

Stenographisches Protokoll.

13. Sitzung der II. Session der VII. Gesetzgebungsperiode des Landtages von Niederösterreich.

Donnerstag, den 28. April 1960.

Inhalt:

1. Eröffnung durch Präsident Sassmann (Seite 267).
2. Rede des Präsidenten Sassmann aus Anlaß der 15. Wiederkehr des Tages der Geburt der Zweiten Republik (Seite 267)
3. Mitteilung des Einlaufes (Seite 268).
4. Verhandlung:

Ersatzwahlen in die Geschäftsausschüsse des Landtages von Niederösterreich (Seite 269).

Antrag des Kommunalausschusses, betreffend die Änderung des Ortsnamens Aspang Amt in Aspangberg. Berichterstatter Abg. Wehrl (Seite 269); Abstimmung (Seite 269).

Antrag des Wirtschaftsausschusses über den Antrag der Abg. Schwarzott, Popp, Tesar, Marchsteiner, Cipin, Dipl. Ing. Hirmann und Genossen, betreffend die Besteuerung des Güterfernverkehrs nach dem Beförderungsteuergesetz 1953. Berichterstatter Abg. Scherrer (Seite 270); Redner: Abg. Schwarzott (Seite 270), Abg. Dr. Litschauer (Seite 271); Abstimmung (Seite 273).

PRÄSIDENT SASSMANN (*um 14 Uhr 4 Minuten*): Ich eröffne die Sitzung. Das Protokoll der letzten Sitzung ist geschäftsordnungsmäßig aufgelegt; es ist unbeanstandet geblieben, demnach als genehmigt zu betrachten.

Hohes Haus! Im Namen des Landtages von Niederösterreich und im eigenen Namen habe ich dem Herrn Bundespräsidenten die Glückwünsche zu seinem 70. Geburtstag zum Ausdruck gebracht. Der Herr Bundespräsident hat mit Schreiben vom 21. April 1960 seinen Dank für diese Glückwünsche des Landtages ausgesprochen. Ich bringe dem Hohen Hause dies zur Kenntnis.

Hohes Haus! In ganz Österreich erinnert man sich in diesen Tagen an die denkwürdigen Ereignisse vor 15 Jahren, als unser Heimatland wieder seine Selbständigkeit erhielt. Die Geburt der zweiten Republik vollzog sich in Elend und Not, sie vollzog sich auf niederösterreichischem und Wiener Boden. Während Männer aller Parteien, die die bittere Erfahrung in den Konzentrationslagern und Gestapogefängnissen im Interesse Österreichs zusammengeführt hatte, in der Bundeshauptstadt über die Zukunft unseres Staates berieten, wobei ihre Entscheidungen weitgehend von der Zustimmung der russischen Besatzungsmacht abhängig waren, war unser Heimatland Niederösterreich Schauplatz letzter erbitterter Kämpfe. Den für das furchtbare Blutvergießen von 1939 bis 1945 verantwortlichen

Männern war es längst klar geworden, daß sie vor der Geschichte elend gescheitert waren. Trotzdem waren sie noch nicht bereit, die Konsequenzen daraus zu ziehen. Das Blutvergießen wurde in Teilen Niederösterreichs bis zum 8. Mai mit noch größerer Verbissenheit als in der Zeit der militärischen Erfolge fortgesetzt. An der Gölßen und an der Traisen, an den Osthängen des Dunkelsteiner Waldes und droben im Weinviertel standen Einheiten der deutschen Wehrmacht und der SS im Einsatz, deren Führer bis zum letzten Augenblick das Versagen ihrer größtenwahn sinnigen Befehlshaber und ihre eigene Unzulänglichkeit nicht wahrhaben wollten. So kam es, daß in Niederösterreich noch in den letzten Wochen des sinnlosen Krieges tausende Menschen ihr Leben lassen mußten, daß sich Frauen und Kinder in Erdhöhlen verbergen mußten, daß 676 Brücken unsinnig in die Luft flogen und wertvolles Volksgut von Granaten und Bomben zerstört wurde. In dieser bitteren Zeit, die uns — das dürfen wir nie vergessen — trotz aller Entbehrung und Not wieder die Eigenstaatlichkeit brachte, deren Bedeutung wir erst in den Jahren der Rechtlosigkeit seit 1938 so richtig erkannt hatten, wurden die größten Opfer von der Bevölkerung des Landes unter der Enns gefordert. Während man in anderen Bundesländern und auch in der Bundeshauptstadt längst beim Aufräumen der Trümmer war, wurden in Niederösterreich immer noch Erzeugungsstätten und Verkehrswege unsinnig zerstört und verloren Menschen sinnlos das Leben.

Für jene Männer, die es sich in den Apriltagen des Schicksalsjahres 1945 vorgenommen hatten, Österreich auf demokratischer Grundlage und in Freiheit neu aufzubauen, bestand, solange die Kampfhandlungen andauerten, keine Möglichkeit, jene Landesteile, die im Westen der Hauptkampflinie lagen, zu besuchen. Der Niederösterreicher im Osten des Landes wußte nicht, wie es seinen Landsleuten jenseits der Traisen oder droben an der Zaya erging; und den Bewohnern der westlichen Teile unseres Landes wurden die Ereignisse in der Bundeshauptstadt und in den östlichen Bezirken von der nationalsozialistischen Propaganda in den furchtbarsten Farben geschildert.

Der 9. Mai 1945 brachte mit dem Waffenstillstand auch für Niederösterreich und seine leidgeprüften Bewohner die Gewißheit, daß eine fast

sechsjährige blutige Tragödie, wie sie die Weltgeschichte noch nicht erlebt hatte, zu Ende war. Not und Elend aber hatten noch lange kein Ende.

Doch konnte man trotz Hunger und Mangel in der Gewißheit an den Wiederaufbau der zerstörten Heimat gehen, daß sich dieses Land wieder Österreich nennen durfte und daß die Hoffnung bestand, daß in absehbarer Zeit zur Selbständigkeit auch wieder die Freiheit kommen wird. Denn niemand glaubte damals, daß es zehn Jahre dauern werde, bis der letzte fremde Soldat den Boden unseres Heimatlandes verlassen wird.

In den letzten Wochen des Krieges, als klar wurde, daß unsere Heimat endlich wieder ein selbständiges Land sein wird, daß auf den Landkarten wieder statt Ostmark oder Niederdonau Österreich und Niederösterreich stehen soll, hatte die Bevölkerung des Landes zwischen Enns und Leitha die größten Opfer zu tragen. Auch in der folgenden Zeit, als man in einem nach den Deklarationen zwar selbständigen Staat mit Zähigkeit und Opfermut daranging, für die Freiheit zu arbeiten, blieb uns Niederösterreichern wieder der größere Anteil an den Lasten vorbehalten.

Was die Bevölkerung unseres Landes in den Apriltagen des Jahres 1945 gelitten hat, was sie in den folgenden Jahren trotz der Schwierigkeiten der Besatzungsverhältnisse geleistet hat, läßt sich nicht mit wenigen Sätzen schildern. Als Präsident der gesetzgebenden Körperschaft dieses Landes, die sich von 1945 bis zum heutigen Tag in gemeinsamer Arbeit bemüht, dem Land unter der Enns den Weg in eine bessere Zukunft zu ebnen, erachte ich es als meine Pflicht, am heutigen Tage, da wir uns an die Ereignisse des Jahres 1945 zurückerinnern, allen Niederösterreichern, gleichgültig, ob sie in den schweren Jahren des Wiederaufbaues und des Wiederaufstieges hinter dem Schraubstock, hinter dem Pflug oder hinter dem Schreibtisch ihre oft harte Pflicht erfüllten, für ihre Arbeit und ihren Opfermut herzlich zu danken. Was sie geleistet haben, ging sehr oft über das, was man im allgemeinen unter Pflichterfüllung versteht, weit hinaus. In Dankbarkeit sei heute besonders jener Mandatäre und Beamten des Landes gedacht, die sich unter schwierigsten Verhältnissen bemüht haben, die Verwaltung im Lande wieder einzurichten. Der gleiche Dank gebührt aber auch jenen opferbereiten Männern in den Gemeinden, die als erste die Gemeindeverwaltungen in unserem Bundesland aufrichteten. Nicht genügend bedankt kann auch die Tätigkeit der Gendarmerie- und Polizeiorgane werden, die oft unter Einsatz des Lebens Ruhe und Sicherheit im Lande herzustellen halfen.

Wir erinnern uns in diesen Tagen jedoch nicht nur der Ereignisse vor 15 Jahren; wir gedenken auch jener österreichischen Schicksalsstunden vor

fünf Jahren, da zur Gewißheit wurde, daß durch den Staatsvertrag Österreich zur Selbständigkeit auch endlich die Freiheit erhalten soll. Wenn ich der Bevölkerung unseres Heimatlandes für ihren nimmermüden Einsatz in schwerster Zeit ein herzliches Wort des Dankes sagte, so möchte ich in diesem Zusammenhang aber auch jenen Männern, gleichgültig welcher Partei sie angehören, die sich in mühevollen Verhandlungen erfolgreich bemühten, unserer Heimat die Freiheit zu gewinnen, im Namen Niederösterreichs Dank sagen.

Ich glaube, daß wir uns an die schwere Zeit vor 15 Jahren und an die schönen Tage vor fünf Jahren nicht besser zurückerinnern können, als daß wir uns vornehmen, mit dem gleichen Fleiß und mit dem gleichen Opfermut, der es möglich machte, die harten Wochen des April 1945 zu überstehen, und die Jahre bis 1955 zu meistern, auch in Zukunft für unser Heimatland Niederösterreich zu arbeiten. So sehen wir in der Erinnerung an eine harte Vergangenheit eine Verpflichtung für die Zukunft. Was wir in den Jahren nach 1945 gemeinsam leisteten, hat es möglich gemacht, daß wir heute auch in Niederösterreich sagen können: Im großen und ganzen sind wir über dem Berg. Unsere zukünftige Arbeit soll darin bestehen, für die brave niederösterreichische Bevölkerung Lebensverhältnisse zu erarbeiten, die sie sich in den härtesten Jahren der niederösterreichischen Geschichte tausendfach verdient hat. *(Beifall im ganzen Hause.)*

Um Urlaub hat angesucht der Herr Abgeordnete Maurer mit Schreiben vom 27. April 1960 für die Zeit vom 15. bis 22. Mai 1960. Ich habe ihm laut § 19 LGO. diesen Urlaub erteilt und ersuche das Hohe Haus um Kenntnisaufnahme.

Ich habe weiters auf die Plätze der Herren Abgeordneten folgende Stenographischen Protokolle der II. Session der VII. Gesetzgebungsperiode der 6. Sitzung vom 16. Dezember 1959, des zweiten Verhandlungstages über das Budget 1960, der 7. Sitzung vom 17. Dezember 1959, des dritten Verhandlungstages über das Budget 1960 und der 8. Sitzung vom 18. Dezember, des vierten Verhandlungstages über das Budget 1960, auflegen lassen.

Ich ersuche nun um Verlesung des Einlaufes.

SCHRIFTFÜHRER *(liest)*:

Antrag der Abgeordneten Dr. Litschauer, Körner, Grünzweig, Hechenblaickner, Fuchs, Pichler, Wehrl, Sigmund und Genossen, betreffend die Übernahme der Landeshaftung für Kommunal-kredite zur Förderung von Industrieneugründungen.

PRÄSIDENT SASSMANN *(nach Zuweisung des Einlaufes an den zuständigen Ausschuß)*: Wir gelangen zur Beratung der Tagesordnung.

Die Fraktion der Abgeordneten der Österreichischen Volkspartei im Landtage von Nieder-

österreich hat mir mit Schreiben vom 28. März 1960 Wahlvorschläge zwecks Ersatzwahl in die Geschäftsausschüsse des Landtages unterbreitet. Wir nehmen die Ersatzwahl vor. Ich bitte, die Stimmzettel, welche auf den Plätzen der Herren Abgeordneten aufliegen, auszufüllen und abzugeben. Die Herren Schriftführer ersuche ich um Vornahme des Skrutiniums und unterbreche zu diesem Zwecke die Sitzung auf kurze Zeit. *(Die Sitzung wird um 14 Uhr 18 Minuten unterbrochen und um 14 Uhr 20 Minuten wieder aufgenommen.)*

Ich teile mit, daß irrtümlicherweise sämtliche Stimmzettel abgegeben wurden, es wäre aber nur der Stimmzettel für die Geschäftsausschüsse abgegeben gewesen. Ich werde jetzt also auch noch die anderen Wahlvorschläge zur Verlesung bringen und das Wahlergebnis dann in einem mitteilen. Ich bitte die Herren Abgeordneten, die restlichen Stimmzettel in die Wahlurne zu geben.

PRÄSIDENT SASSMANN *(nach Wiederaufnahme der Sitzung um 14 Uhr 32 Minuten)*: Ich nehme die Sitzung wieder auf. Für alle vier Wahlgänge wurden 55 Stimmzettel abgegeben, die alle gültig waren. Es wurden daher mit allen abgegebenen Stimmzetteln folgende Abgeordnete der ÖVP. in die Geschäftsausschüsse des Landtages von Niederösterreichs gewählt:

In den Bauausschuß: An Stelle des Abg. Tesar Abg. Schwarzott als Mitglied; an Stelle des Abg. Schöberl Abg. Hobiger als Ersatzmann; an Stelle des Abg. Scherrer Abg. Fraissl als Ersatzmann. In den Finanzausschuß: An Stelle des Abg. Endl Abg. Resch als Ersatzmann; an Stelle des Abg. Hirsch Abg. Ing. Stöhr als Ersatzmann. In den Fürsorgeausschuß: An Stelle des Abg. Dienbauer Abg. Maurer als Mitglied; an Stelle des Abg. Tesar Frau Abg. Schulz als Mitglied; an Stelle des Abg. Maurer Abg. Hobiger als Ersatzmann; an Stelle des Abg. Hirsch Abg. Ing. Stöhr als Ersatzmann. In den Gesundheitsausschuß: An Stelle des Abg. Ing. Stöhr Abg. Nagl als Mitglied; an Stelle des Abg. Schmalzbauer Frau Abg. Schulz als Mitglied; an Stelle des Abg. Hirsch Abg. Schwarzott als Ersatzmann; an Stelle des Abg. Scherrer Abg. Ing. Stöhr als Ersatzmann. In den Landwirtschaftsausschuß: An Stelle des Abg. Hirsch Abg. Ing. Stöhr als Mitglied; an Stelle des Abg. Schöberl Abg. Hubinger als Ersatzmann; an Stelle des Abg. Popp Abg. Maurer als Ersatzmann. In den Schulausschuß: An Stelle des Abg. Ing. Stöhr Abg. Schwarzott als Ersatzmann. In den Verfassungsausschuß: An Stelle des Abg. Endl Abg. Resch als Ersatzmann; an Stelle des Abg. Tesar Abg. Nagl als Ersatzmann. In den Wirtschaftsausschuß: An Stelle des Abg. Endl Abg. Resch als Ersatzmann; an Stelle des Abg. Hirsch Abg. Schwarzott als Ersatzmann. In den Unvereinbarkeitsausschuß wurden ebenfalls mit allen gültigen

Stimmzetteln folgende Abgeordnete gewählt: Abg. Johann Nagl als Mitglied und Frau Abg. Sophie Schulz als Ersatzmitglied. In den Lehrervorschlagsausschuß wurde mit allen abgegebenen gültigen Stimmen Frau Anna Binder, Volksschuloberlehrer in Gänserndorf, als Ersatzmitglied gewählt. In den Finanzkontrollausschuß wurden ebenfalls mit allen abgegebenen gültigen Stimmen Abg. Leopold Popp als Ersatzmann und Abg. Walter Mondl als Mitglied gewählt.

Wir fahren in der Beratung der Tagesordnung weiter und kommen zu Punkt 3. Ich ersuche den Herrn Abg. Bürgermeister Wehrl, die Verhandlung zur Zahl 131 einzuleiten.

Berichterstatter ABG. WEHRL: Hoher Landtag! Ich habe namens des Kommunalausschusses über die Vorlage der Landesregierung, betreffend die Änderung des Ortsnamens Aspang Amt in Aspangberg, zu berichten.

Der Gemeinderat der Ortsgemeinde Aspang Amt hat in seiner Sitzung am 18. Oktober 1959 einstimmig beschlossen, um Abänderung des Ortsnamens auf „Aspangberg“ anzusuchen. Die Namensänderung soll erfolgen, um Verwechslungen mit der Gemeinde Aspang Markt zu vermeiden. Für die Wahl gerade dieses Namens war maßgebend, daß er den Namen Aspang enthält und daß die Gemeinde auf einem bergigen Höhenzug rings um Aspang gelegen ist.

Der Name der Katastralgemeinde „Großes Amt“ und „Kleines Amt“ soll nicht geändert werden; mit der Abänderung des Ortsnamens verbundene Kosten werden von der Gemeinde Aspang Amt getragen.

Die Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen hat beantragt, über das Ersuchen der Gemeinde zu entscheiden.

Das nö. Landesarchiv hat gegen diese Ortsnamensänderung unter der Voraussetzung nichts einzuwenden, daß die Namen der Katastralgemeinde „Großes Amt“ und „Kleines Amt“ erhalten bleiben.

Der Kommunalausschuß hat sich mit dieser Vorlage beschäftigt und stellt folgenden Antrag *(liest)*:

„Der Hohe Landtag wolle beschließen:

1. Die Änderung des Ortsnamens von Aspang Amt in „Aspangberg“ wird gemäß § 1 des Gesetzes vom 17. Juni 1926, LGBl. Nr. 145, genehmigt.

2. Die Landesregierung wird beauftragt, wegen Durchführung dieses Landtagsbeschlusses das Erforderliche zu veranlassen.“

Ich bitte den Herrn Präsidenten, die Abstimmung vornehmen zu wollen.

PRÄSIDENT SASSMANN: Es liegt keine Wortmeldung vor, wir kommen zur Abstimmung. *(Nach Abstimmung)*: A n g e n o m m e n.

Ich ersuche Herrn Abg. Scherrer, die Verhandlung zur Zahl 147 einzuleiten.

Berichterstatte ABG. SCHERRER: Hohes Haus! Ich habe namens des Wirtschaftsausschusses über den Antrag der Abg. Schwarzott, Popp, Tesar, Marchsteiner, Cipin, Dipl.-Ing. Hirman und Genossen, betreffend die Besteuerung des Güterfernverkehrs nach dem Beförderungssteuergesetz 1953, zu berichten.

Das Beförderungssteuergesetz vom 18. Mai 1949, BGBl. Nr. 123, wiederverlautbart am 13. Jänner 1953 als Beförderungssteuergesetz 1953, hatte die Besteuerung der gewerbmäßigen, entgeltlichen Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern im Inlande auf Schienen und Seilbahnen sowie mit Kraftfahrzeugen und des weiteren auch die Beförderung von Gütern durch ein Unternehmen mit Kraftfahrzeugen für seine eigenen Zwecke (Werksverkehr) zum Gegenstand. Durch das Bundesgesetz vom 27. März 1952, BGBl. Nr. 64, wurde das Beförderungssteuergesetz einer maßgeblichen Änderung unterzogen. Gegenstand der Novelle war die Sonderbesteuerung des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen. Bis zu dieser Novelle war nämlich der Güterfernverkehr durch die noch in Geltung stehenden deutschen Rechtsvorschriften, und zwar das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1933, DRGBl. I S. 788, sowie durch die rein kriegswirtschaftlichen Erfordernissen dienende Verordnung zur Einschränkung des Güterverkehrs mit Kraftfahrzeugen vom 6. Dezember 1939, DRGBl. I S. 2410, geregelt. Aus den Gesetzesmaterialien zu dieser Novelle und zum Güterbeförderungsgesetz geht hervor, daß die Notwendigkeit der Neuregelung des Güterverkehrsrechtes vornehmlich darin erblickt wurde, den unwirtschaftlichen Wettbewerb zwischen Schiene und Straße im Güterfernverkehr auszuschalten. Es wurde versucht, durch entsprechende abgabenrechtliche Maßnahmen einen unwirtschaftlichen Wettbewerb mit den Eisenbahnunternehmungen zu vermeiden. Das Beförderungssteuergesetz hatte zu diesem Zwecke seit der Novelle 1952 bestimmt, daß im Güterfernverkehr die Steuer S 35.— für jede Tonne Nutzlast und für jede Fahrt des verwendeten Kraftfahrzeuges beträgt. Eine Fahrt im Güterfernverkehr liegt dann vor, wenn ein Gut in eine Entfernung von mehr als 65 km vom Mittelpunkt der Ortsgemeinde der Betriebsstätte (des Wohnsitzes) des Beförderers aus, in der Luftlinie gemessen, befördert wird. Dagegen wird die Steuer im Güternahverkehr nach Prozenten vom Beförderungsentgelt berechnet.

Diese Regelung für den Güterfernverkehr hat, wie die Praxis bewiesen hat, ihren Zweck, den Österreichischen Bundesbahnen Transporte auf weitere Entfernungen zu sichern, einwandfrei nicht erfüllt. Sie hat aber für die Wirtschaft, vor

allem des Bundeslandes Niederösterreich, sehr erhebliche Nachteile mit sich gebracht. Die Folgen dieser wirtschaftlichen Zwangsmaßnahme zu Gunsten der Bundesbahnen waren Betriebsverlagerungen, die ausschließlich nach steuerlichen Gesichtspunkten erfolgten und die wirtschaftliche Schädigung ganzer Gebiete. Im Hinblick auf das Fehlen einer Landeshauptstadt des Landes Niederösterreich blieb der Raum von Wien zwangsläufig der wirtschaftliche Mittelpunkt. Es war daher unvermeidbar, daß weite Gebiete des Landes von diesem Wirtschaftszentrum infolge der 65 km-Grenze fast abgeriegelt wurden. Dies gilt insbesondere für das nördliche Waldviertel. Diese Entwicklung hat es auch mit sich gebracht, daß das wirtschaftliche Fortkommen der hievon betroffenen Gebiete maßgeblich gehemmt und ihre Konkurrenzfähigkeit beeinträchtigt wurde.

Während also die im Jahre 1952 geschaffene Fernbeförderungssteuerregelung den erhofften Erfolg für die Bundesbahn nicht gebracht hat, bedeutet sie für die Wirtschaft des Bundeslandes Niederösterreich, besonders aber für die peripher gelegenen Entwicklungsgebiete eine schwere wirtschaftliche Belastung. Die Art der Fernbeförderungssteuer wird umso härter empfunden, weil sie zuläßt, daß Transporte vom selben Belade- und vom selben Entladeort je nach dem Standort des Beförderers einmal der Güterfernverkehrssteuer unterliegen, ein anderes Mal nicht.

Ich habe daher namens des Wirtschaftsausschusses dem Hohen Hause folgenden Antrag vorzulegen (*liest*):

„Der Hohe Landtag wolle beschließen:

Die Landesregierung wird aufgefordert, bei der Bundesregierung und insbesondere bei den zuständigen Bundesministerien durchzusetzen, daß bei der Neuregelung der Beförderungssteuer und des Güterbeförderungsrechtes auf folgendes Bedacht genommen wird:

1. Bei der Fernbeförderungssteuer ist nicht vom Standort, sondern vom Ausmaß der jeweiligen Beförderungsstrecke auszugehen.

2. Die Fernbeförderungssteuer darf Transporte vom und zum natürlichen Wirtschaftszentrum Niederösterreichs, dem Raum von Wien, nicht hemmen.

3. Eine solcherart erreichte, bis nun nicht gegebene Gleichstellung darf weder durch gewerberechtliche noch durch tarifpolitische Regelungen beeinträchtigt werden.“

Ich bitte den Herrn Präsidenten, die Debatte zu eröffnen und die Abstimmung vorzunehmen.

PRÄSIDENT SASSMANN: Zum Wort ist Herr Abg. Schwarzott gemeldet.

ABG. SCHWARZOTT: Hohes Haus! Der vorliegende Antrag betrifft das in allen Staaten diskutierte Problem: Schiene und Straße. Nicht

nur bei uns in Österreich wird hierüber schon jahrelang verhandelt; auch in den anderen Ländern wurde bis jetzt noch kein hundertprozentiger Ausweg gefunden. Die auftretenden Schwierigkeiten sind daher keine rein österreichische Angelegenheit, sondern bereiten auch unseren Nachbarn große Sorgen. Die Entwicklung des Verkehrswesens eilt den beabsichtigten Maßnahmen und Gesetzen immer voraus. Die Zeit läßt sich eben nicht aufhalten. Allerdings kann man Härten abschwächen oder ausgleichen. Vor allem ist es aber notwendig, daß, wenn irgendwelche Härten bestehen, alle gleichmäßig davon betroffen werden. Im Beförderungssteuergesetz ist es leider nicht so. Wenn wir beispielsweise die drei verschiedenen Ausgangspunkte St. Pölten, Wien und Amstetten betrachten, so müssen wir feststellen, daß zwei davon, nämlich Wien und Amstetten, von der Beförderungssteuer betroffen werden, während St. Pölten so günstig liegt, daß von dort Wien und Amstetten ohne Besteuerung des Güterfernverkehrs erreicht werden können. Diesem Gesetz haften auch noch andere Mängel an. Vor allem wird die Nutzlast einmal mehr und einmal weniger besteuert. Ist zum Beispiel ein Fünf- oder Sechs-Tonnen-Wagen auch nur mit einigen hundert Kilogramm Fracht beladen, so muß für die gesamte Nutzlast Steuer bezahlt werden.

Das Beförderungssteuergesetz enthält derart viele Unklarheiten, daß sich selbst die Behörden nicht immer zurecht finden. Wir haben in verschiedenen Streitfällen das Kartographische Institut angerufen und um genaueste Berechnung gebeten. Dieses Institut hat festgestellt, daß beispielsweise von einem bestimmten Punkt zum anderen kein Fernverkehr besteht, das Finanzministerium war dagegen anderer Ansicht. Die Zone von 65 km bildet für Niederösterreich eine untragbare Härte. Niederösterreich ist das größte Bundesland und 40 Prozent seiner Bevölkerung wohnen außerhalb der 65 km-Zone; das heißt, diese 40 Prozent können das wirtschaftliche Zentrum, nämlich den Raum von Wien oder die Stadt Wien selbst, nicht erreichen, ohne diese Abgabe bezahlen zu müssen. Davon wird der Wiener genau so schwer betroffen wie der Niederösterreicher. Wien hat kein Land, Niederösterreich keine Hauptstadt. Das ist vielleicht der schwerwiegendste Grund, warum wir auf eine eheste tragbare Regelung drängen müssen. Auch ist die Berechnung der Beförderungssteuer nach der Luftlinie sehr zweifelhaft. Einen ganz krassen Fall bildet beispielsweise Trattenbach am Wechsel. Ein Lastwagentransport nach Wien auf der Bundesstraße ist abgabepflichtig. Erfolgt er aber auf der Weinstraße über Gumpoldskirchen, dann wird die Grenze von Wien um einige Kilometer früher erreicht und der Gütertransport ist von dieser Abgabe befreit. Der schwere Frachtverkehr

wird dadurch von der Bundesstraße auf die kleinen Nebenstraßen abgedrängt, die oftmals durch ihre Beschaffenheit und ihre kleinen Brücken dem Verkehr nicht gewachsen sind. Der wirtschaftliche Schwerpunkt ist und bleibt für uns Wien, denn dort befinden sich die großen Lagerhäuser. Außerdem ist die Industrie auf den Raum von Wien konzentriert.

Im vorliegenden Antrag ist festgehalten, daß es jedem Niederösterreicher möglich sein müsse, den wirtschaftlichen Schwerpunkt Wien unter den gleichen Bedingungen zu erreichen. Es darf nicht vorkommen, daß der Horner seine Güter nach Wien befördern kann, ohne Abgabe bezahlen zu müssen, während der Wiener für Transporte nach Gmünd, und der Gmünder für solche nach Wien Beförderungssteuer entrichten muß. Der Horner hingegen kann nach Wien und nach Gmünd abgabefrei befördern. Das sind Ungerechtigkeiten, die diesem Gesetz anhaften, und die längst bereinigt sein sollten. Für eine Strecke von 800 Kilometer sollte genau die gleiche Abgabe wie für eine Strecke von 80 Kilometer zu bezahlen sein.

Auf eine Lösung, wie wir sie uns vorstellen, kann heute nicht näher eingegangen werden. Der von uns gestellte Antrag soll nur auf die im Güterbeförderungsgesetz enthaltenen Mängel aufmerksam machen, weil derzeit Verhandlungen wegen Abänderung und Novellierung dieses Gesetzes im Gange sind. Die sogenannte Fernverkehrssteuer macht in den niederösterreichischen Randgebieten ungefähr 40 Prozent des Transportentgeltes aus. In Tirol, Vorarlberg bzw. den weiter entfernten Bundesländern hingegen 4 Prozent. Das ist ein unhaltbarer Zustand! Außerdem drängen bereits vom Amstettner Bezirk viele nach Linz, weil sie dieses Gebiet ohne Abgabe erreichen können. Auch das ist ein wirtschaftlicher Nachteil für Wien und für das Land Niederösterreich.

Es gäbe noch viele Punkte hier anzuführen, die sicher den Herren Abgeordneten aber längst bekannt sind. Ich möchte nur den Hohen Landtag bitten, daß er dem hier gestellten Antrag seine Zustimmung gibt. Die Landesregierung bitte ich, mit allem Nachdruck darauf hinzuwirken, daß die aufgezeigten Erschwernisse, die ganz besonders die unterentwickelten Gebiete betreffen, aus der Welt geschafft werden und daß im Transportwesen Gerechtigkeit Platz finden möge. *(Beifall bei der ÖVP.)*

PRÄSIDENT SASSMANN: Zum Wort gelangt Herr Abg. Dr. Litschauer.

ABG. DR. LITSCHAUER: Hohes Haus! Die Haltung des Landtages in der Frage der Diskriminierung durch die Fernverkehrssteuer ist bezeichnend dafür, daß es in den grundsätzlichen Interessensgebieten der niederösterreichischen Wirtschaft zwischen den beiden großen Parteien im wesentlichen keine Meinungsverschiedenheiten gibt.

Der vorliegende Antrag ist auch nicht die erste Initiative, sondern nur eine unter vielen, die seit mehreren Jahren in der gleichen Richtung erfolgt sind. Als im Jahre 1957 der regionale Entwicklungsausschuß für das Waldviertel gegründet wurde, war es einer der ersten Tagesordnungspunkte, Kritik an der Beförderungssteuerpraxis zu üben und den entsprechenden Protest an die zuständigen Stellen weiterzuleiten. Es hat eine Reihe von Sitzungen seit damals gegeben, in denen immer wieder im Rahmen der Vollversammlung dieser Institution diese Frage diskutiert worden ist. Im Jahre 1958 hat die Vollversammlung der niederösterreichischen Arbeiterkammer eine Resolution beschlossen, die sich mit Maßnahmen zur Förderung der niederösterreichischen Wirtschaft befaßt hatte. Im Punkt 9 dieser Resolution hieß es (*liest*): „Mit Rücksicht darauf, daß die Abgabenbelastung nach dem Beförderungssteuergesetz unter Zugrundelegung der 65 km-Zone zu einer Diskriminierung gerade des entwicklungsbedürftigsten Gebietes Niederösterreichs, nämlich des Waldviertels, führt, wird auch eine Neuregelung dieser Besteuerungsgrundlage zwingend notwendig sein.“

Im gleichen Jahr hat die niederösterreichische Handelskammer sehr leidenschaftlich gegen die Belastung durch das Beförderungssteuergesetz protestiert und der Präsident der niederösterreichischen Handelskammer, Nationalrat Cerny, hat die Frage im Parlament zur Sprache gebracht. Auch im Vorjahr ist in dieser Richtung wiederholt die Initiative ergriffen worden. So wurde z. B. in einer der — bedauerlicherweise wenigen — Sitzungen der Landeswirtschaftskommission, also des Vereines zur Förderung der Wirtschaft in den unterentwickelten Gebieten Niederösterreichs, im November des vergangenen Jahres eine Eingabe an die Bundesregierung und an die zuständigen Ministerien einhellig beschlossen, in der die im Motivenbericht zum heutigen Antrag enthaltenen Punkte schon im wesentlichen vorweggenommen und die gleichen Argumente an die Bundesregierung herangetragen wurden. Die Unterzeichner dieses damaligen Antrages waren unter anderem auch unsere drei Regierungsmitglieder, und zwar Landeshauptmannstellvertreter Ing. Kargl, Landesrat Müllner und Landesrat Stika. Wir sehen also, daß sich hinsichtlich der Frage der Diskriminierung durch die Güterfernverkehrssteuer in Niederösterreich keine Differenzen ergaben. Es ist eine allgemeine Kritik, die hier geübt wird. Freilich muß gesagt werden, daß die Vorstellungen, wie diese Diskriminierung zu beseitigen sei und die Vorschläge, wie es besser gemacht werden könnte, nicht die gleiche Einhelligkeit aufweisen. Ich verweise darauf, daß gerade in diesen Tagen den Kammern ein Gesetzentwurf zur Novellierung des Güterbeförderungsgesetzes vorliegt; in diesem Gesetzentwurf ist die 65 km-Zone wieder

enthalten. Es wird also vom Handelsministerium und zweifellos im Einvernehmen mit einem Teil des Lastfuhrwerksgewerbes hier eine Zonenbegrenzung neu statuiert, die wir bisher nicht hatten und die dazu führt, die Güterbeförderung, soweit es sich um den Fernverkehr handelt, noch schwerer zu diskriminieren, als das bisher der Fall war. Freilich nicht in Form einer finanziellen Belastung, aber in Form sehr weitgehender Einschränkungen der Konkurrenz, und es ist auch das nicht ganz einheitlich mit der Grundlinie der Handelskammer. Die niederösterreichische Arbeiterkammer hat gegen den Versuch, in einem Zeitpunkte, wo man auf Bundesebene Verhandlungen führt, die 65 km-Zone aus dem Beförderungssteuergesetz herauszunehmen und diese gleiche 65 km-Zone in einem anderen Gesetz neu zu statuieren, sehr entschieden Stellung genommen. In der Stellungnahme der niederösterreichischen Arbeiterkammer heißt es (*liest*):

„Für Niederösterreich würde die Übertragung der 65 km-Zone vom Beförderungssteuergesetz auch auf das Güterbeförderungsgesetz eine neuerliche Benachteiligung zur Folge haben. Fast das gesamte wirtschaftliche Leben dieses Bundeslandes tendiert nach Wien, umso mehr, als Niederösterreich keine eigene Landeshauptstadt besitzt. Die meisten größeren Industrieunternehmen haben in Wien ein Auslieferungslager oder beziehen von hier Verarbeitungsmaterial. Infolge der gebietsmäßigen Ausdehnung Niederösterreichs liegt aber das gesamte Viertel ober dem Manhartsberg — wohl das schwierigste Notstandsgebiet Niederösterreichs — und ein großer Teil des Viertels ober dem Wienerwald von Wien aus gesehen außerhalb der 65 km-Zone. Transporte nach Wien wären demnach im Sinne der Novelle als Güterfernverkehr oder Werksfernverkehr zu behandeln. Wird der Güterfernverkehr irgend welchen Erschwerungen unterworfen, ergibt sich hieraus eine durch nichts gerechtfertigte Schlechterstellung dieser Landesteile gegenüber den anderen, ja noch mehr, die widrigen Standortverhältnisse der verkehrsmäßig ungünstigen Gebiete Niederösterreichs werden dadurch sogar potenziert.“

Wir haben erst in diesen Tagen in einer Stellungnahme zum Güterbeförderungsgesetz den Standpunkt vertreten, der hier im Hohen Hause und auch im Ausschuß von beiden Parteien vertreten worden ist. Wenn wir uns gegen die Diskriminierung durch die Beförderungssteuer wenden, müssen wir uns freilich darüber im klaren sein, daß in irgend einer Form eine Regelung des Wettbewerbsverhältnisses zwischen Schiene und Straße unerlässlich ist. Das ist auch im Ausschuß zum Ausdruck gekommen, diese Notwendigkeit ist unbestritten. Es wird daher kaum zu erwarten sein, daß bei einer Novellierung des Beförderungssteuergesetzes so weitgehende Ausnahmen geschaffen werden, daß der Zweck dieses Gesetzes im

großen und ganzen vereitelt wäre. Wir können uns daher als Niederösterreicher nur auf eine spezifisch niederösterreichische Argumentation stützen, nämlich jene, die mein Vorredner, der Herr Abgeordnete Schwarzott, schon in den Vordergrund gerückt hat, daß es uns primär darum geht, die Belastungen des Verkehrs von Wien nach Niederösterreich und von Niederösterreich nach Wien zu beseitigen. In dieser Richtung ist der Antrag im Punkt 2 unserer Auffassung nach etwas zu unklar und zu weit formuliert gewesen. Die sozialistische Fraktion hat daher im Ausschuß den Antrag gestellt, man möge klar zum Ausdruck bringen, daß wir nicht nur wünschen, daß dieser Verkehr von Niederösterreich nach Wien von Hemmnissen befreit werde, sondern daß wir direkt fordern, daß dieser Verkehr von einer Besteuerung ausgenommen sein soll.

Bedauerlicherweise ist, obwohl die Kollegen der Mehrheitsfraktion diesem Antrag durchaus positiv gegenüberstanden und dazu auch im positiven Sinn Stellung nahmen, bei der Abstimmung keine Mehrheit für diese Abänderung zustande gekommen.

Ich möchte es mir ersparen, diesen Abänderungsantrag hier im Hause nochmals zu wiederholen. Sinn der heutigen Beschlußfassung ist ja eine Demonstration gegenüber dem Bund, und eine solche Demonstration soll nicht durch Abänderungen beeinträchtigt werden. Wir sind der Auffassung, daß man gerade deshalb eine Einhelligkeit in der Beschlußfassung bewerkstelligen sollte.

Wir werden also diesem Antrag zustimmen, denn die Forderung in den Punkten 1 und 3, daß man bei der Bemessungsgrundlage vom Standort des Unternehmens weggehen und an seine Stelle die tatsächlich gefahrene Strecke heranziehen soll, ist logisch und wird von uns hundertprozentig unterstützt. Auch im dritten Punkt, worin gefordert wird, daß etwaige Erleichterungen bei der Beförderungssteuer nicht durch tarifliche Maßnahmen wettgemacht werden dürfen, finden Sie, verehrte Mitglieder der Mehrheitsfraktion, unsere volle Zustimmung, umso mehr, als erst vor wenigen Tagen in der paritätischen Kommission das Lastenfuhrwerksgewerbe einen Antrag eingebracht

hat, die Tarife um 30 Prozent zu erhöhen. Wir sind natürlich der Auffassung, daß man nicht etwa auf der einen Seite durch eine Erleichterung bei der Beförderungssteuer eine Belastung von 35 S pro Tonne ausschalten und auf der anderen Seite durch tarifliche Neuerungen ein Vielfaches dieser Belastung wieder hereinbringen kann. Die Diskriminierung darf weder beim Beförderungssteuergesetz noch bei den tariflichen Maßnahmen eintreten, die auf Grund des neuen Entwurfes zum Güterbeförderungsgesetz nunmehr einem neuen Fernverkehrsverband zur Tarifgestaltung übertragen werden sollen.

Man kann also, um die Sache abschließend zusammenzufassen, der Auffassung sein, daß mit Rücksicht auf die wiederholte Initiative in den letzten Jahren der heute zur Beschlußfassung gelangende Antrag nicht sehr originell oder vielleicht überflüssig sei. Trotzdem halten wir uns an den Grundsatz: Doppelt hält besser. Wir werden natürlich diesem Antrag unsere Zustimmung erteilen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

PRÄSIDENT SASSMANN: Eine weitere Wortmeldung liegt nicht vor, der Herr Berichterstatter hat das Schlußwort.

Berichterstatter ABG. SCHERRER: Da beide Redner den Antrag unterstützten, verzichte ich auf das Schlußwort.

PRÄSIDENT SASSMANN: Wir kommen zur Abstimmung. *(Nach Abstimmung): Einstimmig angenommen.*

Somit ist die Tagesordnung der heutigen Sitzung erledigt.

Es werden folgende Ausschüsse ihre Sitzungen abhalten: Der Schulausschuß sogleich nach Plenum im Herrensaal, der Unvereinbarkeitsausschuß sogleich nach Plenum im Herrensaal. Der Gemeinsame Finanzausschuß und Kommunalausschuß wird seine Nominierungssitzung 5 Minuten nach dem Plenum im Herrensaal abhalten.

Die nächste Sitzung wird im schriftlichen Wege bekanntgegeben werden.

Die Sitzung ist geschlossen.

(Schluß der Sitzung 15 Uhr 2 Minuten.)