzuweisen.

Präsident **Schweda**: Wir kommen zur Abstimmung. Ich bitte jene Mitglieder des Landtages, die dem Abschluß der vorgetragenen Vereinbarung die Zustimmung geben, ein Zeichen mit der Hand zu geben. — Danke. Das ist einstimmig und so beschlossen.

Hinsichtlich des soeben erwähnten, von den Abg. Wiesinger, Ing. Hofstetter und Schultz eingebrachten Beschlußantrages ist in formeller Hinsicht die Zuweisung an die Herren amtsführenden Stadt-

räte für Finanzen und Wirtschaftspolitik, für Stadtplanung sowie für Straße, Verkehr und Energie beantragt worden. Ich bitte jene Damen und Herren des Hauses, die dieser Zuweisung zustimmen, um ein Zeichen mit der Hand. — Danke. Auch das ist einstimmig.

Wir kommen zur Post 2 der Tagesordnung. Sie betrifft das Ersuchen des Landesgerichtes für Strafsachen Wien vom 19. März dieses Jahres um Zustimmung zur strafrechtlichen Verfolgung des Landtagsabgeordneten Anton Fürst wegen Verdachtes des Vergehens der üblen Nachrede gemäß § 111 Abs. 1 und 2 StGB.

Ich ersuche den Berichterstatter, Herrn Abg. Kommerzialrat Pelzelmayer, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter Abg. **Pelzelmayer**: Herr Präsident! Hoher Landtag! Das Immunitätskollegium hat sich heute mit dem Fall befaßt und, einer alten Gepflogenheit entsprechend, einstimmig den Beschluß gefaßt, dem Wiener Landtag folgenden Antrag vorzulegen:

Der Wiener Landtag wolle beschließen: „Dem Ersuchen des Landesgerichtes für Strafsachen Wien

um Zustimmung zur strafrechtlichen Verfolgung des Landtagsabgeordneten Anton Fürst wegen Verdachtes des Vergehens der üblen Nachrede gemäß § 111 Abs. 1 und 2 StGB wird keine Folge gegeben.“

Ich bitte, dem Antrag Ihre Zustimmung zu erteilen.

Präsident **Schweda**: Es ist niemand zum Wort gemeldet. Wir kommen zur Abstimmung. Ich darf jene Damen und Herren des Hauses, die dem Antrag des Herrn Berichterstatters die Zustimmung geben wollen, um ein Zeichen mit der Hand bitten. — Ich danke. Das ist einstimmig. Der Antrag des Herrn Berichterstatters ist gebilligt.

Postnummer 4 der Tagesordnung gelangt nicht zur Verhandlung, da die vorausgesetzte Vorberatung durch das Immunitätskollegium nicht erfolgt ist.

Damit ist die Tagesordnung der heutigen Sitzung erledigt. Tag, Stunde und Tagesordnung der nächsten Sitzung werden schriftlich bekanntgegeben werden.

Die Sitzung ist geschlossen.

(Schluß um 19.50 Uhr.)