

Wiener Landtag

30. Sitzung vom 1. Februar 1991

Wörtliches Protokoll

Inhaltsverzeichnis

1. Trauerfeier für Bruno Marek	(S. 3)	Verkehr und Energie, betreffend die zeitgerechte
2. Beurlaubte und entschuldigte Abgeordnete	(S. 6)	Fertigstellung der Linien U 3 und U 6, die Aus-
3. Fragestunde	(S. 6)	setzung der mit 1. März 1991 vorgesehenen Tarif-
4. Mitteilung des Einlaufs	(S. 21)	erhöhung bei den Wiener Verkehrsbetrieben und
5. Pr.Z. 173, P. 1: Wahl eines Mitglieds des	(S. 21)	die Sicherung der Finanzierung der geplanten
Bundesrats		Park-and-ride-Anlagen in Wien
6. Pr.Z. 174, P. 2: Wahl von Ersatzmitgliedern des	(S. 23)	Verlesung der Anfrage durch Schriftführer Abg.
Bundesrats		Dkfm. Hotter (S. 25)
7. Stellungnahme von Lhptm. Dr. Zilk zum Golfkrieg		Begründung durch Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler
und den Ereignissen im Baltikum und Bedenk-		(S. 26)
minute aufgrund des Aufrufs der Sozialpartner		Redner: Die Abgen. Mag. Dipl.-Ing. Regler
8. Pr.Z. 168, P. 3: Vorlage des Gesetzes, mit dem das	(S. 23)	(S. 27), Dr. Hirschall (S. 29), Hufnagl (S. 30) und
Wiener Landeslehrer-Diensthoheitsgesetz 1978		Zeihsel (S. 32), StR. Dr. Wille (S. 34), die Abgen.
geändert wird (Beilage Nr. 1)		Ing. Rolf Huber (S. 38) und Dipl.-Ing. Dr.
Berichterstatter: Amtsf. StR. Dr. Swoboda	(S. 24)	Herlinde Rothauer (S. 41), Lhptm. Dr. Zilk
Abstimmung (S. 24)		(S. 44), die Abgen. Prinz (S. 47), Mentschik (S. 48)
9. Pr.Z. 841/LF: Anfrage der Abgen. Mag. Dipl.-Ing.		und Dr. Hawlik (S. 51)
Regler und Dipl.-Ing. Dr. Herlinde Rothauer an		Beantwortung der Anfrage durch Amtsf. StR.
den Amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe		Hatzl (S. 53)

(Beginn um 9 Uhr.)

(Die Landtagssitzung beginnt mit einer Trauerfeier für den am 29. Jänner 1991 verstorbenen früheren Landeshauptmann Bruno Marek. Aus diesem Anlaß ist an der Stirnwand des Saales eine große Trauerafahne angebracht, flankiert von den Fahnen der Republik und der Stadt Wien. Vor dem Rednerpult ist ein Bild des Verstorbenen mit Trauerflor aufgestellt, umgeben von einem rotweißen Blumengebinde. Die musikalische Umrahmung besorgt das Trompeterkorps der Stadtmusik Wien unter der Leitung von Professor Gustav Fischer.)

Präsident Ing. Hofmann: Die 30. Sitzung des Wiener Landtags ist eröffnet.

Vor wenigen Tagen hat uns die traurige Nachricht ereilt, daß Bürgermeister und Landeshauptmann Bruno Marek für immer von uns gegangen ist. Wir werden am Beginn dieser Landtagssitzung seiner gedenken. (Es erklingt die Trauerfanfare "Memento mori" von Josef Hadra.)

Herr Landeshauptmann, bitte.

Landeshauptmann Dr. Zilk: Herr Präsident! Hoher Landtag!

Ich möchte an den Beginn meiner Ausführungen ein Zitat stellen: "Ich bin mir bewußt, ein Bürgermeister zwischen zwei Welten gewesen zu sein. Ich war glücklich, daß ich das, was an Altem Bestand hat, bewahren und zugleich mithelfen konnte, das Neue aufzubauen. Ich habe mich stets als Hüter der besten Tradition des Wienertums, des Kosmopolitismus und der Toleranz, der optimistischen Lebensauffassung und der Freude am Kunstgenuß gefühlt.

Es erfüllt mich andererseits aber auch mit tiefer Genugtuung, daß ich an der Vorbereitung jener großen Projekte teilnehmen konnte, die erst in den kommenden Jahrzehnten ihrer Vollendung entgegengehen und das künftige Antlitz dieser Stadt, das Wien des Jahres 2000, bestimmen werden."

Hoher Landtag! Mit diesen Worten nahm Bruno Marek am 6. Dezember 1970 vom Bürgermeisteramt seinen Abschied, so, wie ich ihn sicher sehr unvollständig und ein wenig oberflächlich versucht habe zu beschreiben: ein Herr im besten altmodischen Sinn des Wortes, ein Vorbild, ein Mann des Ausgleichs.

Wenn wir heute an Bruno Marek zurückdenken, dann ist seine Biographie auch von seinem politischen Leben nicht zu trennen. Man muß wissen, daß er im Jahr 1900, also zur Jahrhundertwende, in Wien geboren wurde, und zwar in Mariahilf, in dem Bezirk, dem er sein ganzes Leben lang treu geblieben ist und dem er auch immer wieder seine politische Arbeit gewidmet hat, und zwar als Sohn eines Gewerbetreibenden.

Vom ersten Augenblick an hat ihn die Liebe zur Natur ausgezeichnet, und er wollte als junger Bursch immer schon Förster werden. Er hat auch ein Jahr lang eine Forstpraxis durchgemacht, mußte diese aber dann aus persönlichen und aus familiären Gründen beenden. Die Zuneigung und die Liebe zum Beruf des Försters, die Liebe zum Hegen, Pflegen und zur Jagd haben ihn sein Leben lang begleitet, und es ist sein letzter Wunsch gewesen, daß auch Jäger an seiner Bahre Totenwache halten.

Er war auch im Ersten Weltkrieg tätig. Er hat als Kontorist gelernt und ist dann schon in jungen Jahren in die Wiener Messe als Mitarbeiter eingetreten, wo er 1934 im Zuge der Auseinandersetzungen des Februar 1934 gefeuert wurde, auch von der Polizei verfolgt wurde und dann später Unterkunft in einer Schokoladenfabrik gefunden hat, wo er es mit seiner Ruhe und seinem außerordentlichen kaufmännischen Geschick bis zum Prokuristen gebracht hat.

Bruno Marek war einer der Männer der ersten Stunde. Gerade in diesen Tagen und Stunden, da wir auch von jemandem anderen Abschied nehmen müssen, nämlich von Karl Mark, geziemt es sich, darauf hinzuweisen. Diese Männer der ersten Stunde, die nicht im ersten Glied gestanden sind, so wie die, die in der Historie aufscheinen, sondern die im zweiten Glied gestanden sind, waren es, die das, was die anderen, die die Führungsrolle einnahmen, mit Energie versucht haben zu planen und durchzusetzen,

auch wirklich erwirkt haben.

Bruno Marek hat für seinen Bezirk Essen verschafft, und Bruno Marek hat den Auftrag bekommen, vom damaligen Bürgermeister General Körner, die Wiener Messe wieder aufzubauen. Von 1945 an gab es die Wiener Messe wieder. Die Wiener Messe hat ja damals etwas anderes bedeutet als heute. Heute ist sie ein Ausflugsziel, eine Präsentationsstätte der Wirtschaft, ein Spiegel des wirtschaftlichen Lebens und ein Barometer der wirtschaftlichen Entwicklungen. Nein, damals war die Wiener Messe ein Sinnbild des Glaubens an diese Stadt, in einer Zeit, in der es Auseinandersetzungen mit den Besatzungsmächten gegeben hat, in einer Zeit, in der es 84.000 zerstörte Wohnungen und unzählige zerstörte Kulturbauten gegeben hat, in einer Zeit, in der diese Stadt für alle Expreßzüge eine Endstation gewesen ist, weil 60 Kilometer entfernt davon die Brutalität des Eisernen Vorhangs beziehungsweise der harten Besatzungsmacht gewesen ist.

In dieser Zeit hat Bruno Marek die Wiener Messe gegründet und er blieb ihr treu von 1945 bis 1965.

Was hat ihn als so unnachahmbar ausgezeichnet? - Ich kann das beurteilen, weil ich viele persönliche Begegnungen mit ihm hatte, als Journalist und als Reporter des Fernsehens und später auch als Programmdirektor des Fernsehens. Was ihn ausgezeichnet hat, das war die Fähigkeit, in einer bescheidenen Weise, wie wir es heute in der modernen deutschen Sprache sagen würden, in einer Art des Unterspielens, der Wirtschaft Mut zu machen und Optimismus zu wecken, und zwar nach 1945.

Aber er hat auch den Mut gehabt, als er schon Bürgermeister war, sich für jene Dinge einzusetzen, die nicht den Beifall aller gefunden haben, auch oft in den eigenen Reihen nicht. Aber es sind viele Dinge untrennbar miteinander verknüpft, der Beginn der Planung des U-Bahn-Baus und der Beginn der Planung der Donauinsel. Das war damals eine umstrittene, jedoch heute eine selbstverständliche Einrichtung in dieser Stadt.

Ebenso ist es heute undenkbar, sich die UNO-City aus Wien wegzudenken. Damals wurde das als eine fragwürdige Einrichtung bezeichnet.

Weiters möchte ich die vierte Donaubrücke erwähnen, die schon zu seiner Zeit verwirklicht wurde. Außerdem ist noch das dritte Zentralberufsschulgebäude hervorzuheben.

Aber er hat auch Wien in einer besonderen Weise repräsentiert. Ich habe folgendes immer gesagt: Für mich war er ein Bilderbuchbürgermeister. Durch sein Auftreten, durch seine Ruhe, durch seine elegante Art und durch seinen unnachahmlichen eleganten Bart hat er etwas Beruhigendes an sich gehabt, etwas was die Menschen angezogen hat. Er hat Wien repräsentiert und er hat einen unendlich guten Kontakt zu den Menschen gefunden. Er war ja vor seiner Zeit als Bürgermeister gar nicht so populär, außer in den eigenen Reihen, aber er hat in kürzester Zeit als Bürgermeister diesen Kontakt zu den Menschen hergestellt.

Ich möchte in dem Zusammenhang erwähnen, daß er während seiner Tätigkeit als Bürgermeister keine einzige Pressekonferenz abgehalten hat. Das, was wir uns gelegentlich bemühen, der Öffentlichkeit mitzuteilen, ist ihm mit diesem direkten Kontakt gelungen. Das war zwar eine andere Zeit, aber das muß man auch können.

Er wurde von allen politischen Lagern respektiert. Ich glaube, das kann man wirklich sagen. Er war ein Mann des Friedens, er war ganz einfach das, was ich als einen "Stadtvater" bezeichnen würde, wobei die Betonung auf "Vater" liegt. Er war eine Vaterfigur im besten Sinne des Wortes!

Vielleicht, wenn Sie mir gestatten, das zu sagen, ohne böse zu sein, hat er diese geheime Sehnsucht der Bürger nach einem Großbürger an der Spitze des Gemeinwesens ein wenig erfüllt, ich meine diese Vaterfigur, die er dargestellt hat. Er war kein Führer, er war kein Volkstribun. Er war wie ein Vater für diese Stadt und für seine Freunde. Er war immer er selber. Er war nie ein Aufpasser für die anderen und

er war auch kein billiger Mitläufer.

Er hat ein ungeheures Gefühl gehabt. Ich habe das bei vielen Begegnungen mit ihm kennengelernt und das hat mich sehr beeindruckt und beeinflußt. Er hatte ein ungemein ausgeprägtes Gefühl für Anstand im Verkehr mit Andersdenkenden.

Frau Vizebürgermeister Fröhlich-Sandner hat auch immer nette Anekdoten von ihm erzählt. Wir sind es ihm schuldig, daß wir nicht nur um ihn trauern, sondern daß wir auch seine sonnigen Seiten oder vielleicht auch seine eigenwilligen Seiten der Erinnerung entreißen. Folgendes wird immer erzählt:

Als er Erster Landtagspräsident wurde, hat er sich zur Eingangstüre hingestellt, in der Hand habend zirka ein halbes Dutzend Krawatten, und hat auf die eintreffenden Abgeordneten gewartet. Den Revolutionären hat er dann mit einem väterlichen Gruß die Krawatte in die Hand gedrückt und gesagt: "Geh, binde Dir die Krawatte für die Sitzung um."

Velleicht lächelt man heute darüber, denn das ist nicht mehr der Stil unserer Zeit, aber er hat für seine Zeit und für das damalige Zusammenleben ein unglaublich gutes Gefühl gehabt. Es ging ihm dabei um den Respekt und um die Würde des Hauses. Das ist ihm sehr am Herzen gelegen!

Güte, Nachsicht und Menschlichkeit sind Tugenden, die ihm jeder bestätigen wird. Es hat nur eine einzige Ausnahme gegeben. Das war seine Haltung gegen den Faschismus. Er war ein überzeugter Antifaschist, er ist sein Leben lang dafür eingetreten. Er hat in der Nazizeit die Verbindungen zu den Widerstandskämpfern aufrechterhalten. Er war ein überzeugter Antifaschist. Es ist kein Zufall, daß er in einer seiner Funktionen, die er mit ganzer Liebe und Hingabe betreut hat und die wir alle sehr schätzen, nämlich von 1971 bis 1984, das Amt des Präsidenten des Dokumentationsarchivs des Widerstands innegehabt hat.

Ich sagte schon, er hat viele Funktionen erfüllt. Er war der Direktor der Messe AG. Er war Gemeinderat, von 1945 bis 1970, also ein ganzes Leben lang, kann man fast sagen. Er war Vorsitzender des Gemeinderats, Zweiter Präsident des Landtags, Erster Präsident des Landtags, Abgeordneter zum Bundesrat und fünf Jahre Bürgermeister dieser Stadt. In diesen fünf Jahren hat er nicht nur durch sein Handeln dieser Stadt seinen Stempel aufgeprägt, sondern sich auch in die Herzen der Wiener hineinpolitiert, um es so zu sagen.

Wien hat ihm gedankt. Er wurde zum Ehrenbürger dieser Stadt ernannt. Er hat viele Auszeichnungen bekommen, aber das waren nur kleine Anerkennungen für einen Mann, der einmal zu Wien sagte: "Meine Damen und Herren! Ich liebe diese Stadt, aber nicht aus einem engen Nationalismus heraus, ich liebe sie einfach, so wie sie ist! Ich gestehe, daß es mir immer schwerfällt, sie auch nur für eine kurze Zeit zu verlassen."

Bruno Marek, Du hast diese Stadt nie verlassen, auch in den schwersten Jahren nicht. Die Wiener und Deine Freunde konnten immer auf Dich und Deine Familie zählen. Du wirst Wien nicht verlassen, denn Du lebst in unseren Gedanken und Erinnerungen weiter. Wir trauern auch heute und in dieser Stunde mit den Freunden aus seiner Zeit und wir trauern auch mit der Frau, die viele Jahre mit unnahmlicher Tapferkeit sein Leid ertragen hat, ihm geholfen hat und zur Seite gestanden ist. Wir trauern auch mit Ihnen, Frau Gertrude Stütz, in besonderer Weise!

Leb wohl, guter, alter Freund!

Ich bitte Sie, mit mir eine Minute des Gedenkens zu begehen. (Die Anwesenden erheben sich von ihren Plätzen und verharren in stillem Gedenken.)

Danke schön. (Die Anwesenden nehmen ihre Plätze wieder ein. - Das Trompeterkorps der Stadtmusik Wien beschließt die Trauerfeier mit dem Choral "Über den Sternen" von einem Anonymus.)

Präsident Ing. Hofmann: Ich unterbreche die Landtagssitzung für fünf Minuten.

(Die Sitzung wird für kurze Zeit unterbrochen.)

Präsidentin Eveline Andrlik: Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Wir nehmen die unterbrochene Landtagssitzung wieder auf.

Beurlaubt sind die Abgen. Holub, Kammerer und Sevcik. Entschuldigt sind die Abgen. Dkfm. Hilde Festge-Weinrother, Christine Sotona und Josefa Tomsik.

Wir kommen zur Fragestunde.

(In der Fragestunde werden von Präsidentin Eveline Andrlik die folgenden Anfragen zur Beantwortung aufgerufen:

1. Anfrage (Pr.Z. 724/LM/91): Abg. Ing. Riedler an den Landeshauptmann:

Wie ist Ihrer Meinung nach der Inhalt des Briefs zu bewerten, den der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten bezüglich des Projekts Südgürtel an die Wiener Bundesstraßen AG gerichtet hat?

2. Anfrage (Pr.Z. 703/LM/91): Abg. Karin Landauer an den Landeshauptmann:

Wie beurteilen Sie die Tatsache, daß entgegen des Nominierungsvorschlags des Landessanitätsrats nicht der als "sehr gut geeignet" eingestufte Dozent Lutz, sondern die nur als "gut geeignet" bewertete Oberärztin Pittermann mit dem Primariat der IV. Medizinischen Abteilung im Hanusch-Krankenhaus betraut wurde?

3. Anfrage (Pr.Z. 714/LM/91): Abg. Mag. Karl an den Amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe Finanzen und Wirtschaftspolitik:

Welche Vorteile erwarten Sie sich durch Ihren Vorschlag der Änderung des Art. 108 B-VG dahingehend, daß das Land Wien in Zukunft auch aus mehreren Gemeinden bestehen kann?

4. Anfrage (Pr.Z. 687/LM/90): Abg. Prinz an den Amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe Stadtentwicklung, Stadtplanung und Personal:

Wie ist der derzeitige Stand der Verhandlungen hinsichtlich einer zu schaffenden Bundesstraßenverbindung zwischen der Süd- und der Ostautobahn zur Entlastung der Südosttangente?

5. Anfrage (Pr.Z. 663/LM/90): Abg. Mag. Kauer an den Amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe Stadtentwicklung, Stadtplanung und Personal:

Haben Sie mit den Österreichischen Bundesbahnen Verhandlungen über Lärmschutzmaßnahmen entlang bestehender Eisenbahntrassen geführt und welche Ergebnisse wurden dabei erzielt?)

Präsidentin Eveline Andrlik: Die 1. Anfrage wurde von Herrn Abg. Ing. Riedler an den Herrn Landeshauptmann gerichtet. Ich ersuche um die Beantwortung.

Landeshauptmann Dr. Zilk: Herr Abgeordneter!

Es ist keine Frage, daß für den Einsatz von öffentlichen Mitteln eine Prioritätensetzung notwendig ist, und ich befürworte beziehungsweise jeder denkende Mensch befürwortet deshalb auch eine klare Bevorzugung jener Maßnahmen, die ein hohes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und zusätzlich Möglichkeiten der Gewinnung von großen städtisch nutzbaren Flächen sowie der Verkehrsberuhigung eröffnen. Sie sollen aber auch einen möglichst großen Gewinn im Hinblick auf die Lebensqualität der Bürger einer Gemeinde oder einer Stadt bringen.

Aus dieser Sicht heraus hat der Gemeinderat auch in der Sitzung vom 23. November 1989 einen Antrag auf Errichtung des Umwelttunnels Margareten Gürtel, als erste Maßnahme zur Verbesserung der Umweltbedingungen für die Gürtelbewohner, angenommen. Diesem Projekt wurde nicht zuletzt auch

deshalb ein hoher Wirkungsgrad zugeschrieben, weil die begleitenden Maßnahmen, etwa Verlegung der B 1 aus der Schönrunner Straße und Neuordnung der Knoten Gaudenzdorf und Eichenstraße, zu Verbesserungen in einem weit über den unmittelbaren Tunnelabschnitt hinausgehenden Bereich führen.

Das von der Wiener Bundesstraßen AG verfaßte Projekt hat deshalb bei der Bevölkerung dieses Stadtteils - ich meine im besonderen den 4., 5. und 12. Bezirk - eindeutig Zustimmung erfahren. Das finde ich auch dadurch bestätigt, daß seinerzeit das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten zur Ansicht gelangt ist, daß gegen die geplanten Maßnahmen grundsätzlich kein Einwand besteht. Es hat also diesen Plan goutiert und für richtig befunden.

Ich muß mit Bedauern feststellen, daß der Herr Bundesminister andere Prioritäten gesetzt hat, wie Sie sagen, und möchte nur mitteilen, daß wir uns damit nicht zufriedengeben werden.

Präsidentin Eveline Andrlík: Danke. Die erste Zusatzfrage? - Bitte, Herr Abgeordneter.

Abg. Ing. Riedler: Herr Landeshauptmann!

Ich glaube, es müßte auch Herrn Bundesminister Dr. Schüssel klar sein, daß die Gürtelkommission dem Projekt am Südgürtel, Gaudenzdorfer Gürtel/Margaretengürtel, erste Priorität eingeräumt hat. Nun setzt er aber andere Prioritäten und meint, das Projekt wäre zwar anerkennenswert und notwendig, aber die Priorität, die er setzt, wäre eine Untertunnelung im Bereich Schönbrunn, also dort, wo es eigentlich keine Bewohner gibt.

Herr Landeshauptmann! Ist das Ihrer Meinung nach nicht eine Brückierung des Landes Wien, wenn ein Bundesminister nach Kenntnis der Sachlage andere Prioritäten setzt, und ich nehme an, noch dazu, ohne vorher mit dem Land das Einvernehmen hergestellt zu haben? Ich frage Sie, Herr Landeshauptmann: Hat Herr Bundesminister Dr. Schüssel mit Ihnen oder mit dem zuständigen Amtsführenden Stadtrat Kontakt aufgenommen?

Präsidentin Eveline Andrlík: Herr Landeshauptmann, bitte.

Landeshauptmann Dr. Zilk: Ich muß mit Bedauern feststellen, daß er keinen Kontakt aufgenommen hat, weder mit mir noch mit den anderen Dienststellen. Das ist, meine Damen und Herren, ein einmaliger Vorgang. Ich kann das nur für ein Mißverständnis halten. Ich stelle mir vor, daß eine Große-Koalitions-Regierung über so grundsätzliche Fragen schon Abstimmungen herbeiführen muß. Das gilt gleicherweise für hüben und drüben.

Ich muß feststellen, daß kein Kontakt hergestellt worden ist.

Gestatten Sie mir ein Gedankenexperiment! Ich stelle mir vor, daß im Land Tirol, im Land Steiermark, im Land Vorarlberg oder im Land Salzburg eine Kommission, die vom Land eingesetzt worden ist, eine bestimmte Empfehlung abgibt, daß diese Empfehlung dann in der Bevölkerung mit großem Beifall diskutiert wird und daß diese Empfehlung, die aufgrund eines wissenschaftlichen Kommissionsbeschlusses gefaßt wurde und von der Bevölkerung auch begrüßt wurde, dann auch noch vom Landtag Tirol oder vom Landtag Vorarlberg beschlossen wird. Jetzt stelle ich mir vor, daß ein Minister hergeht und sich über das hinwegsetzt oder einfach andere Prioritäten setzt. Das kann es nicht geben, das gibt es dort nicht. Der Herr Bundesminister weiß, daß es das nicht gibt. Ich konzediere ihm, daß ihm Beamte das unterschoben oder unterstellt haben. Ich kann mir nicht vorstellen, daß er so etwas tut.

Aber er muß sich der Verantwortung bewußt sein, meine Damen und Herren. Nicht der Wiener Landeshauptmann und nicht der burgenländische Landeshauptmann, sondern vor allem die Landeshauptleute der westlichen und südlichen Bundesländer klagen seit langem darüber, daß sich der Bund über die föderalistischen Grundsätze und Überlegungen gelegentlich hinwegsetzt, daß er mit der Schere einfach darüber hinwegfährt. Das ist ein Musterbeispiel dafür! Man darf sich nicht wundern, wenn die Landeshauptleute immer stärker auf der Stärkung des Föderalismus beharren. Ich glaube nicht, daß er

um jeden Preis und nur um seiner selbst willen gelegentlich gestärkt werden soll, aber wundern darf man sich aufgrund solcher Erfahrungen nicht, wenn das gewünscht wird.

Ich schätze Herrn Bundesminister Dr. Schlüssel für einen sehr intelligenten Mann ein. Er hat in der Frage der Verwendung von Mitteln bei der Errichtung von Lärmschutzwänden in demselben Bezirk schon einmal so etwas Ähnliches getan. Offensichtlich hat er, da es sich um eine Maßnahme kurz vor den Wahlen gehandelt hat, diesbezüglich einige Gedanken gehabt. Er hätte eigentlich aufgrund des Wahlergebnisses lernen müssen, daß das eine völlig vergebliche Liebesmüh gewesen ist.

Ich verstehe schon, daß man, wenn man Bundesminister ist, glaubt, in seinem Bezirk etwas besonders Gutes machen zu müssen. Aber das kann nicht auf Kosten von anderen Stadtteilen geschehen.

Ich werde also nicht aggressiv, sondern sehr loyal dieser Regierung gegenüberstehend, ersuchen, diese Frage noch einmal zu überdenken.

Präsidentin Eveline Andrlik: Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? - Bitte, Herr Abgeordneter.

Abg. Ing. Riedler: Herr Landeshauptmann!

Werden Sie persönlich, als Landeshauptmann, versuchen, Herrn Bundesminister Dr. Schüssel durch die Ihnen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten doch dazu zu bringen, daß er nicht nur das Projekt anerkennt, was an sich erfreulich ist, sondern diesem Projekt auch die erste Priorität zuerkennt?

Präsidentin Eveline Andrlik: Bitte, Herr Landeshauptmann.

Landeshauptmann Dr. Zilk: Das wollte ich eigentlich mit meinem letzten Satz zum Ausdruck bringen. Ich werde mich persönlich darum kümmern und werde auf jede Polemik in der Öffentlichkeit verzichten. Die hebe ich mir für später auf.

Ich bin der Auffassung, daß man darüber noch ein ernstes Gespräch führen soll und muß.

Präsidentin Eveline Andrlik: Danke. Damit ist die 1. Anfrage beantwortet.

Wir kommen zur 2. Anfrage. Sie wurde von Frau Abg. Karin Landauer ebenfalls an den Herrn Landeshauptmann gerichtet. Ich ersuche um die Beantwortung.

Landeshauptmann Dr. Zilk: Frau Abgeordnete!

Gestatten Sie mir, daß ich, wie immer, wenn wir beide miteinander zu tun haben, mit einem Scherz beginne. Nehmen Sie das aber bitte nicht so ernst! Eigentlich kann ich Ihre Frage nicht beantworten.

Ihre Frage bezieht sich darauf, warum die nur als "gut geeignet" bewertete Oberärztin Pittermann mit dem Primariat der IV. Medizinischen Abteilung im Hanusch-Krankenhaus betraut wurde. Sie wurde mit der Führung der III. Medizinischen Abteilung des Hanusch-Krankenhauses betraut.

Ich übertrage daher Ihre Fragestellung auf die III. Medizinische Abteilung. So haben Sie es wahrscheinlich auch gemeint.

Diese Frage kann ich Ihnen nicht beantworten. Mir ist nur bekannt, daß der Landessanitätsrat, wie in allen Fällen, für die Primariatsvorschläge eine Beurteilung vorgenommen hat. In dieser Beurteilung gibt es "sehr gut geeignete" und "gut geeignete" Kandidaten. Im allgemeinen melden sich "nicht geeignete" Kandidaten eigentlich nicht, daher kommt diese dritte Stufe in der Beurteilung auch nicht vor. Wir haben uns eigentlich immer für "sehr gut geeignete" und für "gut geeignete" Kandidaten entschieden. Man kann ja davon ausgehen, daß auch die "gut geeigneten" Bewerber hervorragende Ärzte sind, das ist ja im Regelfall auch selbstverständlich.

Es gibt also diese zwei Stufen, und es ist richtig, daß Frau Oberärztin Dr. Pittermann im Gegensatz zu Herrn Dr. Lutz - ich glaube, so heißt er - nur für "gut geeignet" befunden wurde.

Das ist eine Empfehlung für den Spitalserhalter. Es sind ja der Spitalserhalter und die Verantwortli-

chen nicht verpflichtet, sich sklavisch an diese Empfehlung zu halten, sondern das ist ein Hinweis, eine Orientierungshilfe.

Welche internen Überlegungen es gegeben hat, daß diese Orientierungshilfe nicht angenommen wurde, wie Sie das offenbar erwartet und erhofft haben, kann ich Ihnen nicht sagen. Ich kann Ihnen nur sagen, da müssen Sie die Wiener Gebietskrankenkasse fragen.

Präsidentin Eveline Andrlík: Die erste Zusatzfrage? - Bitte, Frau Abgeordnete.

Abg. Karin Landauer: Herr Landeshauptmann!

Der Presse konnte man entnehmen, daß Herr Prof. Stacher fürchtet, daß durch diese Entscheidung seine Abteilung, die er aufgebaut hat, nicht mehr so funktionieren wird.

Wie wir wissen, haben Sie vor zwei Jahren veranlaßt, daß bei der Besetzung eines Primariats der vom Landessanitätsrat als erstgereihte Genannte nominiert wird. Ich hätte diesbezüglich eine Frage an Sie:

Wären Sie bereit, dem Spitalserhalter des Hanusch-Krankenhauses vor Augen zu führen, welche negativen Folgen den Wienern und Wienerinnen durch diese Fehlentscheidung drohen, die Sie sicherlich auch nicht akzeptieren können?

Präsidentin Eveline Andrlík: Bitte, Herr Landeshauptmann.

Landeshauptmann Dr. Zilk: Dieser Empfehlung kann ich deshalb nicht folgen, weil ich nicht in der Lage bin, dem Spitalserhalter sozusagen in bezug auf den fachlichen Hintergrund mitzuteilen, was ihm droht, drohen könnte oder wie sich das oder jenes auswirken könnte. Dazu fehlen mir die notwendigen Voraussetzungen.

Ich kann mir auch vorstellen, daß angesichts der Tatsache, daß die mahnenden Worte des ehemaligen Gesundheitsstadtrates Dr. Stacher nicht auf fruchtbaren Boden gefallen sind, die Worte eines Laien eigentlich noch weniger an Gewicht haben. Wir müssen auch zur Kenntnis nehmen, daß es sich hier um einen anderen Spitalserhalter handelt und daß dieser Spitalserhalter im Rahmen seiner Kompetenzen handelt.

Sie haben natürlich auch zur Kenntnis zu nehmen, daß ein Arzt, der "gut geeignet" ist, immer noch gut geeignet für diesen Posten ist, denn "gut geeignet" heißt, daß er dafür gut geeignet und nicht schlecht geeignet ist. Ob der andere Kandidat besser wäre - das hat Herr Univ.-Prof. Dr. Stacher auch so gesehen -, kann ich nicht beurteilen. Ich sage ganz offen und ehrlich: Ich habe mich gewundert, daß er vorher nicht verständigt worden ist. Immerhin war er, ich weiß nicht wieviele Jahrzehnte, doch dort Primarius und Wiener Gesundheitsstadtrat.

Aber wie gesagt, die Interna, die da vorliegen (Abg. Dr. Hirnschall: Er fürchtet, daß die Abteilung vor die Hunde geht, hat er gesagt!), die kann ich fachlich nicht beurteilen.

Zu Ihrem Zwischenruf, Herr Dr. Hirnschall! Als Oppositionsabgeordneter hat man es leicht, mit einem Zwischenruf zu sagen, die Abteilung geht vor die Hunde. (Abg. Dr. Hirnschall: Habe ich gelesen!) Gut, ja gut! (Abg. Dr. Hirnschall: Der Stacher hat es gesagt!) Ja, trotz alledem: Sie bringen das hier mit der entsprechenden Leidenschaftlichkeit zwischen dem Lesen der Zeitung ein und werfen mir das an den Kopf.

Ich kann nur noch einmal folgendes sagen: Ich habe mich auch gefragt, warum es vorher kein einvernehmliches Gespräch gegeben hat. Ich habe Ihnen damit eine sehr deutliche Antwort gegeben.

Präsidentin Eveline Andrlík: Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? - Bitte, Frau Abgeordnete.

Abg. Karin Landauer: Sie haben jetzt Ihre Verwunderung ausgedrückt. Dafür bin ich Ihnen dankbar. Es wäre jedoch toll, wenn Sie Ihren Einfluß nun bei den anderen Spitalseraltern durchsetzen könnten,

sodaß Ihr Vorschlag, den Erstgereichten zu nominieren, durchgesetzt wird.

Ich hätte noch eine Frage! Welche Möglichkeiten sehen Sie, daß Herr Dozent Lutz die medizinische Betreuung und Forschung am Gebiet der Hämatologie weiterführen kann, und zwar in Wien?

Präsidentin Eveline Andrik: Bitte, Herr Landeshauptmann.

Landeshauptmann Dr. Zilk: Diese Tätigkeit hat er bis jetzt wahrgenommen und die wird er auch in Zukunft weiterführen können.

Ich kann mir vorstellen, daß sich Herr Prof. Lutz bei Freiwerden eines geeigneten Primariats bei der Stadt Wien bewerben wird und sicherlich einer der zu beachtenden Bewerber sein wird, weil ich nicht annehme, daß ihn der Landessanitätsrat dann anders als "sehr gut geeignet" einstufen wird.

Aber ich möchte noch auf einen Satz von Ihnen eingehen, der mir sehr am Herzen liegt.

Ich sage schon, das ist eine Orientierungshilfe und kein Diktat. Es gibt nicht immer nur einen Bewerber, sondern es gibt sehr häufig auch zwei, drei oder vier "sehr gut geeignete" Kandidaten sowie zwei beziehungsweise drei "gut geeignete" Bewerber. Es gibt keinen Erstgereichten beim Landessanitätsrat, sondern es gibt nur die Gruppierungen "sehr gut geeignet" und "gut geeignet". In jeder Gruppe kann es nun zwei oder drei dafür geeignete Bewerber geben.

Ich kann Ihnen sagen, daß wir - Herr Kollege Dr. Rieder als Stadtrat, auch sein Vorgänger Univ.-Prof. Dr. Stacher und ich - in der Zeit, seitdem ich Bürgermeister bin, grundsätzlich nur Primarii bestellt haben, die in der erstgereichten Gruppe waren. Ich habe das zu einem Prinzip gemacht und jedem Arzt, der mit mir gesprochen und sich auch bei mir vorgestellt hat, gesagt: "Am wichtigsten ist, daß Sie zu den "sehr gut geeigneten" Bewerbern gehören":

Der Landessanitätsrat besteht aus den besten Leuten, das ist ein unbestrittenes Gremium. Der Vorsitzende des Landessanitätsrates ist - ich habe ihn wieder bestellt, aufgrund seiner sehr objektiven Arbeit und angesichts der Anerkennung, die er durch die anderen Professoren hat - Herr Univ.-Prof. Dr. Neumayr. Ich sage nur jedem: "Zuerst müssen Sie schauen, daß Sie zu den 'sehr gut geeigneten' Kandidaten gehören."

Wir haben das bisher so gehalten und wir werden das grundsätzlich auch - Herr Stadtrat, ich glaube, ich kann das auch für Sie sagen - in Zukunft so vornehmen.

Eine Frage, die Sie mir gestellt haben, muß ich, ohne daß man mir wieder sagt, ich rede zu lange, auch noch beantworten, weil sie sehr wichtig ist.

"Welche Möglichkeiten haben Sie, sich durchzusetzen?" - Ich muß Ihnen sagen: Außer dem Versuch einer persönlichen Kontaktaufnahme habe ich keine Möglichkeiten. Ich habe leider auch in anderen Fragen keine Möglichkeiten.

Denken Sie an die Problematik des Turnusdienstes! Es ist unbestritten, daß es in fünf Jahren nur einen einzigen Fall gegeben hat, mit dem sich ein Magazin beschäftigt hat, bei dem man gemeint hat, nachweisen zu können, daß das Prinzip nicht eingehalten wurde, daß die Turnusdienste offen aufliegen, daß jeder Mensch nachschauen kann, wann sein Turnus beginnt. Es gibt nichts, außer den berühmten Ausnahmen. Wenn jemand sub auspiciis presidentis promoviert, dann soll er belohnt werden. Der Beste muß immer belohnt werden, das soll eine Maßnahme zur Leistungssteigerung sein.

Dasselbe gilt auch für jene, wo ein besonders dramatisches und soziales Problem vorliegt. In den letzten Jahren haben wir zwei oder drei solche Fälle gehabt. Das bezieht sich auch auf jene, die den zweiten Bildungsweg wählen. Derjenige, der bereits einen Beruf erlernt hat und dann mit dem zweiten Bildungsweg, während und neben der beruflichen Tätigkeit, die Matura nachmacht, das allgemein bildende Gymnasium für Berufstätige besucht - früher hat das Arbeitermittelschule geheißen - und dann

weiterstudiert, der soll, weil ja das ein echter zweiter Bildungsweg ist, eventuell vorgezogen werden. Das ist auch zwei- oder dreimal schon vorgekommen.

Ich möchte erwähnen, daß es in Wien den größten Andrang auf die Turnusplätze gibt. Sechs von zehn Medizinern studieren in Wien, aber den Turnusplatz nehmen nicht nur die Wiener in Anspruch, sondern zwei Drittel der Jungmediziner. Die wollen den Turnus nicht in ihren Heimspitälern machen, die wollen in Wien bleiben.

Daraufhin haben wir gesagt, wir können ja keine Polizei einführen, die das nachprüft. Wenn nun die Eltern in Amstetten wohnen, aber der Student sagt, daß er schon seit vier Jahren in Wien wohnt und studiert und daher eigentlich ein Wiener oder Wahlwiener ist, kann man gar nichts machen.

Ich habe nun allen - ich komme jetzt auf Ihre Frage zu sprechen - Spitalerhaltern - den Spitalerhaltern des Hanusch-Krankenhauses, des St. Anna-Kinderspitals, der geistlichen Spitäler und auch der Unfallversicherung - geschrieben. Ich habe ihnen den Vorschlag gemacht: Machen wir das gemeinsam, legen wir eine gemeinsame Liste auf, das würde die Turnuswartzeiten sofort halbieren, wahrscheinlich sogar zwei Drittel ausmachen.

Ich muß aber auch erwähnen - ich habe das nie in der Öffentlichkeit hervorgehoben, weil ich das eigentlich nicht zur Polemik nützen will, aber da Sie mich heute danach fragen, kann ich Ihnen das einmal erzählen -: Tatsache ist, daß mir nur ein einziges Spital positiv geantwortet hat, nämlich das St. Anna-Kinderspital. Die meisten Spitäler haben mir darauf überhaupt nicht geantwortet. Den rüdesten Brief habe ich von der AUVA bekommen, und zwar mit der Feststellung: "Kümmern Sie sich um Ihre eigenen Angelegenheiten." Das Hanusch-Krankenhaus hat mir einen freundlichen ablehnenden Brief geschrieben. Die geistlichen Spitäler haben folgenden Standpunkt vertreten: Wir wollen nur Glaubensangehörige in unserem Spital haben, die sich mit unserem Glauben und mit unserer Religion identifizieren.

Ich verstehe das schon bis zu einem gewissen Grad. Ich habe Ihnen dann noch einmal versucht, einen Vorschlag zu unterbreiten, aber darauf sind sie nicht eingegangen.

Sie sehen, ich habe keinen Einfluß!

Präsidentin Eveline Andrlík: Danke. Damit ist die 2. Anfrage beantwortet.

Wir kommen zur 3. Anfrage. Sie wurde von Herrn Abg. Mag. Karl an Herrn Landeshauptmann-Stellvertreter Mayr gerichtet. Ich bitte um die Beantwortung.

Landeshauptmann-Stellvertreter Mayr: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Die Frage, die Herr Abg. Mag. Karl an mich gestellt hat, lautet: "Welche Vorteile erwarten Sie sich durch Ihren Vorschlag der Änderung des Art. 108 B-VG dahingehend, daß das Land Wien in Zukunft auch aus mehreren Gemeinden bestehen kann?"

Ich möchte zunächst einmal festhalten, daß ich einen solchen Vorschlag, daß das Land Wien aus mehreren Gemeinden bestehen könnte, nicht gemacht habe, sondern daß das lediglich eine Konsequenz im Falle einer Änderung des Art. 108 B-VG wäre. Der Art. 108 der Bundesverfassung behandelt nämlich Wien anders als die anderen Bundesländer, indem er normiert, daß der Wiener Gemeinderat gleichzeitig auch die Funktion des Wiener Landtags innehat. Das ist eine Sonderstellung für Wien, die zugegebenermaßen zunächst einmal zu einer verwaltungsmäßigen Vereinfachung führt. Wie wir ja alle wissen, spielt sich das folgendermaßen ab: Der Landtag wird geschlossen, der Gemeinderat beginnt, und derselbe Personenkreis bleibt im selben Saal.

Wenn man den Art. 108 B-VG streichen würde, sodaß Wien den anderen Bundesländern gleichgestellt ist, dann hätte das zunächst einmal die rechtliche Folge, daß der Gemeinderat nicht gleichzeitig der Landtag ist. Das muß nicht heißen, daß in Zukunft dann mehr Mandatare tätig sein würden, sondern das

könnte durchaus heißen, daß sowohl der Gemeinderat als auch der Landtag personell so besetzt werden, daß in der Summe die Zahl 100 nicht überstiegen wird.

Es würde mich sehr interessieren, welche wirtschaftlichen und politischen Folgen eine solche Handlung hätte. Erlauben Sie mir, einiges über die politischen Folgen zu sagen!

Österreich hat etwa 2.400 Gemeinden. Im Gegensatz zu der weitverbreiteten Meinung, daß die Gemeinde Wien einen besonders guten Zugang zu den Bundesdienststellen hat, muß ich sagen, daß das nicht der Fall ist. Aus der Natur der Sache heraus glauben die Bundesdienststellen, weil sie ihren Sitz in Wien haben, selbst Fachleute in bezug auf Wiener Angelegenheiten zu sein.

Wenn es nun zu einer Teilung käme, dann könnte man sozusagen die Lobbytätigkeit, die das Land Wien ausüben kann - ich möchte hier einschieben, zugunsten des Landes Wien, denn meinem Gefühl und meiner Meinung nach üben nicht alle Abgeordneten des Wiener Landtags die Lobbytätigkeit zugunsten des Landes Wien aus, manche machen das auch zugunsten des Landes Niederösterreich, ich hoffe jedoch, daß die Mehrheit das für das Land Wien tun würde -, verstärken. Wir könnten getrennt als Land und Gemeinde auftreten.

Ich würde mir erwarten, daß dann Verhandlungen mit den Gemeinden, die am Rande Wiens liegen, über Vereinbarungen mit der Gemeinde Wien leichter möglich sind, wenn sie sich nicht gleichzeitig einer Landesregierung gegenübersehen. Es ist leichter, wenn diese Gemeinden nur mit dem Wiener Bürgermeister, der zwar eine größere Gemeinde hat, verhandeln müßten. Daraus würde ich mir eine Reihe von Möglichkeiten in bezug auf eine objektive Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden erhoffen und nicht jene Haltung, wie sie der Wiener ÖVP-Obmann einnimmt - es tut mir leid, wenn er nicht anwesend ist, aber das ist sein Problem -, bei der man eine gewisse Großzügigkeit an den Tag legen soll. Das heißt zu deutsch: "Wiener zahlt für die Niederösterreicher!"

Wir haben ja heute einen Vorschlag zu behandeln, daß für die Niederösterreicher im Zentrum Wiens kostenlose Park-and-ride-Parkplätze geschaffen werden sollen. Man soll die Autofahrer dazu verlocken, mitten in das Stadtzentrum zu fahren, und dann dort einen kostenlosen Parkplatz anbieten. Ich habe etwas Absurderes erst selten gehört.

Es würden sich also hier bessere Gesprächsmöglichkeiten ergeben. Es würden letzten Endes auch Gespräche über Grenzänderungen leichter fallen, wenn die Gemeinden rund um Wien ihre Selbständigkeit und Eigenständigkeit bewahren würden, wenn sie nicht zu einem Bezirk werden würden.

Jetzt können Sie mich noch fragen: Warum ist gerade jetzt diese Frage aufgeworfen worden? - Ich kann Ihnen diese Frage, aus meiner Sicht gesehen, durchaus beantworten.

Das Land Niederösterreich hat einen Beschuß gefaßt, und zwar bezieht sich dieser auf die Errichtung einer eigenen Landeshauptstadt. Dieser Beschuß ist noch nicht in Kraft getreten, weil darin ein Passus enthalten ist. Inwieweit die Maßnahmen zur Errichtung einer Landeshauptstadt überhaupt gedeckt sind, wenn dieses Gesetz einen Passus, nämlich den Art. 2, enthält - das heißt, das tritt erst durch eine Verordnung der Landesregierung in Kraft -, möchte ich hier nicht untersuchen.

Faktum ist, daß man in unserem Nachbarbundesland nach einem nicht in Kraft gesetzten Gesetz handelt und daß dieses Handeln dazu führt, daß es eine Verlagerung der Mittel aus den finanzstarken Gemeinden weg gibt. Das trifft in erster Linie die niederösterreichischen Gemeinden rund um Wien. Diese niederösterreichischen Gemeinden gehören, gerade aufgrund des Naheverhältnisses zu Wien, zu den finanzstärksten Gemeinden.

Ich möchte ein einziges Beispiel dafür anführen, das sozusagen als Axiom gelten kann, weil es nicht bewiesen werden muß, und zwar betrifft dieses Beispiel die Gemeinde Vösendorf. Also diese Gemeinden rund um Wien gehören zu den finanzstärksten Gemeinden innerhalb Niederösterreichs, und

denen werden Mittel abgeschöpft, um eine Verkehrslösung beziehungsweise eine Infrastrukturlösung in Niederösterreich herbeiführen zu können, die dieselben Gemeinden aber, denen man die Mittel abschöpft, benachteiligt.

Wundern Sie sich daher nicht, daß es aufgrund dieses Fakts in diesen Gemeinden Unruhe gibt, daß die Bürgermeister dieser Gemeinden besorgt sind und daß die Bürgermeister dieser Gemeinden versuchen, ihre Situation zu verbessern. Ich möchte Ihnen das anhand eines Rechenbeispiels erklären:

Jene Gemeinden, die seinerzeit zum Land Wien gehört haben und 1954 rückgegliedert worden sind, haben dem Land Niederösterreich im Jahr 1989 über ihre Gemeindeanteile hinaus - ich rechne selbstverständlich nicht jene Ertragsanteile, die den Gemeinden zufließen, sondern ich rechne nur jene Ertragsanteile, die das Land Niederösterreich bekommt, weil diese Gemeinden zum Land Niederösterreich gehören - einen Betrag in der Höhe von 1,6 Milliarden Schilling gebracht. Sie werden darüber hinaus auch in Form der Landesumlage zur Kasse gebeten. Das heißt, zehn Prozent der ihnen zustehenden Gemeindeertragsanteile werden vom Land als Landesumlage abgeschöpft. Nur ein Bruchteil dieser zehn Prozent kann von diesen Gemeinden verwendet werden und ebenso nur ein Bruchteil dieser 1,6 Milliarden an Landesgeldern.

Nun sind die Bürgermeister dieser Gemeinden, wie auch die Entwicklung zeigt - ich zitiere noch einmal die Gemeinde Vösendorf -, sehr gute Rechner. Nun einen Betrag in der Größenordnung von 1,8 Milliarden Schilling zu verlieren, ist für diese Gemeinden nicht lustig. Ich habe daher Überlegungen in mehrfacher Hinsicht angestellt:

Die Auseinanderteilung zwischen Landtag und Gemeinderat würde in bezug auf die politische Vertretung der Stadt Wien eine Reihe von Vorteilen bringen. Sie würde bessere Vereinbarungen zwischen Wien und den Umlandgemeinden, auf der Ebene zweier gleichberechtigter Partner, auf der Ebene "strenge Rechnung gute Freunde" und nicht auf der ÖVP-Ebene "wir schenken Euch etwas", ermöglichen. Sie würde auch die Veränderung der Landesgrenzen erleichtern.

Lassen Sie mich zum Abschluß noch etwas sagen. Es ist mir bewußt, daß eine solche Entwicklung eine mühsame Entwicklung bedeutet. Es ist mir mit aller Deutlichkeit bewußt, daß wir darüber sehr lange diskutieren werden müssen, aber, meine Damen und Herren, ich glaube, daß ein Meinungsbildungsprozeß nur so begonnen werden kann. Dieser Meinungsbildungsprozeß muß ja nicht unbedingt auf Anhieb zu einer Lösung führen. Es sind viele Zwischenstufen denkbar! Ohne einmal darüber nachzudenken, warum Wien eine andere Stellung innerhalb der neun Bundesländer haben muß, wird es nicht gehen.

Dieses Nachdenken zugunsten des Landes sollten wir einleiten, und ich möchte Sie einladen, sich diese Überlegungen einmal gründlich anzuschauen. Ich kann Ihre Entscheidung nicht beeinflussen, aber ich möchte Sie einladen, diese Überlegungen einmal gründlich durchzudenken, sie einmal aus der Position eines Wiener Abgeordneten zu prüfen und die Interessenvertretung des Landes Wien über eventuelle parteipolitische Erwägungen zu stellen.

Wenn Sie eine solche Haltung einnehmen, werden Sie in uns Partner finden, die bereit sind, unvoreingenommen, offen und ohne jede Mentalreservation über die sich daraus ergebenden Probleme zu diskutieren.

Präsidentin Eveline Andrlík: Danke. Die erste Zusatzfrage? - Bitte, Herr Abgeordneter.

Abg. Mag. Karl: Herr Landeshauptmann-Stellvertreter!

Sie tun ja gerade so, als ob zwischen Niederösterreich und Wien ausgesprochen schlechte Beziehungen herrschten. Ich sehe das eigentlich nicht so.

Ich versteh'e auch nicht, warum Park-and-ride-Plätze im Stadtzentrum von Wien keine Leistung für Wien sind, sondern primär eine für Niederösterreich. Auf diesen Plätzen werden sicher auch Wiener und

Touristen parken. Ich sehe das ein bißchen anders.

Herr Landeshauptmann-Stellvertreter, ich muß auch zurückweisen, daß Sie der ÖVP und insbesondere dem Landesparteiobmann unterstellen, er würde niederösterreichische Interessen vertreten. Natürlich vertritt er Wiener Interessen, das hat sich doch schon vielfach gezeigt.

Sie haben auch die Vorteile der Umlandgemeinden bei dieser von Ihnen angestrebten Lösung erwähnt. Diese Lösung wäre ja nur im Zusammenhang mit einem Verfassungsgesetz des Bundes sowie der Länder Wien und Niederösterreich möglich.

Welche Realität messen Sie Ihrem Vorhaben zu, wenn selbst Ihr sozialistisches Gegenüber in Niederösterreich, Herr Landeshauptmann-Stellvertreter Höger, sich gegen den Beitritt der Umlandgemeinden zu Wien ausgesprochen hat?

Präsidentin Eveline Andrlik: Herr Landeshauptmann-Stellvertreter Mayr, bitte.

Landeshauptmann-Stellvertreter Mayr: Meine Damen und Herren!

Ich darf nicht nur Ihre Frage beantworten, ich darf, gestatten Sie mir das, Herr Abgeordneter, auch die Polemik beantworten.

Wenn man im verbauten Gebiet ernsthaft kostenlose Park-and-ride-Plätze vorschlägt, dann lädt man den mit dem Auto Einpendelnden ein, möglichst weit in das Stadtzentrum zu fahren. Unser Konzept verfolgt das Gegenteil.

Unser Konzept sieht aus vielen Gründen vor, vor allem aber aus umweltschützerischen Gründen, daß derjenige, der nach Wien einpendelt, mit seinem Pkw die von ihm nächste Haltestelle des öffentlichen Verkehrs anfährt. Dazu haben wir mit einer von uns ausgegangenen Initiative den Verkehrsverbund geschaffen, der einen Umkreis von 60 Kilometern rund um die Stadt erfaßt. Wir meinen, die Autofahrer sollten bereits weit außerhalb der Stadt auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen.

Da wir, wo Sie immer von Marktwirtschaft reden, nicht daran denken, Polizisten zur Überprüfung einzusetzen, schlagen wir vor, das einfachste und zweckmäßigste Mittel dafür einzusetzen. Außerhalb des dicht verbauten Gebietes - ich bitte Sie jetzt, zur Kenntnis zu nehmen, daß ich das Wort "Stadtgrenze" vermieden habe -, das kann nämlich innerhalb, aber auch außerhalb der Stadtgrenzen sein, soll das Parken kostenlos sein. Wer aber in das dicht verbaute Gebiet hineinfahren will, der muß eine Parkgebühr bezahlen. Das ist ein Konzept, das Sie aus vielen Gründen heute ändern wollen.

Wenn der Landesparteiobmann der Wiener ÖVP erklärt, man müsse Niederösterreich gegenüber ein bißchen großzügig sein, dann heißt das, daß er die Steuermittel seiner Wähler dazu verwenden will, daß die niederösterreichische ÖVP Politik machen kann. Wenn er das ernsthaft meint, dann wird er das auch ernsthaft gegenüber den Wienerinnen und Wienern vertreten müssen. Sagen Sie bitte nicht, daß das nicht bereits im hohen Ausmaß der Fall ist. Ich kann Ihnen das nämlich ziffernmäßig nachweisen.

Was wir auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs, was wir auf dem Gebiet des Krankenanstaltenwesens und was wir auf dem Gebiet der Ver- und Entsorgung auch für andere an Leistungen erbringen müssen, das geht in die Milliarden. Wenn dann ein bedeutender, verantwortlicher Politiker der zweitgrößten Partei dieses Hauses sagt, da müsse man halt etwas großzügig sein, meine Damen und Herren, dann hat er eigentlich seine Pflicht - und lassen Sie mich das sehr deutlich sagen - gegenüber den Wienerinnen und Wienern nicht erfüllt.

Herr Abgeordneter, Sie irren sich! Ich habe nicht verlangt, daß die Verfassungen der Wiener, der Niederösterreicher und des Bundes geändert werden müssen. Der erste Schritt einer solchen Überlegung ist sehr einfach: Acht Bundesländer haben landesintern eine ganz bestimmte Art der Verfassung. Es wird wieder ein Prüfstein sein, ob Sie beziehungsweise welche Interessen Sie in diesem Haus vertreten. Acht Bundesländer haben eine bestimmte interne Verfassung. Das neunte Bundesland wird anders

behandelt. Das ist eine Angelegenheit, die zunächst einmal nur uns betrifft und erst dann den Verfassungsgesetzgeber der Bundesverfassung. Ein anderes Bundesland ist bei der Änderung oder Streichung des Art. 108 B-VG nicht involviert. Lassen Sie mich das sehr ausdrücklich festhalten!

Ich kann daher Ihre Frage in diesem Sinne nicht beantworten, aber ich habe sie ja in meiner ersten Antwort schon vorweggenommen. Mir geht es um die Meinungsbildung. Lassen Sie mich das folgendermaßen ausdrücken:

Mir geht es darum, die Gretchenfrage zu stellen, nicht in der Originalfassung, "wie hältst Du es mit der Religion", sondern in der Fassung, "wie halten es die in diesem Haus vertretenen Parteien mit der Interessenvertretung der Wiener". Fühlen sie sich als ein verlängerter Arm einer Bundesorganisation, die hier andere Interessen zu vertreten hat, oder fühlen sie sich in erster Linie als Wiener Interessenvertretung? - Das ist die Gretchenfrage, die an Sie gestellt wird.

Präsidentin Eveline Andrlík: Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? - Bitte, Herr Abgeordneter.

Abg. Mag. Karl: Herr Landeshauptmann-Stellvertreter!

Wir sind natürlich gerne bereit, mit Ihnen über Standorte der Park-and-ride-Parkplätze zu diskutieren. Aber es kann doch wirklich nicht ernsthaft behauptet werden, daß die Errichtung von Park-and-ride-Plätzen auf Wiener Boden eine Angelegenheit von Niederösterreich ist.

Zu Ihrer Polemik gegen Herrn Landesparteiobmann Dr. Wille möchte ich jetzt gar nichts mehr sagen. Dr. Wille wird sich ja heute ohnehin noch zum Wort melden und Ihnen dann selber die gebührende Antwort geben.

Sie haben darauf hingewiesen, Herr Landeshauptmann-Stellvertreter, daß das eigentlich eine Angelegenheit ist, die nur den Bund und Wien angeht. Da muß ich sagen: Naja, dann wird eben keine niederösterreichische Umlandgemeinde dem Land Wien beitreten.

Ich möchte Sie nun etwas anderes fragen. Wenn diese von Ihnen gewünschten Verfassungsänderungen durchgeführt wären, dann wäre es ja auch möglich, die 23 Wiener Bezirke zu selbständigen Gemeinden zu erheben. Werden Sie sich im Sinne der Autonomie der Bezirke und der verstärkten Dezentralisierung dafür einsetzen, daß die 23 Wiener Bezirke zu selbständigen Gemeinden erhoben werden?

Präsidentin Eveline Andrlík: Bitte, Herr Landeshauptmann-Stellvertreter.

Landeshauptmann-Stellvertreter Mayr: Ich stelle eigentlich ein sehr einseitiges Gespräch zwischen uns beiden fest. Ich stelle fest, daß Sie... (Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler: Das ist in einer Fragestunde leider so!) Naja, wir müssen ja nicht nur in der Fragestunde diskutieren. Ich bin ja gerne bereit, auch woanders mit Ihnen zu diskutieren.

Was ich aber immer wieder als eine Zeitverschwendug beurteile, ist, wenn das Argument des anderen nicht gehört werden will, mit Absicht oder auch nicht, das weiß ich nicht. (Abg. Mag. Karl: Ich habe es schon gehört!) Ich habe ausdrücklich gesagt, meine Damen und Herren, das wird ein langer Prozeß werden und dieser Prozeß wird sicherlich nicht auf einmal abzuschließen sein. Der erste Schritt eines solchen Prozesses ist die "innerwiener Meinungsbildung". Da gibt es keine Grenzänderung, das bedeutet keine andere Veränderung, da ist keine sonstige... (Abg. Mag. Karl: Darum habe ich Ihnen eine innerwiener Frage gestellt!) Okay. Ich nehme zur Kenntnis, daß es Ihr Stil bei Diskussionen ist, auf eine Antwort nicht einzugehen beziehungsweise sie nicht zu akzeptieren, sondern etwas anderes zu sagen, als die Antwort war. Das ist durchaus möglich, Herr Magister. Ob es im Sinne einer demokratischen Auseinandersetzung liegt, Ideen aneinander zu messen, das wage ich zu bezweifeln, aber ich überlasse Ihnen diese Methode gerne. Sie brauchen keine Angst zu haben, daß wir Ihnen das nachmachen werden. Wir werden das sicher nicht tun.

Sie haben mir eine "innerwiener Frage" gestellt. Lassen Sie mich diese Frage sehr offen beantworten: Das Stadtgebiet von Wien stellt im wesentlichen eine einzige, in sich geschlossene Stadt dar. Wir Sozialisten sind - und das ist von uns ausgegangen - zu einer Dezentralisierung in den Bezirken übergegangen. Wir haben einen sehr klaren und sehr eindeutigen Grundsatz dazu ausgesprochen. Die Dezentralisierung muß bedeuten, daß die volle politische Verantwortung bei der Bezirksvertretung liegt, soweit die Sachen auch in ihren Kompetenzbereich übertragen worden sind. Die volle politische Verantwortung kommt nur dann zum Tragen, wenn es keine Einschränkung in der Entscheidungsfreiheit der Bezirksvertretungen gibt. Das ist meine feste Überzeugung, und lassen Sie mich, wenn Sie wollen, auch einen Motivenbericht dazu bringen.

Ich bin der Meinung, daß Politik nicht darin besteht, Polemiken zu führen, sondern daß Politik in erster Linie darin besteht, Sachentscheidungen zu treffen, natürlich manchmal auch unangenehme Sachentscheidungen zu treffen, und diese Sachentscheidungen vor den Wählern, Wienerinnen und Wiedern dann offen, klar und deutlich zu vertreten.

Wenn wir also den Bezirksvertretungen mehr Rechte geben, dann müssen wir auch sehr genau prüfen: Können diese Rechte überhaupt wahrgenommen werden, und zwar in der Form der in Österreich mit einer Gemeinde verbundenen Gemeindeautonomie und mit den Möglichkeiten, die eine Gemeindeautonomie eröffnet. Um das sehr drastisch auszudrücken: Eine Gemeinde ist verpflichtet, für die Wasserversorgung ihres Gemeindegebietes Vorsorge zu treffen.

Ich glaube, daß es nicht sinnvoll ist, die Wiener Wasserversorgung aufzuteilen. Man könnte sich auch vorstellen, eine Gemeinde - und hier könnte man die Zentralverwaltung sehr entlasten - wäre für den öffentlichen Verkehr zuständig. Ich glaube, kein vernünftiger Mensch wird auf die Überlegung kommen, das Verkehrsnetz der Wiener Verkehrsbetriebe aufzuteilen. (Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler: Landesbahnen!)

Meine Damen und Herren! Eine Landesbahn hat Anspruch auf die Abdeckung von 90 Prozent des Defizits durch die Österreichische Bundesregierung. Das schaue ich mir an, was unser Koalitionspartner im Bund dazu sagt, wenn ich die Wiener Verkehrsbetriebe in Landesbahnen umwandle. Aber ich lade Sie ein, mit mir das Anliegen zu vertreten, die Wiener Verkehrsbetriebe in Landesbahnen umzuwandeln. Ich verspreche Ihnen, daß wir mit allem Nachdruck diesen Vorschlag in all den Gremien, die uns zur Verfügung stehen, vertreten werden. Ich freue mich darauf, daß Sie das im Bund gegenüber den anderen Bundesländern auch tun werden. Man soll nur ein bißchen vorsichtig sein. Ein bißchen etwas soll man schon verstehen, Herr Magister. (Abg. Mag. Kauer: Jetzt polemisieren aber Sie, Herr Landeshauptmann-Stellvertreter!) Ein bißchen etwas soll man verstehen. Ein bißchen was soll man verstehen, wenn man einen Zwischenruf macht, nicht viel, aber ein bißchen! (Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler: Dann wird das Privatbahnengesetz geändert werden?) Ja, da werden die anderen aber Freude haben. Da werden Ihre steirischen Freunde Freude haben, und da werden wir mit der Badner Bahn auch Freude haben. Da werden die Niederösterreicher auch Freude haben. Wissen Sie überhaupt, daß die Badner Bahn zu 96 Prozent der Stadt Wien gehört, daß wir das halbe Defizit für die Niederösterreicher zahlen? - Das ist nur ein Beispiel!

Meine Damen und Herren! Ich komme zum nächsten Punkt: Installieren wir auch ein Landesbauamt und übernehmen wir die Bauaufträge der Gemeinde? Wir könnten ja anhand eines Beispiels aus dem Ausland - das sollte ja nicht verboten sein, obwohl wir über Wiener Dinge reden -, demonstrieren, was es bedeutet, wenn Bezirke zu Gemeinden werden und diese dann die volle Autonomie einer Gemeinde haben.

Berlin ist auf diesem Weg einen deutlichen Schritt vorangegangen, jedoch noch nicht mit allen Konsequenzen. Das Ergebnis sieht schlicht und einfach so aus: Die Berliner Verwaltung ist doppelt so teuer wie die Wiener Verwaltung.

Das konnte sich Berlin bis vor kurzem leisten. Ich gestehe das neidlos zu, weil Berlin wahrhaft genug andere Probleme zu lösen gehabt hat, die mit Geld allein nicht aufzuwiegen gewesen sind. Das konnte sich die Stadt Berlin deswegen leisten, weil sie von der Bundesrepublik Deutschland pro Kopf noch einmal soviele Steuermittel zugeteilt erhalten hat, wie ihr aufgrund des deutschen Finanzausgleichs zugestanden wären.

Das würde für Wien eine Größenordnung von zusätzlichen 20 Milliarden bedeuten. In Berlin hat man das absichtlich und bewußt so gemacht, und zwar als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme. Das ist eine geteilte Stadt, mitten im kommunistischen Meer, die mit einer großen Anzahl von Problemen behaftet ist.

Ich kann nicht glauben, Herr Mag. Karl, daß es eine ernsthafte Absicht von gewissenhaften Menschen ist, einer Stadt die Crux eines doppelt so hohen Verwaltungsapparates aufzubürden. Ich kann das nicht glauben! (Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler: Dann brauchen Sie aber auch bei der Aufhebung des Art. 108 B-VG...)

Präsidentin Eveline Andrlík (das Glockenzeichen gebend): Herr Abgeordneter, Herr Landeshauptmann-Stellvertreter Mayr ist am Wort.

Landeshauptmann-Stellvertreter Mayr (fortsetzend): Es gibt ein Problem, gegen das selbst Götter vergebens kämpfen. Ich nehme zur Kenntnis, ich kann es nicht ändern.

Meine Damen und Herren! Ich darf abschließend noch einen Satz sagen: Wir werden bereit sein, alle Sachbereiche einer dezentralen Entscheidung zu unterziehen, selbstverständlich mit den dazugehörigen Mitteln, damit die einzelnen Bezirksvertretungen autonom sind und auch möglicherweise konträre Entscheidungen herbeiführen können, ohne daß die Stadt als Ganzes ihren Zusammenhang verliert.

Weiter werden wir nicht gehen, weil wir verantwortungsbewußt gegenüber unseren Bürgern und Steuerzahlern agieren. Wir wollen ihnen keine Lasten und Zustände aufbürden, die sich erfahrungsgemäß, aber auch vernunftsgemäß, dann als nicht erträglich für die Wienerinnen und Wiener herausstellen würden. (Abg. Mag. Karl: Dieser eine Satz hätte mir auch genügt!)

Präsidentin Eveline Andrlík: Danke. Damit ist die 3. Anfrage erledigt.

Wir kommen zur 4. Anfrage. Sie wurde von Herrn Abg. Prinz an Herrn Amtsführenden Stadtrat Dr. Swoboda gestellt. Ich ersuche um die Beantwortung.

Amtsführender Stadtrat Dr. Swoboda: Frau Präsidentin! Herr Abgeordneter! Meine Damen und Herren!

Ich habe in letzter Zeit konkret keine Verhandlungen mit Minister Dr. Schüssel hinsichtlich der Bundesstraßenverbindung zwischen Süd- und Ostautobahn geführt.

Ich habe aber schon vor dem Jahreswechsel eine Variantenstudie erhalten, wie eine solche Straßenverbindung ausschauen könnte. Ich habe immer wieder, in vielen Gesprächen darauf hingewiesen, daß diese Bundesstraße absolut notwendig ist, insbesondere im Zusammenhang mit dem möglichen Bau eines Frachtenbahnhofs im Süden der Stadt. Ich habe vor wenigen Tagen Herrn Bundesminister Dr. Schüssel einen Brief geschrieben, in dem ich ihn dringend ersuche, zu einer Entscheidungsfindung zu kommen.

Ich möchte noch einmal betonen: Für den von uns auch in Aussicht gestellten Frachtenbahnhof und für die Entlastung der Wohngebiete im Süden Wiens und in den angrenzenden Orten Niederösterreichs scheint mir eine solche Straßenverbindung absolut notwendig zu sein.

Präsidentin Eveline Andrlík: Danke. Die erste Zusatzfrage? - Bitte, Herr Abgeordneter.

Abg. Prinz: Herr Stadtrat!

Sie haben soeben gesagt, es gibt mehrere Varianten in bezug auf diese Verbindung. Sie haben

jetzt ebenfalls erwähnt, daß es aufgrund der Situation im Bereich der Südosttangente dringend erforderlich ist, eine Lösung zu finden, die ohne Zweifel umweltfreundlich sein muß.

Sind Sie der Meinung, daß diese Trassenführung auf niederösterreichischem Gebiet stattfinden muß, um die Bezirke, die Sie angeschnitten haben, aber auch um Simmering zu entlasten?

Präsidentin Eveline Andrlik: Bitte, Herr Stadtrat.

Amtsführender Stadtrat Dr. Swoboda: Herr Abgeordneter!

Der wesentliche Teil dieser Straße sollte, meiner Meinung nach, auf niederösterreichischem Gebiet geführt werden, muß sogar dort geführt werden, weil nur dort ein sinnvoller Autobahnanschluß möglich ist.

Ich möchte auch mit den Gemeinden, die davon betroffen sind - ich meine, im wesentlichen unter Wahrung der Umweltschutzmaßnahmen positiv davon betroffen sind -, Gespräche aufnehmen. Es geht nicht darum - um an die vorhergehende Diskussion anzuschließen -, Probleme aus Wien nach Niederösterreich zu schaufeln. Es ginge darum, gemeinsam eine Lösung zu finden, wie wir die Wohngebiete in diesem Siedlungsbereich vom Schwerverkehr entlasten könnten.

Ein Frachtenbahnhof, wenn er im Süden der Stadt situiert würde, hätte Auswirkungen, vor allem auch positive Auswirkungen, auf niederösterreichisches Gebiet. Ich nehme nicht an, daß es dann dort eine Zollkontrolle gibt, ob die Ware, die dort aufgegeben werden soll, in Wien oder in Niederösterreich hergestellt worden ist.

Präsidentin Eveline Andrlik: Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? - Bitte, Herr Abgeordneter.

Abg. Prinz: Herr Stadtrat!

Wenn Sie den Frachtenbahnhof ansprechen, dann ist es ja sehr naheliegend, daß der Frachtenbahnhof und die Güterterminals, die an der Donau liegen, sozusagen zu einer Symbiose verbunden werden.

Sind Sie der Meinung, daß man diese Autobahn oder diese Bundesstraße bis an die Donau oder vielleicht sogar darüber führen soll, um diese Verbindung zwischen Hafen Freudenau, Alberner Hafen und Güterumschlagefrachtenbahnhof herzustellen?

Präsidentin Eveline Andrlik: Bitte, Herr Stadtrat.

Amtsführender Stadtrat Dr. Swoboda: Herr Abgeordneter!

Ich bin der Meinung, daß es im Zuge dieser Überlegungen sinnvoll erscheint, auch das Hafengebiet bundesstraßenmäßig besser anzuschließen, als das derzeit der Fall ist. Das hängt aber mit den Überlegungen zur ganzen Entwicklung in diesem Raum zusammen.

Ich bin nicht der Meinung, daß diese Straße über die Donau geführt werden soll, denn diese Straße über die Donau zu führen, hieße, in die Lobau, in dieses Erholungsgebiet der Wiener, einen Eingriff zu machen, den man nicht so ohneweiteres vertreten kann. Das soll aber nicht heißen, daß man nicht auch Überlegungen anstellen kann, inwieweit - ich möchte keine neuen Tunnelvarianten in die Diskussion einbringen - nun mittel- oder langfristig eine Anbindung unter der Donau oder unter dem Gebiet der Lobau an das Straßennetz nördlich sinnvoll ist.

Ich glaube, daß man sich solche Varianten durchaus überlegen kann. Aber jede Belastung und Belästigung des Erholungsgebiets und Naturparks Lobau durch eine Straßenführung kommen für mich überhaupt nicht in Frage.

Präsidentin Eveline Andrlik: Danke. Damit ist die 4. Anfrage erledigt.

Wir kommen zur 5. Anfrage. Sie wurde von Herrn Abg. Mag. Kauer ebenfalls an Herrn Amtsführen-

den Stadtrat Dr. Swoboda gestellt. Ich bitte um die Beantwortung.

Amtsführender Stadtrat Dr. **Swoboda**: Herr Magister!

Es hat keine konkreten Verhandlungen im eigentlichen Sinn des Wortes gegeben. Aber Herr Landeshauptmann Dr. Zilk, Herr Landeshauptmann-Stellvertreter Mayr, Herr Stadtrat Dr. Häupl, Herr Stadtrat Hatzl und ich haben bei allen Gesprächen mit den Österreichischen Bundesbahnen oder mit dem Verkehrsminister auf die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen hingewiesen.

Was hat sich in der letzten Zeit noch getan? -

Erstens. Die Österreichischen Bundesbahnen haben bei Frau Prof. Lang ein Gutachten in Auftrag gegeben, das Auskunft über die Lärmsituation an einzelnen Streckenstücken der Österreichischen Bundesbahnen in Wien gibt. Das ist mehr oder weniger eine Tatsachenfeststellung über den objektiven und meßbaren Lärm und über das subjektive Empfinden der Bürger, die in diesem Bereich wohnen.

In Gesprächen, in die auch die Magistratsabteilung 22 eingeschaltet war, hat sich nun ergeben, daß dieser "Lärmfeststellungskatalog" nicht den Anforderungen hinsichtlich der zu setzenden Maßnahmen entspricht, die wir an ihn stellen, weil natürlich auch die zukünftige Führung, insbesondere die Führung des Güterverkehrs, besonders zu berücksichtigen ist. Dadurch erhalten wir nicht nur den Status quo des Lärms, sondern auch die Werte des wahrscheinlich sich entwickelnden Lärms aufgrund der zukünftigen Zugführungen.

Daher sind wir an die Österreichischen Bundesbahnen herangetreten, diesen Aspekt der zukünftigen Entwicklungen besonders zu beachten.

Zweitens. Ich bin informiert worden, daß der Verkehrsminister beabsichtigt, auch die HL-AG zu beauftragen, hinsichtlich der zukünftigen Führung und des zukünftigen Baus von Strecken strenge Lärmschutznormen einzuhalten beziehungsweise Lärmschutzvorkehrungen zu treffen, und zwar auch entlang von Strecken, die bereits existieren. So haben sich die Bundesbahnen grundsätzlich auch dazu bekannt, zum Unterschied von früher, auch bei bestehenden Strecken Lärmschutzvorkehrungen anzubringen.

Drittens. Ich darf Sie darüber informieren, daß die Österreichischen Bundesbahnen im Zuge von Sanierungsarbeiten entlang der Schnellbahn, im Bereich zwischen Radetzkyplatz und Donaukanal - ich weiß nicht, ob damit schon begonnen worden ist, oder ob erst in Kürze damit begonnen werden wird -, auch Lärmschutzvorkehrungen treffen werden.

Präsidentin Eveline **Andrlík**: Die erste Zusatzfrage? - Bitte, Herr Abgeordneter.

Abg. Mag. **Kauer**: Diese Geschichte geht jetzt schon 19 Jahre so. Seit ungefähr 1972 verfolgt uns dieses Problem. Ich selber befasse mich seit 13 Jahren damit.

Wenn ich eine Frage in bezug auf die Lärmschutzmaßnahmen bei der Schnellbahn im 3. Bezirk stelle, wird mir immer erklärt, daß bereits Gutachten in Auftrag gegeben worden sind, daß bereits Untersuchungen angestellt werden und daß Lösungen direkt vor der Verwirklichung stehen. Dann vergehen Jahre, dann kommt eine Wahl und dann lese ich in einem Blatt der SPÖ (hebt eine Vergrößerung eines Zeitungsblattes hoch): "Ruhiger schlafen an der S-Bahn". Die Wahl zieht vorbei, die S-Bahn-Züge auch und ändern tut sich rein gar nichts. Das ist die Wahrheit!

Daher möchte ich jetzt eine Zusatzfrage an Sie, Herr Amtsführender Stadtrat, richten: Bis wann werden die Bewohner des 3. Bezirks tatsächlich mit effizienten Lärmschutzmaßnahmen rechnen können? - Man kann ihnen ja nicht raten, sie sollen alle SPÖ-Blätter von Wahlen sammeln und sich zudecken, damit sie den Schnellbahnlärm nicht hören!

Präsidentin Eveline **Andrlík**: Bitte, Herr Stadtrat.

Amtsführender Stadtrat Dr. **Swoboda**: Ich glaube, Herr Magister, für Demagogik ist hier kein Platz.

Aber das muß ich Ihnen überlassen.

Ich möchte Ihnen folgendes sagen: Wenn Sie nach einer konkreten Maßnahme fragen, so habe ich Ihnen bereits gesagt, daß noch heuer zwischen Radetzkyplatz und Donaukanal Lärmschutzmaßnahmen gesetzt werden.

Was den übrigen Bereich betrifft, so teile ich mit Ihnen die Meinung über den Druck auf die Notwendigkeit, Lärmschutzmaßnahmen zu setzen. Es wird auch in den nächsten Tagen noch Gespräche mit dem Bezirk geben, weil es verschiedene Vorschläge gibt.

Ich ersuche Sie auch, folgendes zu berücksichtigen: Das fällt nicht in die Kompetenz der Stadt Wien. Die Stadt Wien und Herr Landeshauptmann Dr. Zilk haben immer wieder auf die Dringlichkeit des Lärmschutzes in diesem Bereich hingewiesen. Wir sind auch nicht damit zufrieden, daß die Bundesbahnen noch nichts unternommen haben. Ich habe Ihnen ja bereits gesagt, daß die Bundesbahnen endlich - ich betone das Wort "endlich" - zu der Entscheidung gelangt sind, auch bei bestehenden Anlagen Lärmschutzvorkehrungen zu treffen.

Ich darf Ihnen darüber hinaus sagen - das werden Sie wahrscheinlich auch schon wissen -, daß zwischen den Bundesbahnen und der Stadt Wien eine Vereinbarung existiert, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden wird, die zum Inhalt hat, daß der Güterverkehr aus der Stammstrecke herausgenommen wird durch den Bau der Floridsdorfer Hochbahn, sodaß in den nächsten Jahren Zug um Zug verschiedene Maßnahmen gesetzt werden können.

Aber die erste Maßnahme seitens den Österreichischen Bundesbahnen in diesem Bereich wird noch im heurigen Jahr gesetzt werden.

Präsidentin Eveline Andrlik: Danke. Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? - Bitte, Herr Abgeordneter.

Abg. Mag. Kauer: Herr Stadtrat!

Das geht ja alles an der Wirklichkeit vorbei! Die Bundesbahnen halten ihre eigenen Zusagen nicht ein. Sie kennen ja den Schriftwechsel, genauso wie wir ihn auch kennen. Wenn sich die Bürger zusammenrötten und zu Herrn Übleis marschieren, dann wird ihnen erklärt und mit Brief und Siegel bestätigt, daß die Züge im Stationsbereich nicht schneller als mit 30 oder 50 Stundenkilometern fahren werden. Messungen ergeben dann, daß die mit vollem Geschäft, sprich mit 70 oder 80 Stundenkilometern, durchdonnern.

Dann schreibt Herr Landeshauptmann Dr. Zilk dem Eisenbahngeneraldirektor wieder einen Brief. Aber auf den Briefen können die Bürger nicht schlafen. Die Briefe können sie nicht als Lärmschutzmaßnahme an den Fenstern anbringen, und daher ist die Situation unbefriedigend.

Sie können ja gerne einmal - jetzt ist es noch kalt, aber die warme Jahreszeit kommt ja auch wieder - in einer der Wohnungen - ich biete Ihnen die Wohnung von Familie Schrödl in der Unteren Viaduktgasse an -, wo drei Meter vor den Fenstern die Züge vorbeifahren, versuchen, bei geöffnetem Fenster zu schlafen. Das geht jetzt seit fast 20 Jahren so!

Wir haben noch eine letzte Frage gehabt - und das ist dann schon meine zweite Zusatzfrage -, die an Herrn Umweltstadtrat Dr. Häupl gerichtet war. Wir haben ihm damals geraten oder angeboten, den Bundesbahnen Amtshilfe zu leisten, weil sie offensichtlich nicht imstande sind, das Problem zu begreifen, und zu lösen beziehungsweise eine ähnliche Lösung anzuregen, wie sie etwa in München auf stark befahrenen Straßen jetzt geplant wird.

Meine Frage lautet: Sind diese konkreten Vorschläge überhaupt an die Österreichischen Bundesbahnen weitergereicht worden?

Präsidentin Eveline Andrlik: Bitte, Herr Stadtrat.

Amtsführender Stadtrat Dr. Swoboda: Ich kann Ihnen auf diese Frage keine Antwort geben, weil das nicht in meinem Bereich erarbeitet worden ist. Aber, Herr Abgeordneter, ich kann Sie nur bitten, die Fakten zur Kenntnis zu nehmen. (Abg. Mag. Kauer: Das werde ich!)

Die Fakten sind, daß es einen konkreten Vertrag darüber und keine Absichtserklärung gibt, daß der ganze Güterverkehr aus dem Bereich herausgenommen wird und daß das spätestens bis zum Jahr 1995 vollzogen sein soll. Faktum ist, daß die Bundesbahnen im 3. Bezirk noch im heurigen Jahr mit konkreten Lärmschutzmaßnahmen beginnen werden. Das sind die Fakten und daran sollten Sie sich halten!

Daß das unbefriedigend ist und daß das schon längst geschehen hätte sollen, ist klar. Nur dann müßten Sie, beziehungsweise Ihre Kollegen im Nationalrat, den Herrn Verkehrsminister fragen, der ja für den Generaldirektor der Bundesbahnen zuständig ist. Wir sind für ihn nicht zuständig. Wir sind nur diejenigen, die schon viele Jahre hindurch die Bundesbahnen drängen.

Faktum ist auch, daß die Österreichischen Bundesbahnen zum erstenmal aufgrund unseres Drängens anerkennen, daß auch bei bestehenden Strecken Lärmschutzmaßnahmen gesetzt werden können. Obwohl noch immer keine gesetzlichen Voraussetzungen dafür existieren, gehe ich davon aus, daß diese noch heuer geschaffen werden, sodaß an bestehenden Strecken Lärmschutzmaßnahmen in Angriff genommen werden können.

Noch einmal: Im heurigen Jahr wird mit Lärmschutzmaßnahmen im 3. Bezirk begonnen werden. (Abg. Mag. Kauer: Wer weiß!)

Präsidentin Eveline Andrlik: Danke. Mit der Beantwortung der 5. Anfrage ist die Fragestunde beendet.

Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Die Abgen. Mag. Kauer und Mag. Karl haben einen Antrag, betreffend Einführung des Persönlichkeitswahlrechts in Wien, eingebracht. Ich weise ihn dem Amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe Stadtentwicklung, Stadtplanung und Personal zu.

Die Abgen. Mag. Dipl.-Ing. Regler und Dipl.-Ing. Dr. Herlinde Rothauer haben eine an den Amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe Verkehr und Energie, Johann Hatzl, gerichtete Anfrage, betreffend die zeitgerechte Fertigstellung der Linien U 3 und U 6, die Aussetzung der mit 1. März 1991 vorgesehenen Tariferhöhung bei den Wiener Verkehrsbetrieben und die Sicherung der Finanzierung der geplanten Park-and-ride-Anlagen in Wien, eingebracht.

Gemäß § 39 Abs. 1 der Geschäftsordnung wurde die mündliche Begründung dieser Anfrage durch den Fragesteller und die Durchführung einer Debatte über den Gegenstand verlangt. Da dieses Verlangen von der im § 39 Abs. 1 der Geschäftsordnung festgesetzten Anzahl von Abgeordneten unterzeichnet ist, haben die mündliche Begründung und die Debatte über den Gegenstand vor Schluß der Sitzung zu erfolgen.

Die Postnummer 1 betrifft die Wahl eines Mitglieds des Bundesrats.

Das an 10. Stelle gereichte Mitglied des Bundesrats Dr. Peter Kostelka hat sein Mandat zurückgelegt. Die Sozialistische Partei Österreichs schlägt für die Wahl des an gleicher Stelle gereichten Mitglieds des Bundesrats Herrn Josef Rauchenberger vor.

Da wir diese Wahl mittels Stimmzettels durchführen, werden die beiden Schriftführer die Abgeordneten zur Abgabe des Stimmzettels aufrufen.

Wenn dem soeben bekanntgegebenen Vorschlag zugestimmt wird, ist das auf dem Stimmzettel - der Stimmzettel ist grün - mit dem Aufdruck "Wahl eines Mitglieds des Bundesrats" durch den Vermerk

"laut Vorschlag" kundzutun. Bei Ablehnung des Wahlvorschlags ist der Stimmzettel leer abzugeben.

Ich ersuche die Abgen. Brosch, Mag. Karl und Ingrid Kariotis, als Wahlprüfer zu fungieren.

Ich bitte die Wahlprüfer, festzustellen, ob die Wahlurne leer ist. - Darf ich mich bitte ebenfalls davon überzeugen? - Danke.

Ich bitte nun die beiden Schriftführer, die Abgeordneten namentlich aufzurufen. Die Damen und Herren des Wiener Landtags ersuche ich, jeweils nach dem Aufruf die Wahlzelle aufzusuchen und anschließend den Stimmzettel in die Urne zu legen.

Ich bitte die Schriftführerin der Sozialistischen Partei Österreichs, mit dem Aufrufen zu beginnen.

Schriftührerin Abg. Erika Stubenvoll: Dkfm. Dr. Aigner Adolf, Andrlik Eveline, Mag. Becher Ruth, Mag. Brauner Renate, Brix Otmar, Brosch Hans, Cvetkovic Jovan, Czerny Rudolf, Dampier Karl, Dinhof Herbert, Dumser Margarete, Faymann Werner, Fleischmann Elisabeth, Forster Ilse, Fuchs Brunhilde, Fuchs Georg, Fürst Anton, Gintersdorfer Lothar, Göbl Gerhard, Gutmannsbauer Eugen, Hanke Erik, Haubenburger Werner, Dr. Hawlik Johannes, Herzog Johann, Hies Heinrich, Dr. Hirnschall Erwin, Ing. Hofmann Fritz, Honay Fritz, Dkfm. Hotter Robert, Huber Erich, Ing. Huber Rolf, Hufnagl Heinz, Hummel Alfred, Hundstorfer Rudolf, Jank Werner, Jerabek Gerda, Juraczka Franz, Kariotis Ingrid, Mag. Karl Franz, Mag. Kauer Robert, Kirchner Johann, Klackl Franz, König Hans, Dkfm. König Karl, Lahl Edith, Landauer Karin, Lehner Adolf, Wallner Rosemarie.

Schriftührerin Abg. Rosemarie Wallner: Ing. Mandahus Konrad, Dr. Mayr Peter, Mentschik Hans, Mospointner Hermine, Dr. Neck-Schaukowitsch Elisabeth, Dr. Neubert Ernst, Neumann Peter, Oblasser Gerhard, Ostry Gertrude, Outolny Ernst, Paul Maria, Mag. Petrik Eva, Dr. Petrik Wolfgang, Jaksch Willi, Pfannenstieler Herbert, Prinz Walter, Prochaska Johannes, Ing. Pudschedl Kurt, Dr. Rasinger Erwin, Rauch-Kallat Maria, Mag. Dipl.-Ing. Regler Roderich, Reiter Günther, Ing. Riedler Horst Georg, Riepl Franz, Römer Christoph, Dipl.-Ing. Dr. Rothauer Herlinde, Rupaner Franz, Mag. Dr. Salcher Andreas, Schiel Hans, Slabina Herta, Sotona Christine, Sramek Heinz, Steier Anton, Steinbach Ernst, Stockinger Richard, Strangl Oswald, Stubenvoll Erika, Ing. Svoboda Karl, Dr. Winklbauer Gerda, Winklbauer Renate, Dkfm. Dr. Wöber Heinz, Woller Ernst, Wurm Manfred, Zeihsel Gerhard, Zigmund Walter, Mag. Zima Herbert.

Präsidentin Eveline Andrlik: Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Darf ich fragen, ob jeder die Möglichkeit gehabt hat, an der Wahl teilzunehmen? - Wenn das der Fall ist, erkläre ich die Stimmabgabe für geschlossen und bitte die Wahlprüfer, das Wahlergebnis festzustellen. Bis zu dieser Feststellung wird die Sitzung unterbrochen. Ich bitte aber die Damen und Herren Abgeordneten, im Saal anwesend zu bleiben.

Die Sitzung ist unterbrochen.

(Die Sitzung wird um 10.41 Uhr unterbrochen und um 10.48 Uhr wieder aufgenommen.)

Präsidentin Eveline Andrlik: Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Wir nehmen die unterbrochene Sitzung wieder auf.

Das Wahlprotokoll liegt nunmehr vor. Das Ergebnis der Wahl eines Mitglieds des Bundesrats lautet: 92 abgegebene Stimmzettel, davon 36 ungültig. 11 Stimmzettel sind leer, 25 Stimmzettel sind aus anderen Gründen ungültig. Mit den somit 56 gültigen Stimmen ist das von der Sozialistischen Partei Österreichs vorgeschlagene Mitglied des Bundesrats gewählt.

Somit ist Herr Josef Rauchenberger als das an 10. Stelle gereihte Mitglied des Bundesrats gewählt. Ich darf ihm alles Gute wünschen. (Allgemeiner Beifall.)

Bevor wir zu der unter Postnummer 2 der Tagesordnung vorgesehenen Wahl kommen, schlage ich vor, diese nicht mittels Stimmzettels, sondern mit Handerheben durchzuführen. Ich ersuche jene Damen

und Herren des Landtags, die meinem Vorschlag zustimmen, ein Zeichen mit der Hand zu geben. - Danke, ich stelle die Stimmeneinhelligkeit fest.

Wir kommen nun zur Postnummer 2 der Tagesordnung. Sie betrifft die Wahl von Ersatzmitgliedern des Bundesrats.

Die Ersatzmitglieder Gerhard Lustig, Josef Rauchenberger, Mag. Eva Salomon und Elisabeth Dittrich haben auf ihre Mandate verzichtet.

Die Sozialistische Partei Österreichs schlägt als Ersatzmitglied für die 2. Stelle Herrn Abg. Erik Hanke, für die 8. Stelle Herrn Abg. Hans Brosch, für die 10. Stelle Frau Abg. Herta Slabina und für die 12. Stelle Frau Abg. Mag. Renate Brauner vor.

Ich ersuche jene Damen und Herren des Wiener Landtags, die mit diesem Vorschlag und mit der angeführten Reihung einverstanden sind, ein Zeichen mit der Hand zu geben. - Danke, ich stelle die Stimmeneinhelligkeit fest.

Somit sind die Abgen. Erik Hanke als das an 2. Stelle, Hans Brosch als das an 8. Stelle, Herta Slabina als das an 10. Stelle und Mag. Renate Brauner als das an 12. Stelle gereichte Ersatzmitglied gewählt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Bürgermeister Dr. Zilk hat sich zum Wort gemeldet. Ich darf Sie bitten. (Abg. Ing. Svoboda: Der Herr Landeshauptmann!) Der Herr Landeshauptmann, ich bitte um Entschuldigung!

Landeshauptmann Dr. Zilk: Meine Damen und Herren!

Ich habe mich zum Wort gemeldet, damit wir uns gemeinsam auf jene Minute einstimmen können, auf die sich die Sozialpartner heute geeinigt haben, und zwar auf jene Minute, die zu Recht als Bedenkmoment bezeichnet worden ist.

Ich glaube, es verbindet uns über alle ideologischen Grenzen hinweg, über alle Auffassungsunterschiede und über alle kommunalpolitischen Streitfragen hinweg ein Gedanke, nämlich der Gedanke, daß wir für den Frieden eintreten müssen.

Wir wissen alle, daß dieses kleine Land beziehungsweise die einzelnen Menschen in diesem kleinen Land sicher nicht das Weltgewissen bezwingen werden können, aber wir glauben, daß alle Menschen auf dieser Welt, die guten Willens sind, wie es so schön heißt, doch Kraft genug haben, um das Bewußtsein um das Weltgewissen wachzurütteln.

Ich glaube auch, daß wir, die wir jetzt hier beisammen sind, eines Sinnes sind, wenn wir sagen, es geht uns nicht um die Parteinahme in diese oder jene Richtung - es mag jeder von Ihnen ein persönliches Sympathie- oder Antipathiegefühl zu all diesen Fragen haben -, sondern es geht uns einfach um das Nein zum Krieg und um das Nein zur Gewalt.

Es geht uns natürlich nicht nur um den Golfkrieg, der in einer sehr furchtbaren Weise darstellt, in welchem Ausmaß die Menschheit selbst in Zeiten wie diesen, offenbar hilflos und fasziniert von der Brutalität und von der Gewalt, in Agonie liegt und trotz der besten Erkenntnisse und Überlegungen nicht zu einer Lösung findet. Wenn wir uns die hilflose Diplomatie anschauen, dann verstehen wir das auch. Die, die wir hier versammelt sind, legen auch keinen Wert darauf!

Ich glaube, auch das kann ich im Namen aller behaupten: Der Staatschef jenes Landes, der durch seine Aggression diese Dramatik hervorgerufen hat, klatscht uns Beifall, indem er sagt: "Alle, die protestieren, sind gute Seelen." Wir verstehen uns anders als gute Seelen, am allerwenigsten im Hinblick auf das Lob eines Aggressors.

Aber, meine Damen und Herren, es geht ja nicht nur um den Golfkrieg, es geht auch um die Ereig-

nisse im Baltikum, zu denen wir nicht schweigen dürfen, gerade wir in diesem Hohen Haus, die wir uns mit diesen Fragen beschäftigt haben. Wir haben nicht nur Kritik geübt, sondern auch unsere grundsätzliche Einstellung zur Hilfeleistung für all jene, die Hilfe benötigen, und zwar auch in der Sowjetunion, dargelegt.

Neuerdings - und das wissen wir auch sehr genau - ist auch die Situation in Jugoslawien, an der Südgrenze, sehr ernst und sie befindet sich an der Kippe dessen, was man die Fortsetzung von Gewalt nennen könnte. Wenn ich mich nicht irre, dann hat Moltke einmal gesagt: "Der Krieg ist die Fortsetzung der Politik mit anderen Mitteln."

Diese Zeit der Barbarei müßte im Grunde genommen schon vorbei sein. Ich glaube, in diesem Sinne können wir dem Aufruf, den die Sozialpartner an uns gerichtet haben, folgen.

Meine Damen und Herren! Eine Minute fehlt noch. Ich schlage vor, daß wir diese Minute gemeinsam hier begehen. Ich lade Sie ein, sie vielleicht stehend zu begehen. (Alle Anwesenden erheben sich zur Bedenkminute.)

Ich danke für diese Kundgebung.

Präsidentin Eveline Andrlík: Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Wir kommen nun zur Postnummer 3. Sie betrifft die erste Lesung der Vorlage des Gesetzes, mit dem das Wiener Landeslehrer-Diensthoheitsgesetz 1978 geändert wird. Das ist die zweite Novelle zum Wiener Landeslehrer-Diensthoheitsgesetz 1978.

Der Berichterstatter dazu ist Herr Amtsführender Stadtrat Dr. Swoboda. Ich bitte ihn, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter Amtsführender Stadtrat Dr. Swoboda: Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren!

Infolge der Auflassung von Hauptschulen kann derzeit in einem Inspektionsbezirk des Stadtschulrats für Wien ein Senat der Leistungsfeststellungskommission für die Wiener Landeslehrer in Hauptschulen und Polytechnischen Lehrgängen nicht mehr gesetzeskonform zusammengesetzt werden.

Mit der vorliegenden Novelle zum Wiener Landeslehrer-Diensthoheitsgesetz soll die Funktionsfähigkeit der Leistungsfeststellungsbehörden für alle Lehrergruppen wieder hergestellt werden.

In diesem Sinn bitte ich Sie, meine Damen und Herren, um die Annahme dieses Gesetzes. Danke.

Präsident Dr. Petrik: Zu diesem Tagesordnungspunkt liegt keine Wortmeldung vor. Wir kommen daher gleich zur Abstimmung.

Ich bitte jene Mitglieder des Landtags, die der Vorlage einschließlich Titel und Eingang zustimmen, um ein Zeichen mit der Hand. - Danke, das ist die Stimmeneinhelligkeit. Das Gesetz ist somit in erster Lesung angenommen.

Wenn kein Widerspruch erfolgt, werde ich sofort die zweite Lesung vornehmen. - Widerspruch erfolgt keiner. Ich bitte daher jene Damen und Herren des Landtags, die dem Gesetz in zweiter Lesung zustimmen wollen, um ein Zeichen mit der Hand. - Danke, das ist einstimmig. Das Gesetz ist somit auch in zweiter Lesung beschlossen.

Wir kommen nun zu dem Verlangen, daß die von den Abgen. Mag. Dipl.-Ing. Regler und Dipl.-Ing. Dr. Herlinde Rothauer eingebrachte, an den Amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe Verkehr und Energie, Johann Hatzl, gerichtete Anfrage, betreffend die zeitgerechte Fertigstellung der Linien U 3 und U 6, die Aussetzung der mit 1. März 1991 vorgesehenen Tariferhöhung bei den Wiener Verkehrsbetrieben und die Sicherung der Finanzierung der geplanten Park-and-ride-Anlagen in Wien, vom Fragesteller mündlich begründet werde und hierauf eine Debatte über den Gegenstand stattfinde.

Gemäß § 39 Abs. 6 der Geschäftsordnung hat vor der mündlichen Begründung die Verlesung der

Anfrage zu erfolgen. Ich bitte daher den Schriftführer um die Verlesung der Anfrage.

Schriftführer Abg. Dkfm. Hotter: "Dringliche Anfrage der ÖVP-Abgen. Mag. Dipl.-Ing. Roderich Regler und Dipl.-Ing. Dr. Herlinde Rothauer an den Amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe Verkehr und Energie, betreffend die zeitgerechte Fertigstellung der Linien U 3 und U 6, die Aussetzung der mit 1. März 1991 vorgesehenen Tariferhöhung bei den Wiener Verkehrsbetrieben und die Sicherung der Finanzierung der geplanten Park-and-ride-Anlagen in Wien."

Im Vertrag zwischen dem Bund und dem Land Wien gemäß § 15 a B-VG aus dem Jahr 1979 beziehungsweise in den darauf basierenden Vereinbarungen vom 13. November 1986 und vom 27. Juni 1990 wurde festgelegt, daß ab dem Jahr 1991 jährlich von Bund und Land Wien nur mehr maximal 1,5 Milliarden Schilling für den U-Bahn-Ausbau zur Verfügung gestellt werden. Dazu kommt noch ein Vorfinanzierungsrahmen des Bundes von 2,2 Milliarden Schilling, der mit dem laufenden Jahr weitgehend ausgeschöpft sein wird. Angesichts der bis zur EXPO 1995 notwendigen Bautätigkeit, damit insbesondere die U 6 von Siebenhirten bis zur Alten Donau verkehrt, sind Maßnahmen zur Sicherung der zeitgerechten Finanzierung raschest zu setzen. Wegen der drohenden Explosion der Baukosten, vor allem im Rohbaubereich, ist durch eine geeignete Vorgangsweise auch sicherzustellen, daß der Finanzierungsrahmen, der unverzüglich neu zu erstellen ist, eingehalten werden kann.

Die mit den anderen Gesellschaftern im Verkehrsverbund-Ostregion nicht abgestimmte Tariferhöhung bei den Wiener Verkehrsbetrieben mit 1. März 1991 hat zu Schwierigkeiten mit den anderen VOR-Partnern, insbesondere mit Niederösterreich, geführt, was gutnachbarschaftliche Verhältnisse zwischen den Bundesländern gefährdet. Außerdem läuft diese Erhöhung der Absicht zuwider, durch eine Steigerung der Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel die Bewohner der Ostregion zum Umsteigen vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu bewegen.

Spätestens bis zur EXPO 1995 benötigt die Ostregion die Errichtung von Park-and-ride-Anlagen für 20.000 Pkw, die nicht nur an Schnellbahn-Haltestellen, sondern auch an wichtigen U-Bahn-Stationen liegen. Auch hier konnte die Finanzierung bisher noch nicht gesichert werden. Das Abstellen von Fahrzeugen auf diesen Parkplätzen sollte für die Besitzer von VOR-Zeitkarten keine zusätzlichen Kosten verursachen.

Die gefertigten ÖVP-Landtagsabgeordneten stellen daher gemäß § 39 der Geschäftsordnung für den Wiener Landtag folgende dringliche Anfrage:

Erstens. Welche Maßnahmen wurden bisher beziehungsweise werden in Zukunft vom Land Wien ergriffen, um die zeitgerechte und ausreichende Finanzierung des Ausbaus der U 6 von Siebenhirten bis zur Alten Donau bis Ende 1994 beziehungsweise bis Floridsdorf bis 1996, jene des Ausbaus der U 3 nach Ottakring bis 1997 beziehungsweise nach Simmering bis 1999 zu sichern?

Zweitens. Ist die Bundesstadt Wien bereit, die zeitgerechte Fertigstellung dieser U-Bahn-Linien allenfalls auch durch eine Vorfinanzierung der Baukosten zu ermöglichen?

Drittens. Welche Maßnahmen werden von Wien ergriffen, um die drohende Explosion der Baukosten, insbesondere bei den Rohbauarbeiten, für die genannten U-Bahn-Linien zu verhindern?

Viertens. Sind Sie bereit, einen aktuellen Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplan für die Fertigstellung der Linien U 3 und U 6 vorzulegen, beziehungsweise bis wann wird dies geschehen?

Fünftens. Teilen Sie die Meinung von Planungsstadtrat Dr. Hannes Swoboda, daß zur Bewältigung des Verkehrs bei der Weltausstellung 1995 mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine bis zur Alten Donau verlängerte U 6 nicht unbedingt notwendig ist?

Sechstens. Wird das Land Wien als Mitgesellschafter der Verkehrsverbund Ostregion Gesellschaft mbH. die mit 1. März 1991 vorgesehene Tariferhöhung im Bedienungsbereich der Wiener Ver-

kehrsbetriebe zurücknehmen und die dafür erforderlichen Organbeschlüsse veranlassen, da diese Maßnahme sicher nicht zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in Wien beiträgt?

Siebentens. Sind Sie bereit, im Rahmen des VOR Gespräche über Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Verkehrsangebots der Wiener Verkehrsbetriebe auf tarifmäßigem Gebiet zu führen, wie beispielsweise volle Übertragbarkeit aller Zeitkarten ohne höheren Preis, Halbpreszeitkarten für Senioren ab dem Zeitpunkt der Pensionierung und Entfall des Einzelausgabe-Zuschlags?

Achtens. Welche Maßnahmen wurden beziehungsweise werden vom Land Wien gesetzt, damit bis zum Ende des Jahres 1994 die sowohl für die künftige Bewältigung des Verkehrs in Wien, als auch für die geplante EXPO notwendige Anzahl von Park-and-ride-Anlagen, insbesondere auch bei den wichtigen Stationen der U-Bahn-Linien, fertiggestellt sind?

Neuntens. Werden Sie sich dafür einsetzen, daß die künftigen Park-and-ride-Anlagen von Autofahrern zumindest dann kostenlos benutzt werden können, wenn sie gültige Zeitkarten des VOR besitzen? ..

Gemäß § 39 Abs. 1 und 6 der Geschäftsordnung für den Wiener Landtag beantragen wir die Verlesung und Besprechung dieser Anfrage in der heutigen Landtagssitzung."

Präsident Dr. Petrik: Ich danke dem Herrn Schriftführer.

Gemäß § 39 Abs. 6 der Geschäftsordnung hat vor der mündlichen Begründung die Verlesung der Anfrage zu erfolgen. Das ist nun schon geschehen.

Bei der nun folgenden Begründung und anschließenden Debatte darf gemäß § 39 Abs. 8 der Geschäftsordnung kein Redner länger als 20 Minuten sprechen. Ich erteile nun Herrn Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler zur Begründung der Anfrage das Wort.

Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler: Herr Präsident! Herr Stadtrat! Hoher Landtag!

Ich begründe die Dringlichkeit unserer Anfrage wie folgt:

Erstens. In den bestehenden Verträgen nach § 15 a zwischen dem Bund und dem Land Wien und den darauf basierenden Vereinbarungen ist unter anderem enthalten, daß bis zur EXPO 1995 die U 6-Nord soweit fertiggestellt werden soll, daß man zumindest bis zur Station Neue Donau, die im Bereich zwischen Neuer Donau und Alter Donau liegen wird, fahren kann. Es zeichnet sich aber nun ein Finanzdesaster ab und die Fertigstellung der U 6 erscheint gefährdet. Aus diesem Grund ist es unbedingt notwendig, Überlegungen anzustellen, wie die Finanzierung bis zur EXPO gesichert werden kann, denn die Schätzungen, von denen man bisher bei den Kosten ausgegangen ist, haben sich als nicht zutreffend erwiesen.

Zweitens: Auf Antrag von Stadtrat Hatzl hat der Gemeinderat eine Erhöhung der Tarife der Wiener Verkehrsbetriebe mit 1. März 1991 beschlossen, die im Rahmen des Verkehrsverbunds nicht mit den anderen Partnern abgestimmt worden ist. Wir haben nun erhebliche Schwierigkeiten, wieder zu einem einheitlichen Tarif im Verkehrsverbund zu kommen, insbesondere deshalb, weil es gilt, bestehende Wünsche, sowohl von Wien als auch von Niederösterreich, gegeneinander aufzurechnen beziehungsweise in Einklang zu bringen.

Wien hat ja entsprechende Wünsche hinsichtlich der in der Tarifgemeinschaft verkehrenden Autobuslinien. Niederösterreich möchte einen Ortslinien-Kurzstreckentarif einführen. Außerdem zeigt sich - das ist ja eigentlich schon vorher bekannt gewesen und wir haben das im letzten Jahr auch ausführlich begründet -, daß die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel auch vom Preis abhängig ist und daß daher eine Aussetzung dieser geplanten und hier schon beschlossenen Tariferhöhung die Attraktivität wieder verbessern würde.

Drittens. Im Koalitionsübereinkommen der beiden Regierungsparteien ist festgelegt, daß in der Ostregion 20.000 neue Park-and-ride-Parkplätze errichtet werden sollen, die zu einem großen Teil auch in Wien situiert sein sollen. Zum Beispiel hat Stadtrat Dr. Swoboda von 8.000 bis 9.000 Abstellplätzen gesprochen. Wir haben Vorlagen, in denen noch mehr geplant sind.

Treffend berichtet darüber auch heute die Stadtkrone: "Leere Parkversprechen". Diese Zeitung kommt zu dem Schluß: "Baut man im selben Tempo wie seit Beginn der Park-and-ride-Planung, dann wird diese Zahl erst in 65 Jahren erreicht."

Ich glaube, dann ist die EXPO schon vorüber. Die Dringlichkeit scheint deshalb gegeben zu sein.
(Beifall bei der ÖVP.)

Präsident Dr. Petrik: Danke. Für die Debatte über den Gegenstand ist nun Herr Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler: Hoher Landtag!

Ich könnte es mir jetzt sehr leichtmachen und sagen, die Probleme, die wir beim U-Bahn-Bau haben, hätten wir nicht, wenn die SPÖ schon in den 40er Jahren den Anträgen der ÖVP zugestimmt hätte und mit dem U-Bahn-Bau 20 Jahre früher, als das tatsächlich der Fall war, begonnen hätte. Das ist aber Geschichte und hilft uns im Augenblick nicht weiter.

Das Problem, vor dem wir stehen, ist, wie ich schon eingangs erwähnt habe, daß wir die rechtzeitige Fertigstellung der U 6 nach dem derzeitigen Vertrag mit dem Bund nicht finanzieren können. Dieser Vertrag wurde ja bereits zweimal abgeändert. Wir haben ja auch im Landtag schon darüber gesprochen und konnten positiverweise feststellen, daß es gelückt ist, die U 6-Nord, gegen deren Aufnahme in den Vertrag sich der Bund sehr lange ausgesprochen hat, nunmehr doch errichten zu können. In dieser Hinsicht war der Vertrag letztlich ja gut.

Aber hinsichtlich der Finanzierung, Aufteilung und Bereitstellung der erforderlichen Mittel waren schon damals große Zweifel angebracht, und die habe ich auch geäußert. Wenn wir bedenken, daß wir in den letzten Jahren fünf bis sechs Milliarden pro Jahr für den U-Bahn-Bau ausgegeben haben, weil wir die Linien U 3 und U 6 parallel errichtet haben, dann mutet es geradezu als grotesk an, daß wir nun auf einmal mit drei Milliarden pro Jahr - die eine Hälfte kommt vom Bund und die andere Hälfte kommt vom Land Wien - auskommen müssen. Genau das steht aber in diesem Vertrag drinnen. Dazu kommen noch die Rückzahlungen, und zwar nicht die Kreditrückzahlungen, sondern die Zinsentilgung aus diesem Zwischenkredit in Höhe von 2,2 Milliarden Schilling. Wie das funktionieren soll, wollen wir heute vom dafür verantwortlichen Stadtrat Hatzl wissen.

Ich möchte jetzt nicht sagen, die Zahlen, die wir dem Ganzen zugrunde gelegt haben, sind aus einem Traumbuch abgeschrieben worden, aber stimmen tun sie absolut nicht. Es wurde also hier festgelegt, daß nur 7,7 Milliarden für die U 6-Nord inklusive Umsatzsteuer und Wagenbau zur Verfügung stehen, und nachdem wir nun einige Ausschreibungen für die Rohbauarbeiten schon gemacht haben, merken wir, wie falsch wir dabei eigentlich gelegen sind.

Es gibt jetzt drei Möglichkeiten!

Erstens. Es ist möglich, daß es überhaupt nur auf diesem Weg gelungen ist, den Bund dazu zu bewegen, die U 6-Nord in den Vertrag hineinzunehmen. Das heißt, man hätte bewußt die Zahlen sehr niedrig angesetzt. Das würde aber bedeuten, daß diejenigen Politiker, die auf der Seite der Stadt Wien den Vertrag unterschrieben haben - das sind Dr. Zilk, Mayr, Hatzl und Dr. Swoboda -, diejenigen Politiker, die für den Bund unterschrieben haben - das sind Dr. Vranitzky, Dkfm. Lacina und Dipl.-Ing. Dr. Streicher -, wienerisch gesagt "gelegt" hätten, zum Vorteil der Stadt Wien. Aber man sieht jetzt, die Retourkutsche kommt, weil nämlich die Finanzierung nicht gesichert ist.

Ich behaupte, daß das nicht der Fall gewesen ist. Ich meine, daß hier keine Absicht dahintersteckt, sondern daß die Zahlen unbeabsichtigt zu optimistisch geschätzt worden sind.

Zweitens. Wenn man heute mit den Firmen spricht, die sich an den Ausschreibungen beteiligt haben, so sagen sie, daß etwa 80 Prozent der Mehrkosten darauf zurückzuführen sind, daß bei den Schätzungen, die seinerzeit angestellt worden sind, viele Positionen und Bedingungen nicht berücksichtigt worden sind. Die Firmen weisen die Schuld von sich und sagen, daß das in erster Linie durch die zu optimistischen und zu unvollständigen Schätzungen und Vorarbeiten entstanden ist, die natürlich unter einem erheblichen Termindruck gestanden sind.

Drittens. Es gibt noch einen dritten Faktor, und dieser dritte Faktor liegt bei den Firmen. Wir haben derzeit auf dem Bausektor eine Konjunktur, wie wir sie schon sehr lange nicht mehr gehabt haben. Das ist dann immer der Zeitpunkt, wo die Aktionäre und Gesellschafter auch entsprechende Dividenden sehen möchten. Das ist ja an sich keine Schande, nur sollten es nicht gerade die Wiener Steuerzahler sein, die das dann berappen müssen. Wenn wir gerade auf dem Sektor des Spezialtiefbaus einen extrem großen Engpaß haben, weil ja hier Spezialgeräte und auch ein unheimliches Wissen von Seiten der Facharbeiter erforderlich sind, dann ergibt sich das Ergebnis, das sich uns nunmehr bei den Ausschreibungen präsentiert.

Dazu kommt natürlich, daß das Interesse der Baufirmen an manchen Baulosen - ich habe das schon einmal bei einer früheren Gelegenheit erwähnt - äußerst gering ist.

Es zeigt sich, daß eine Firma dann ein besonderes Interesse an einem Baulos hat, wenn es in die Termin- und Ablaufplanung hineinpaßt. An den anderen Baulosen zeigt man eher weniger Interesse. So ergibt es sich halt dann, daß das Angebot um mindestens 50 Millionen pro Baulos über dem jener Firma liegt, die eben, wie ich zuerst gesagt habe, ein besonderes Interesse daran hat. Gestört wird das dann nur dadurch, wenn ein Außenseiter dazukommt, wie beispielsweise die französische Firma Soletanche, die als einzige große Firma am Sektor des europäischen Tiefbaus auch über Wienerfahrung verfügt und daher seriös mitbieten kann. (Abg. Dr. Hirnschall: Glauben Sie wirklich, daß das seriös war?)

Unsere Frage... (Abg. Dr. Hirnschall: Das halten Sie für seriös?) Ich habe gesagt, die Firma ist aufgrund ihrer Größe und Wienerfahrung in der Lage (Abg. Dr. Hirnschall: Das erzählen Sie den Mitgliedsfirmen in Ihrer Kammer, von der Solidarität!), ein seriöses Angebot abzugeben und auch durchzuführen. Es liegt jedenfalls ein Angebot dieser Firma vor.

Unsere Frage richtet sich jetzt an Herrn Stadtrat Hatzl: Was gedenken Sie zu tun, beziehungsweise was haben Sie bisher unternommen, damit sich die Preise im Rahmen halten und es zu keinen ungerechtfertigten Preisen und Zuschlägen kommt?

Dazu brauchen wir aber auch - und das ist ein weiterer Wunsch an Sie, Herr Stadtrat - einen neuen Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplan, denn die Pläne, die wir haben, sind bereits längst Makulatur. Seitdem mit dem Bund der neue Vertrag abgeschlossen wurde, der ja auch die Verlängerung der U 3 nach Simmering vorsieht, haben wir noch keine neuen Pläne gesehen. Ich ersuche Sie daher, uns das möglichst bald vorzulegen.

Dabei wird dann auch die Frage zu beantworten sein, wie nun das Finanzloch gestopft werden soll. Einerseits wird man sicher mit dem Bund darüber reden müssen, auf der anderen Seite habe ich schon öfter Herrn Landeshauptmann-Stellvertreter Mayr gesagt, es wird wahrscheinlich erforderlich sein, daß Wien eine Vorfinanzierung und Zwischenfinanzierung anbietet.

Das hat sich bereits in vielen anderen Bundesländern bewährt. Dort wären Schnellstraßenverbindungen und sonstige Dinge noch längst nicht fertiggestellt, wenn sich nicht das Land bereit erklärt hätte, eine Vor- und Zwischenfinanzierung zu leisten. Letztlich hat es ja der Bund dann zurückgezahlt.

Wir erwarten Ihre Antwort, Herr Stadtrat, wobei mich aber noch etwas ganz besonders interessiert. Herr Planungsstadtrat Dr. Swoboda hat der Presse gegenüber gemeint: "Naja, so ein großes Unglück wäre das ja gar nicht, wenn die U 6 nicht mehr bis zur EXPO fertig wird. Dann fahren wir eben mit den Autobussen hin." Wir wissen alle, daß wir die U 6-Nord nur deshalb vom Bund mitfinanziert bekommen, weil sie ein Teil des EXPO-Pakets ist. Glauben Sie, daß das eine sehr seriöse Argumentation ist, wenn man jetzt sagt, "naja, eigentlich brauchen wir sie gar nicht bis zu dem Zeitpunkt"? Unter Dach und Fach haben wir zwar den Vertrag, die Detailfragen, wann das fertig sein wird, sind aber nicht so wichtig.

Herr Stadtrat, wir ersuchen Sie, dem Hohen Landtag heute darüber Auskunft zu geben. (Beifall bei der ÖVP.)

Präsident Dr. Petrik: Danke. Als nächster Redner ist Herr Abg. Dr. Hirnschall zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

Abg. Dr. Hirnschall: Hoher Landtag! Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Ich möchte mich, wie mein Vorredner auch, mit jenem Teil der Anfrage befassen, der den Bau und die Finanzierung der U 6 nach Floridsdorf und die Weiterführung der U 3 zum Gegenstand hat.

Was sich in den letzten Wochen bei der Kostenentwicklung der Baulose der U 6 abgezeichnet hat, meine Damen und Herren, das ist ein kleiner Vorgeschmack auf das, was uns auf allen Sektoren der Bauwirtschaft in den nächsten Jahren zwangsläufig erwarten wird. Selbst Handelskammerpräsident Dittrich hat vor kurzem folgendes gemeint - das ist bei ihm immer so eine Wellenbewegung, zuerst war er ein glühender EXPO-Verfechter, dann ein Skeptiker, jetzt ist er wieder ein Verfechter -: "Angesichts der Überhitzung der Baukonjunktur wäre es gar nicht so schade, wenn statt der EXPO ein Jahr später, zur Millenniumsfeier 1996, nur ein großer Umzug über den Ring stattfinden würde." Nun, mittlerweile ist er gemeinsam mit Herrn Dr. Wille, aus welchen Gründen auch immer, wieder dafür.

Ich habe heute, meine Damen und Herren, in den "Salzburger Nachrichten" gelesen, daß die ÖVP sehr stolz und glücklich ist, daß es ihr gelungen ist, mit der SPÖ ein Abkommen zu schließen. Es gibt einen kleinen Lenkungsausschuß, in dem der ÖVP das Vetorecht zuerkannt worden ist, und zwar in allen die EXPO betreffenden Fragen, aber auch hinsichtlich der Flächenwidmung von zusammenhängenden Flächen. Ich weiß nicht, ob die ÖVP sehr lange über diese Funktion glücklich und darauf stolz sein wird. Das möchte ich dahingestellt lassen!

Die EXPO und der Termin 1995 sind die Schlüsselfragen für das sich abzeichnende und anbahrende Preischaos, von dem leider mehr erfaßt werden wird als nur der U-Bahn-Bau nach Floridsdorf. Es ist eine Illusion zu glauben, daß die Wiener in bezug auf die EXPO nur die Eintrittskarte im Jahr 1995 berappen werden müssen. Jeder einzelne Wiener wird dieses Spektakel teuer bezahlen müssen, wenn es überhaupt zu diesem Spektakel kommt. Wenn wir dieser ungesunden Entwicklung wirksam entgegensteuern wollen, dann sicher nicht mit frommen Briefen des Herrn Landeshauptmannes Dr. Zilk an die Chefs der Baufirmen.

Meine Damen und Herren! Packen wir das Übel an der Wurzel an, beseitigen wir den Termindruck und die Preise werden hinunterrasseln, wie beim Steffel in den letzten Tagen.

Daher ist es, meine Damen und Herren, auch völlig naiv und wirtschaftsfremd, wenn die Abg. Regler und Rothauer - das ist die Mitunterzeichnerin dieser Anfrage - meinen, um die U 6 zeitgerecht fertigstellen zu können, müßte man nur Vorfinanzierungsmodelle entwickeln und neue Zeit-, Kosten- und Finanzierungspläne erstellen. Wenn es bei der EXPO (Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler: Sicher, sonst kann ich sie ja nicht fertigstellen!), Herr Kollege Regler, im Jahr 1995 bleibt, werden die Preise allen Plänen, die Sie jetzt erstellen, davonlaufen. Das wird ein Faß ohne Boden werden, das sage ich Ihnen jetzt schon. (Beifall bei der FPÖ.)

Aber noch viel schlimmer werden die zu erwartenden Auswirkungen im Wohnbaubereich sein, weil davon die einzelnen Bürger noch viel direkter und unmittelbarer betroffen sein werden. Was glauben Sie, welche Auswirkungen es erst im Hochbau geben wird, wenn gleichzeitig die EXPO-Bauten errichtet werden, wieder unter Termindruck, und die Bauwirtschaft über die Kapazitätsgrenze hinaus ausgelastet ist? - Die Wohnungen, die dann daneben noch gebaut werden, kann sich niemand mehr leisten, da kommen wir auch mit dem Fördern nicht mehr nach.

Man kann sich, meine Damen und Herren, nicht einerseits die EXPO wünschen und andererseits, wie Herr Dr. Wille, die Verdoppelung des sozialen Wohnungsbaus. Das scheitert ganz einfach an den wirtschaftlichen Gesetzen.

Wir sind in Wien derzeit im Begriff, sehr rasch jenen Punkt zu erreichen, bei dem wir mit mehr Geld nicht mehr bauen, sondern nur teurer bauen. Das alles ist, aus unserer Sicht gesehen, das halbjährige Spektakel nicht wert und daher sind wir dafür, den Rummel rechtzeitig abzusagen, auf den sowieso niemand neugierig ist. (Beifall bei der FPÖ.)

Dann sind wir, meine Damen und Herren, nämlich wieder in der Lage, uns unter vernünftigen Rahmenbedingungen den kommunalen Aufgaben zuzuwenden, für die wir ja in erster Linie gewählt worden sind: Wohnbau, öffentlicher Verkehr, gesundheitliche Betreuung der Wiener, zu Kosten, die jeder einzelne noch bewältigen kann. Denn eines ist auch klar: Der EXPO-Preis-Boom wird die sozial Schwachen in unserer Stadt am härtesten treffen.

Wir hoffen, daß Herr Landeshauptmann-Stellvertreter Mayr und Herr Dr. Wille das noch rechtzeitig erkennen werden. Unsere Volksbefragung wird diesen Denkprozeß sicher fördern. (Beifall bei der FPÖ.)

Präsident Dr. Petrik: Als nächster Redner ist Herr Abg. Hufnagl zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

Abg. Hufnagl: Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren des Wiener Landtags!

Der Ordnung halber - und damit das auch im Protokoll vermerkt ist - möchte ich nur die Panne beim Verlesen der dringlichen Anfrage, die dann plötzlich in ihrer Dringlichkeit gar nicht mehr als so dramatisch und zwingend anzusehen war, in der Form festhalten, daß die einbringende Fraktion das endausgefertigte Schriftstück nicht zeitgerecht in der Mappe hinterlegt hat. (Abg. Dr. Hirnschall: Das paßt zur EXPO-Planung! - Abg. Mag. Karl: Das ist ja die Aufgabe des Präsidialbüros!)

Ich wollte nur, um nicht hier eine Polemik zu starten - ich gehe jetzt ganz bewußt auf den Zwischenruf nicht ein -, festhalten: Es liegt kein Beamtenverschulden, sondern eine Säumigkeit der einbringenden Fraktion vor.

Meine Damen und Herren! Um auch gleich einer Legendenbildung anderer Art entgegenzutreten, möchte ich sagen: Es ist nicht so, daß die Verlängerungen bei der U-Bahn-Linie U 6 deshalb gebaut werden, weil Wien 1995 eine EXPO erleben wird oder 1996, in einer dann vielleicht noch zu bestimmenden Form, eine um die Millenniumsfeier komponentbereicherte Veranstaltung haben wird, sondern Tatsache ist, daß die U 6 seit Oktober 1989 in Betrieb ist. Ihre volle Qualität und Wertschätzung wird die Bevölkerung erst dann erfahren, wenn sie vom südlichsten Stadtrand Wiens, also von Siebenhirten, in den Nordwesten der Stadt fahren wird. Deswegen ist auch der Bau der Verlängerung der Nordvariante zwingend notwendig und kann nicht nur kausal im Zusammenhang mit der EXPO interpretiert werden.

Meine Damen und Herren! Der erste Satz in der Einleitung dieser dringlichen Anfrage enthält eine sehr bemerkenswerte Forderung, die dann allerdings im Fragenkatalog nicht mehr relativiert und wiederholt wird. Es ist dies die Forderung, die im letzten Gemeinderat zum Beschuß erhobene Tarifregulierung der Wiener Verkehrsbetriebe auszusetzen. Was hieße das in der Praxis?

Für 130 Millionen können die Wiener Verkehrsbetriebe im Budget des nächsten Wirtschaftsjahrs

ein ganzes Maßnahmenpaket von Verbesserungen fix einplanen, und diese Verbesserungen machen das Dreifache des so entstehenden Mehreinnahmentopfes aus.

Ich frage die einbringende Fraktion: Meine Damen und Herren, ist es wirklich Ihr Wille, hier festzuhalten, daß durch ein Aussetzen der Tariferhöhung ein ganzes Maßnahmenpaket für die Wiener Bevölkerung - das wurde in einer RK-Darstellung bereits ausführlich interpretiert und ist jederzeit nachlesbar, Fraktionskollegen von mir werden das im Detail noch anführen -, das Linienverlängerungen, Betriebszeitenverlängerungen, neue Relationen, eine Intervallverdichtung bei den drei bestehenden U-Bahn-Linien U 1, U 2 und U 4, eine Verknüpfung der U-Bahn-Linien noch um 0.45 Uhr am Karlsplatz, viele neue Streckenführungen für Wohngebiete, die bisher nicht so erschlossen waren, und andere Qualitätsverbesserungen vorsieht, in Frage gestellt werden soll? Soll das alles, nachdem der Gemeinderat nach immerhin schon 26 Monaten eine sechsprozentige Tarifanpassung beschlossen hat, in Frage gestellt werden?

Will man damit die Qualität des öffentlichen Verkehrs verbessern und die Sonntagsreden, die auch gerne bei Zeltveranstaltungen vor der Votivkirche praktiziert werden, ad absurdum führen? Ist das ein Zeichen dafür, daß man sich für den öffentlichen Verkehr glaubhaft und ultimativ einsetzt? - Ich stelle diese Strategie zutiefst in Zweifel.

Es gibt aber noch einen sehr bemerkenswerten Satz, nämlich warum plötzlich der Verkehrsverbund-Ostregion und vor allem das Bundesland Niederösterreich vor die schier unlösbare Aufgabe gestellt werden, die Tarife ihrerseits mit sechs Prozent anpassen zu müssen.

Meine Damen und Herren! Wenn sich die Österreichische Volkspartei - und das ist durchaus legitim - über die gutnachbarschaftlichen Beziehungen mit dem Anrainerbundesland Niederösterreich Sorgen macht, so hätte es in der jüngsten Vergangenheit dafür eine ganze Reihe von Anlässen gegeben, bei denen dieses Interesse - allerdings aus dem Blickpunkt Wiens, als Wiener Abgeordneter - mit Leben erfüllt hätte werden können.

Haben Sie sich um die gutnachbarschaftlichen Beziehungen zu Niederösterreich gesorgt, als die niederösterreichischen Gemeinden, die von den Wiener Gaswerken versorgt werden, nahezu ultimativ gezwungen wurden, diese Versorgung zugunsten der EVN zu ändern?

Wo war denn das Engagement der ÖVP-Wien, als Versorgungsgebiete der Wiener E-Werke, die staatsvertraglich und verfassungsmäßig abgesichert sind, plötzlich von der EVN und im niederösterreichischen Landtag mit verfassungsmäßig fragwürdigen Aktivitäten für sich reklamiert wurden?

Wo ist Ihr Engagement der gutnachbarschaftlichen Beziehungspflege zu Niederösterreich, wenn das Bundesland Niederösterreich die Wienerwald-Deklaration für neun Zehntel des Wienerwalds nicht annähernd so glaubhaft und konsequent praktiziert, wie das Wien mit seinem Anteil am Wienerwald macht?

Ich habe schon öfter darüber gesprochen, aber es ist mir immer wieder ein Anliegen: Wo ist die gutnachbarschaftliche Gleichklangigkeit, wenn Wiener, die einen Zweitwohnsitz in Niederösterreich haben, bei den dortigen Gemeinderatswahlen mit prähistorischen Umständen in bezug auf die Demokratie konfrontiert werden, und dort nicht einmal ein amtlicher Stimmzettel existiert? (Beifall von StR. Mag. Kabas.)

In Wien gibt es gewählte Bezirksvorsteher und im Bundesland Niederösterreich gibt es nur Beamte vom ÖAAB und von anderen Organisationen der Volkspartei. Das sind politisch geeichte und empfohlene Bezirkshauptleute.

All das sind Punkte, bei denen man sich um die nachbarschaftlichen Probleme nicht den Kopf zerbricht. In dem Sinn ist auch der Passus, daß Niederösterreich jetzt vor den Kopf gestoßen wird, einzuschätzen.

Ich komme, weil die Thematik U-Bahn-Bau ein Kernpunkt der dringlichen Anfrage ist, noch ganz kurz auf die Interpretation des 1990 wiederum aktivierten und modifizierten Staatsvertrags zwischen Bund und Land Wien zu sprechen.

Es ist für die nächsten zehn Jahre der Finanzierungsrahmen von jährlich drei Milliarden Schilling in der bewährten fifty-fifty Teilung zwischen Bund und Land Wien nunmehr eine beschlossene Sache. Ich gebe meinem Vorredner Mag. Dipl.-Ing. Regler in der Position recht, daß die Zurverfügungstellung der jährlichen Tranchen, weil natürlich in der ersten Hälfte der 90er Jahre größere Volumina zu bewältigen sein werden, nicht in gleich großen Beträgen passieren kann.

Von der Gesamtfinanzierung her, sagen uns die zuständigen Experten des U-Bahn-Baus und der entsprechenden Dienststellen, werden uns 30 Milliarden aus der heutigen Sicht gesehen reichen. Nur die tatsächlichen Jahresquoten werden noch interpretiert werden müssen.

Ich stehe nicht an zu sagen, daß wir mit dem Bund über die Vorziehung von Jahresraten noch in Verhandlungen eintreten werden müssen. Notfalls, wenn all diese intensiven Bemühungen nicht fruchten sollten, wird Wien Überlegungen in bezug auf Zinsenzuschüsse anstellen müssen, denn eines ist klar: Der U-Bahn-Bau, der bisher zu den konsensalen Bereichen des stadtpolitischen Wiener Geschehens gehört hat, kann und darf nicht in irgendeiner Form in Mißkredit geraten. Die jetzt mit dem Bund verhandelten und paktierten Verlängerungstranchen, sowohl der Linie U 3 in Richtung Westen bis Ottakring als auch in Richtung Osten bis Simmering und in gleicher Wertigkeit dazu die U 6-Verlängerungen nach Siebenhirten und in den Norden, schlußendlich über die Station Neue Donau bis Floridsdorf, werden in dem angenommenen Zeitparameter über die Bühne gehen.

Dafür wird die Mehrheitsfraktion dieses Hauses, die sich bisher beim U-Bahn-Bau sehr verläßlich und mit sehr viel Engagement eingesetzt hat, auch weiterhin garantieren! (Beifall bei der SPÖ.)

Meine Damen und Herren! Die Strategie der Österreichischen Volkspartei mit dieser dringlichen Anfrage würde ich so interpretieren:

Es ist erfreulich, daß der neue Landesparteiobmann der ÖVP Konsens und Seriosität beweist, wenn es um Grundsatzfragen in dieser Stadt geht, die bisher völlig außer Streit standen. Ich glaube aber nicht, daß er seine Mandantschaft, nämlich die Österreichische Volkspartei, sehr gut berät, wenn er gleichzeitig in jenen Bereichen einen Aktionismus verordnet, in denen eigentlich dringliche Anfragen, wie die heute vorliegende, bei näherer Betrachtung als nicht sehr notwendig und im Prinzip als gegenstandslos anzusehen sind. (Abg. Dr. Hirnschall: Halten Sie das für Aktionismus?)

Das ist immerhin heute ein Anlaß für die Jungfernrede des neuen Herrn Landesparteiobmannes. Wir sind sehr gespannt darauf, ob er im Metier der Landespolitik effizient und mit profunden Vorgangsweisen agieren kann. Außer Streit steht sicherlich seine anwältliche Tätigkeit! Aber das sind doch zwei grundverschiedene Ebenen, und man wird die Probe aufs Exempel machen müssen.

Lassen Sie mich die Bewertung dieser dringlichen Anfrage mit der Aussage eines großen englischen Mannes der Weltliteratur interpretieren, nicht um Ihren Blick nach Stratford-on-Avon zu richten, sondern auch um dem noch alleinigen Generalsekretär der Österreichischen Volkspartei eine kleine Freude zu bereiten: "Much ado about nothing."

In Ansehen dieser Wertigkeit bitte ich, die weitere Diskussion zu führen. (Beifall bei der SPÖ.)

Präsident Dr. Petrik: Als nächster Redner ist Herr Abg. Zeihsel zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

Abg. Zeihsel: Herr Landtagspräsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren des Wiener Landtags!

Nachdem der Vorsitzende des Kontrollausschusses, Herr Abg. Dr. Hirnschall, vor einer Woche in

die U 6-Eiterbeule gestochen hat, ist einiges und sind einige in Bewegung geraten.

Herr Landeshauptmann Dr. Zilk ist, obwohl er sonst ein Mann der kräftigen Worte ist, sogar unter die Briefschreiber gegangen. Die ÖVP will - wo ein Wille, da ein Weg - auf den schon schnell fahrenden Zug mit dieser dringlichen Anfrage aufspringen. (Abg. Dr. Hirnschall: Der letzte Wille! - StR. Dr. Wille: Der erste Wille!)

Einleitend möchte ich folgendes festhalten: Die Oppositionspartei, und zwar die Freiheitliche Partei Österreichs, ist sehr gut und sehr wichtig für die Wiener Steuerzahler. Eine Grundregel sollte schon eingehalten werden: Unter Zeit- und Termindruck soll man keine finanziellen Entscheidungen treffen. Eine überhitzte Baukonjunktur - mein Kollege Hirnschall hat das schon deutlich ausgeführt - wurde nämlich damit von Seiten der Stadt Wien erzeugt, bei der natürlich die Preise und Kosten explodierten, nicht nur beim U-Bahn-Bau.

Leider sind die Befürchtungen der Freiheitlichen, die vor diesen durch die EXPO-Planung hervorgerufenen, starken Preisschüben gewarnt haben, eingetreten. Daher ist eine Volksbefragung zum EXPO-Wahn für die Bürger notwendig, um sich wehren zu können. (Beifall bei der FPÖ.)

Ein permanentes Verkehrschaos wird durch Monate hindurch die Bevölkerung quälen, da die Stadt Wien den Verkehr bei Stattfinden der EXPO nicht in den Griff bekommen wird. Das Aus für die EXPO ist auch aus Verkehrsgründen wünschenswert.

Bei der Debatte zur Tariferhöhung der Wiener Verkehrsbetriebe habe ich schon auf das unkoordinierte Vorgehen gegenüber den VOR-Planern Niederösterreich und Burgenland hingewiesen. Es ist traurig, daß diese Panne scheinbar noch immer nicht behoben wurde.

Ich beschäftige mich nunmehr schon das vierte Jahr intensiv mit den Verkehrsbetrieben, aber es ist mir bis jetzt nicht gelungen, eine betriebswirtschaftliche Durchleuchtung der Betriebsabläufe zu erreichen, sowohl in der Verwaltung der Wiener Verkehrsbetriebe als auch in den Betriebsstätten. Einer derartigen Reform steht man, vom Herrn Stadtrat abwärts, negativ gegenüber! Man geht lieber Jahr für Jahr den Weg der für Sie bequemen Tariferhöhung, ohne grundlegende Verbesserungen in bezug auf die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel durchzuführen. Das wenige, das man darunter zählen kann, wird allerdings mit teuren Inseraten und Public Relations-Aktionen verkauft.

Zur Attraktivitätssteigerung gehören vor allem Fahrzeit- und Intervallverkürzungen im großen Maßstab und nicht wie bisher nur marginale Einzelmaßnahmen. Die Ampelbeeinflussung durch die Straßenbahnen an den Kreuzungen läßt im großen und ganzen auch auf sich warten. Die Über- und Unterführungen wichtiger Verkehrsadern sind auch eingeschlafen, und bei der Umorientierung der Straßenbahn- und Buslinien hin zu S- und U-Bahn-Haltestellen ist auch nicht viel geschehen.

Wie zögernd und zaudernd man Neuem gegenübersteht, erkennt man beispielsweise auch daran, daß noch immer nicht dem Vorschlag "Anrufsammeltaxidienst" nähergetreten wurde, den ich aufgrund guter Erfahrungen in anderen Städten seit Jahren fordere. Die niederösterreichische Nachbargemeinde von Simmering nimmt just am heutigen 1. Februar den Sammeltaxidienst auf, ergänzt damit den Autobusverkehr und bietet dadurch ihren Fahrgästen zusätzliche Verkehrsverbindungen an. Das ist nach Klosterneuburg eine weitere Wiener Umlandgemeinde, die neue Wege geht und die sich auch etwas traut.

In dem Zusammenhang fällt mir der vor knapp einem Jahr gemachte Vorschlag des Chefs der jungen SPÖ, der jungen Generation, Mag. Christian Cap, ein: Er kreierte ein goldenes Kopfkissen für jene in der Partei, die in den 90er Jahren noch glauben, Politik der 60er Jahre machen zu können. Anwärter auf diese Auszeichnung, laut dem Bruder des Propeller-Caps, war unter anderem der Wiener Verkehrsstadtrat. (Abg. Oblässer: Die Methoden der 30er Jahre sind auch nicht gut!)

Nun aber wieder weg vom goldenen Ruhekissen, beim Verschlafen moderner Ideen, mit dem

unzufriedene sozialistische Rebellen frischen Wind in die Partei bringen wollten!

Nicht zu Unrecht wird Stadtrat Hatzl auch vorgeworfen, daß er aufgrund seiner Verkehrspolitik einer der Hauptverursacher der verkehrsbedingten Luftverschmutzung in Wien ist. Die Politik der roten Welle, die Verknappung des Parkraumangebots, die Einführung flächendeckender Tempo-30-Zonen und weitere bauliche Maßnahmen, um den Verkehrsfluß zu reduzieren, wie unüberlegte Busspuren, werden zu keiner Reduktion des Individualverkehrs führen. Erst die Alternative eines wirklich attraktiven öffentlichen Verkehrsnetzes wird den Fahrzeugverkehr reduzieren und damit die Umweltsituation maßgeblich verbessern. Auch hier fügt sich das Versagen einer Maßnahme ein, die am ehesten ein Umsteigen vom Auto bewirken würde, nämlich der Nichtbau der Park-and-ride-Plätze.

Seit Jahren wird von der Schaffung von 20.000 derartigen Parkplätzen an U- und S-Bahn-Stationen gesprochen und geschrieben. Das Ergebnis in Wien ist leider mehr als dürfzig. Hier ist eine völlige Ratlosigkeit auf der Seite der Stadtplaner zu beobachten.

Als eine schwere Sünde der Vergangenheit stellen sich auch immer deutlicher die Ablösezahlungen für nicht gebaute Garagen- und Abstellplätze heraus. Damit wurde das Parkchaos in den dichtverbauten Wohngebieten noch vergrößert. Parkgaragen und Parkhäuser sind nun aber die Voraussetzung dafür, wenn für Beschleunigungsmaßnahmen für Busse Straßenplätze geopfert werden können. In den Innengürtelbezirken trifft eine solche Maßnahme in erster Linie die Wohnbevölkerung, die nicht mehr weiß, wo sie ihr Vehikel über Nacht stehenlassen kann. Es sind nicht die Einpendler, die durch diese Maßnahmen getroffen werden.

Zum Abschluß möchte ich aber auch an die Verkehrsdisziplin der Wiener appellieren! Fahrt nicht in Kreuzungen ein, wenn sich schon ein Rückstau anzeigt. Verparkt nicht die Ecken von Kreuzungen, sodaß Busse und Lkw nicht vorbeifahren können. Bleibt nicht in zweiter Spur stehen, wenn der Verkehrsfluß dadurch gestört wird. Hier erbitte ich auch die Unterstützung der Autofahrerklubs!

Als letzten Punkt, wenn das Vorgenannte nichts nützt, erwähne ich noch, mehr Polizei auf den Straßen einzusetzen, vielleicht auch unterstützt durch Organe der Straßenaufsicht des Magistrats. Dann helfen nur noch Abschleppwagen, die unbedingt aufgestockt werden müßten, da bereits jetzt schon sehr oft stundenlang nach der Verständigung durch die Polizei kein Abschleppwagen kommt. 18 Abschleppwagen untertags und einer in der Nacht sind leider nicht ausreichend.

Mit meinem Beitrag wollte ich einige Anregungen bringen, mit denen das sicher nicht leicht zu lösende Verkehrsproblem einer 1,5-Millionen-Einwohner-Stadt, wie Wien es ist, verbessert werden könnte. (Beifall bei der FPÖ.)

Präsident Dr. Petrik: Als nächster Redner ist Herr Stadtrat Dr. Wille zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

Stadtrat Dr. Wille: Hoher Landtag!

Herr Abg. Hufnagl hat gemeint, ich würde eine Jungfernrede halten. Ich freue mich, daß ich heute das erste Mal vor Ihnen sprechen kann. Ich möchte aber keine Jungfernrede halten. Ich bin zwar im Sternbild der Jungfrau geboren, aber wenn schon jung, dann möchte ich eine Jungmannrede halten. (Zwischenrufe bei der SPÖ: Jung?) Sie haben schon recht, ich bin nicht mehr ganz jung.

Ich komme zu Ihnen das erste Mal, aber nicht mit leeren Händen, und zwar handelt es sich um die U-Bahn-Lose der U 6, über die jetzt sehr intensiv in der Öffentlichkeit diskutiert wird.

Der Herr Landeshauptmann hat sich bemüht, der Herr Landeshauptmann hat Briefe geschrieben, aber er hat nur geschrieben und ich habe verhandelt. Ich kann Ihnen ein Verhandlungsergebnis präsentieren. Ich habe mit den Baufirmen verhandelt und die Zusage erhalten, daß sie, wenn Zivilingenieure oder Beamte der Stadt Wien feststellen, daß die in den Angeboten enthaltenen Preise ungerechtfertigt sind,

die Preise reduzieren. (Abg. Dampier: Das ist aber nicht sehr konkret. - LhptmSt. Mayr: Das heißt, die Firmen haben Ihnen gegenüber zugegeben, daß sie überhöhte Preise angeboten haben!) Nein, das ist nicht der Fall. (LhptmSt. Mayr: Und das nehmen Sie noch in Schutz? Sie vertreten die Baufirmen! - Abg. Fürst: Melden Sie sich zum Wort, Herr Landeshauptmann-Stellvertreter! - StR. Mag. Kabas: Das ist ja seine Jungfernrede!)

Herr Landeshauptmann-Stellvertreter, ich darf Ihnen eines sagen: Ich habe gehört, daß normalerweise eine Jungmannrede ungestört verläuft und daß keine Zwischenrufe gemacht werden. Ich mache auch hier eine Ausnahme, das freut mich sehr, Herr Landeshauptmann-Stellvertreter. (Beifall bei der ÖVP. - LhptmSt. Mayr: Das gilt aber nur für gewöhnliche Abgeordnete! Nicht für Stadträte!)

Präsident Dr. Petrik (unterbrechend): Ich bitte Sie jetzt, den Redner weitersprechen zu lassen.

StR. Dr. Wille (fortsetzend): Ich nehme das auch ganz herzlich an und möchte auf Ihren Zwischenruf antworten.

Von einer Parteinahme für die Firmen kann nicht im mindesten die Rede sein, ganz im Gegenteil. Ich bin ein Verantwortungsträger der Stadt, ein Stadtrat. Ich fühle mich sehr wohl verantwortlich, insbesondere weil ich ein kontrollierender Stadtrat bin und meine Aufgabe darin sehe, ganz konkrete Ergebnisse zu erzielen. Das konkrete Ergebnis bedeutet (LhptmSt. Mayr: Sehr konkret waren Sie nicht!), daß Leute, die - und das sehe ich jetzt von Seiten der Stadt an, Herr Landeshauptmann-Stellvertreter, lassen Sie mich bitte ausreden - unser Vertrauen genießen, nachprüfen, welche Preise verlangt worden sind, und dann den Baufirmen sagen, das ist zu viel, sodaß dann diese, folgend den Ergebnissen, ihre Preise senken. (Abg. Oblasser: Das geschieht doch die ganze Zeit!) Das ist der Kern der ganzen Sache. (Beifall bei der ÖVP.) Von einer Parteinahme für die Baufirmen kann doch nicht im mindesten die Rede sein. (LhptmSt. Mayr: Fragen Sie doch einmal den zuständigen Beamten, welche Methoden hier angewendet werden! - Zwischenrufe bei der ÖVP. - LhptmSt. Mayr: Das ist der Beamte, der diese Prüfung durchführen soll!)

Herr Landeshauptmann-Stellvertreter! Ich wollte Ihnen damit nur sagen, daß ich nicht nur Briefe schreibe, wie das der Herr Landeshauptmann getan hat, sondern tätig geworden bin und Ihnen nun ein Ergebnis präsentieren kann, ein Ergebnis, Herr Landeshauptmann-Stellvertreter, das Sie als Finanzstadtrat nicht erzielen konnten. (Beifall bei der ÖVP. - LhptmSt. Mayr: Das ist eine Scheinblüte!) Wieso denn, Herr Landeshauptmann-Stellvertreter? (LhptmSt. Mayr: Weil Sie ein Ergebnis gebracht haben, aber nicht einmal den Versuch gemacht haben! - Abg. Fürst: Melden Sie sich zu Wort!)

Präsident Dr. Petrik (unterbrechend): Herr Stadtrat Dr. Wille!

Ich möchte Sie darauf aufmerksam machen, daß Sie nur 20 Minuten Zeit zur Verfügung haben, und ich bitte die übrigen Abgeordneten des Hauses, sich selbst zum Wort zu melden und nicht dauernd den Redner durch Zwischenrufe zu unterbrechen.

StR. Dr. Wille (fortsetzend): Ich habe mich informiert, wie dieser Lichtbalken hier funktioniert. Ich sehe gerade, daß ich noch ein paar Minuten Zeit habe.

Ich wollte Ihnen darüber berichten, damit Sie sehen, daß wir nicht untätig gewesen sind, daß wir, um die Interessen der Stadt zu verfolgen, auch als kontrollierende Stadträte tätig waren. (Beifall bei der ÖVP.)

Nun möchte ich ein paar Punkte anschneiden, die sich aus unserer dringlichen Anfrage ergeben. Sie gestatten mir, da ich als neuer Landesparteiobmann bestellt und als neuer Stadtrat angelobt worden bin, einen zusammenhängenden Überblick über die Politik, die unter meiner Führung von der Partei angestrebt werden soll, zu geben.

Ich möchte zu ein paar Verkehrsproblemen in und um Wien - ich betone um Wien, Herr Hufnagl -

Stellung nehmen, weil ich meine, daß hier ganz wesentliche Dinge zu beachten sind, die wir auch in unseren Vorschlägen und Überlegungen aufgezeigt haben. Ich möchte den Verkehr in zwei Teile gliedern. Ein Teil betrifft den innerstädtischen Verkehr und der andere Teil befaßt sich mit dem außerstädtischen Verkehr.

Im innerstädtischen Verkehr hat der öffentliche Verkehr Vorrang. Dieser soll attraktiv gestaltet werden. Es sollen insbesondere die Intervalle auf fünf Minuten reduziert werden, und zwar sowohl innerhalb des Gürtels als auch außerhalb des Gürtels. In den verkehrsarmen Zeiten sollen die Intervalle wenigstens zehn Minuten betragen. Es soll von jedem Punkt der Stadt aus möglich sein, innerhalb von 30 Minuten das Zentrum zu erreichen, wenn man ein öffentliches Verkehrsmittel benutzt, und es soll innerhalb von 40 Minuten möglich sein, von jedem Punkt der Stadt zu einem anderen zu gelangen.

Die 20.000 Park-and-ride-Plätze, die geschaffen werden müssen, um unsere Stadt von den aus dem Umland hereinflutenden Pkw zu entlasten, sollten auch in den nächsten fünf Jahren verwirklicht werden.

Es darf der innerstädtische Verkehr nicht einhergehen mit einer Verteufelung des Individualverkehrs. Wir meinen, daß wir mit der Realität leben müssen. Es mag schon sein, daß die Vision von einer autolosen Stadt gut klingt, aber die Bevölkerung in Wien wird in den nächsten Jahren zunehmen. Es wird mehr Wiener geben als heute. Alle sollten nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sein. Das ist sicherlich richtig und das soll auch angestrebt werden. Aber wir müssen mit der Realität leben und mit der Realität leben heißt, den Individualverkehr zur Kenntnis zu nehmen.

Herr Stadtrat Hatzl! Es ist sicherlich nicht der Weisheit letzter Schluß, die Autofahrer zu sekkieren, den Autofahrern mit der roten Welle das Leben schwer zu machen und ganz einfach die Abstellplätze zu vernichten, ohne eine Möglichkeit zu schaffen, in Garagen die Autos abstellen zu können. (Beifall bei der ÖVP.) Gerade diese Investitionen sind unbedingt zu fördern.

Wenn wir uns anschauen, wieviele Rücklagen gebildet worden sind, so kommen wir auf einen Betrag von über 300 Millionen Schilling, der aus der Parkometerabgabe und Ausgleichsabgabe resultiert, aber nicht für den Garagenbau verwendet wird. Hier besteht ein dringender Handlungsbedarf!

Wenn wir glauben, daß wir mit der Tariferhöhung den Individualverkehr reduzieren können, dann sind wir eigentlich kontraproduktiv. Wir müssen den öffentlichen Verkehr attraktiver gestalten, aber nicht auf die Weise, daß wir die Tarife erhöhen. Deshalb sagen wir entschieden nein zu der Tariferhöhung, die am 1. März 1991 in Kraft treten soll. (Beifall bei der ÖVP.)

Nun zum außerstädtischen Verkehr! Ich glaube, die Stadt Wien kann nicht als eine Insel betrachtet werden, sondern sie ist eingebettet in das Umland von Niederösterreich. Wir in Wien haben die Niederösterreicher ganz einfach ziehen lassen. Wir haben die Hauptstadt zugelassen (LhptmSt. Mayr: Sie haben sie ja nicht zugelassen!), ohne den Niederösterreichern die notwendigen Angebote zu machen, damit sie ihre Landeshauptstadt nicht nach St. Pölten verlegen. Ich glaube aber, daß eine konkrete Zusammenarbeit zwischen den beiden Ländern erforderlich ist (LhptmSt. Mayr: Sie waren wie immer nicht im Saal und haben nicht gehört, daß das Gesetz in Kraft ist!), denn in Wirklichkeit endet Wien nicht mit der politischen Grenze. (Beifall bei der ÖVP. - LhptmSt. Mayr: Warum verlangen Sie, daß die Wiener für die Niederösterreicher bezahlen!)

Ich habe bereits mit dem Landeshauptmann von Niederösterreich und mit dem Landeshauptmann-Stellvertreter gesprochen, die bereit sind, mit Wien in jeder nur erdenklichen Weise zusammenzuarbeiten. (LhptmSt. Mayr: Wenn die Wiener bezahlen!) Das betrifft die Bereiche Verkehr, Krankenversorgung, Müllentsorgung und Strom- und Wasserversorgung. (LhptmSt. Mayr: Seit zwei Jahren warte ich auf eine Einladung zu Verhandlungen wegen des SMZ-Ost!) Wir werden das alles machen! (Beifall bei der ÖVP.)

Ich werde Sie einladen, Herr Landeshauptmann-Stellvertreter. Ich werde Sie dazu einladen, damit

wir die Gespräche zu viert führen können, und wir werden... (LhptmSt. Mayr: Das werde ich mir sehr gut überlegen, wenn Sie Vier-Augen-Gespräche in die Öffentlichkeit tragen! - Zwischenrufe bei der ÖVP.) Ich bin vom Landeshauptmann von Niederösterreich ermächtigt worden, hier diese Erklärung abzugeben. Ich darf... (LhptmSt. Mayr: Das ist Ihnen nur einmal gelungen, ein Vier-Augen-Gespräch zu führen und in die Öffentlichkeit zu tragen!) Wo bitte? (LhptmSt. Mayr: Das mit uns geführte Gespräch haben Sie in die Öffentlichkeit getragen! Einmal geht das, aber ein zweites Mal geht das nicht mehr!) Wieso?

Herr Landeshauptmann-Stellvertreter! Ich darf Ihnen sagen, ich bin von Herrn Ludwig ermächtigt worden, diese Erklärung hier abzugeben. (LhptmSt. Mayr: Ich rede von dem Gespräch, das Sie mit mir geführt haben!)

Ich habe Ludwig erklärt, daß eine Verhandlung darüber stattfinden soll, daß die Regionen in Form einer Zusammenarbeit in vernünftige Bahnen gelenkt werden.

Ich darf Ihnen sagen, daß genau das, was den außerstädtischen Verkehr betrifft, eine... (Abg. Dr. Hirnschall: Da kann man sich jetzt vorstellen, was mit Euch beiden bei der EXPO rauskommt!)

Ich darf Ihnen vorschlagen, daß alle Überlegungen, die den außerstädtischen Verkehr betreffen, auch in unsere Überlegungen, die den innerstädtischen Verkehr und Wien betreffen, miteinbezogen werden müssen. Wir sind der Meinung, daß der Transit, den wir aus dem Osten erwarten, auf die Schienen gehört, damit wir nicht das, was in Tirol und auf der Tauernautobahn schon zu beobachten ist, auch in Wien erleben werden. Wir sind aber der Meinung, daß auch hier, was den Individualverkehr betrifft, an den Realitäten nicht vorbeigegangen werden darf.

Ich stütze mich dabei auf Aussagen, die in der Bundesrepublik Deutschland aufgrund von Untersuchungen gemacht worden sind, die in bezug auf die Entwicklung des Individualverkehrs in den Gebieten der ehemaligen DDR angestellt wurden, und zwar in der Richtung, daß man gesagt hat, jetzt wo die Bürger der ehemaligen DDR ihre Primärbedürfnisse befriedigt haben, wird mit einer Zunahme des Individualverkehrs zu rechnen sein. Mit den Autos, die sie kaufen werden, werden sie dann Richtung Westen fahren.

Das Auto hat für alle Bewohner des Ostens, aber auch für unsere Bürger, nicht nur eine praktische Bedeutung, sondern auch eine stark emotionale Bedeutung. Damit wird die Freiheit, die die Bürger nun im Osten erhalten haben, ganz konkret für sie erlebbar, denn das Reisen ist ein wesentliches Element der Freiheit. Daher müssen wir gewappnet sein, damit der Individualverkehr, der an Wien vorbeigehen soll, nicht die Stadt überschwemmt. Wir sind daher der Meinung, daß es durchaus notwendig ist, auch Autobahnen um die Stadt herum zu bauen, das heißt, den Ring zu schließen, um den Individualverkehr, der gar nicht in das Stadtzentrum hineinfahren will, von der Stadt fernhalten zu können. (Amtsf. StR. Hatzl: Gibt es da auch eine Zusage und Ermächtigung vom Ludwig?)

Ich darf Ihnen sagen, daß wir hier, was unsere östlichen Nachbarn betrifft, in etwa mit einer solchen Entwicklung rechnen können, wie sie in der ehemaligen DDR stattgefunden hat. Dieses Ergebnis hat eine Studie ergeben, die in der Bundesrepublik Deutschland erstellt worden ist. Die Verhältnisse in der Tschechoslowakei und in Ungarn sind in etwa so gelagert wie in der ehemaligen DDR. Daher müssen wir mit einer ähnlichen Entwicklung rechnen und uns auch darauf einstellen.

Ich glaube aber, daß es zusätzlich auch erforderlich ist zu sagen, daß ab einem gewissen Zeitpunkt, der im Jahr 1996 sein könnte, nach Österreich keine Autos aus dem Osten mehr einreisen dürfen, die bestimmte Voraussetzungen, die wir im Interesse des Umweltschutzes verlangen müssen, nicht erfüllen. Ich denke insbesondere an Autos die keinen Katalysator haben. Das wird Gegenstand von Verhandlungen und Gesprächen sein müssen, die wir mit unseren östlichen Nachbarn führen werden.

Zum Abschluß noch eine kleine Vision, die sich aus den Erkenntnissen ergibt, die gerade in den letzten Tagen so schmerzvoll deutlich geworden sind. Ich spreche die Zunahme des Luftverkehrs inner-

halb von Europa an. Ich glaube, die Zukunft wird nicht im Luftverkehr liegen, sondern die Zukunft wird auf den Schienen liegen. In diesem Zusammenhang bieten sich gerade aus Frankreich und aus der Bundesrepublik Deutschland Lösungsmöglichkeiten an, die auch eine Übereinstimmung mit unseren Interessen zulassen. Ich spreche die Einführung von Hochgeschwindigkeitszügen an. (Amtsf. StR. Hatzl: Herr Landesparteiobmann! Einverstanden! Da gibt es keinen Gegensatz! Die Frage war nur: Warum hat die ÖVP den Streicher blockiert?) Ich möchte nur daran erinnern, daß es in Frankreich den TGV atlantique gibt, der bis zu 486 Stundenkilometer erreicht. Mit diesen Zügen wäre es möglich, eine rasche Verbindung zwischen den Städten, die sich im Umland von Wien befinden, herzustellen.

Im Zusammenhang mit der EXPO haben wir von seiten einer französischen Firma ein konkretes Anbot erhalten, das auch Herrn Bundesminister Streicher zur Kenntnis gebracht worden ist. Mit diesem Offert wird die Anforderung erfüllt, daß jemand, der zum Beispiel in Wien in einem Hotel wohnt, in der Früh nach Budapest fahren kann, sich dort eine Ausstellung anschauen kann und am selben Abend wieder zurückkommen kann. Die Fahrzeiten werden in diesem Angebot folgendermaßen angegeben: Preßburg 15 Minuten, Budapest 55 Minuten. Kostenpunkt sind 15 Milliarden Schilling. Darin sind jedoch 20 Zugsgarnituren enthalten, die eine Leistungsfähigkeit von 50.000 Personen pro Tag haben.

Ich weiß schon, daß man das nicht von einem auf den anderen Tag verwirklichen kann. Aber ich hätte gerne, daß wir dann, wenn wir Visionen vor Augen haben, wenn wir Politik machen, auch daran denken, daß es möglich sein muß, Wien über Preßburg mit Budapest durch Hochgeschwindigkeitszüge zu verbinden, ebenso wie Wien mit Prag und Berlin und ebenso wie Wien mit Linz, Salzburg und München. Wir sollten erreichen, optimal an das westeuropäische Netz angeschlossen zu sein. Allenfalls sollen auch in den Süden solche Verbindungen angestrebt werden.

Wenn wir konsequent diese Wege verfolgen, dann wird es auch möglich sein, die Verkehrsprobleme sowohl innerhalb als auch außerhalb der Stadt zu lösen, sodaß unsere Bürger rasch von einem Ort zum anderen kommen können, ohne sich belästigt zu fühlen beziehungsweise die anderen zu belästigen. Ich danke Ihnen. (Beifall bei der ÖVP.)

Präsident Dr. Petrik: Als nächster Redner ist Herr Abg. Ing. Rolf Huber zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

Abg. Ing. Rolf Huber: Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren!

An sich wäre dieses Schreiben nicht näher erwähnt worden, weil wir gewohnt sind, sehr konkrete Maßnahmen und Vorgänge und keine Absichten vorzutragen, aber nachdem Herr Stadtrat Dr. Wille mit einer Absichtserklärung ein politisches Ziel festgesetzt hat, möchte ich einen Brief, der an den Herrn Landeshauptmann gerichtet war, vorlesen. Eine Baufirma hat an den Herrn Landeshauptmann folgendes geschrieben:

"Ich ersuche Sie daher, sehr geehrter Herr Bürgermeister, mir, aber auch meinen Branchenkollegen Gelegenheit zu geben, den Vorwurf zu zerstreuen, daß ungerechtfertigte Preissteigerungen vorliegen, konkret im U-Bahn-Bau.

Wir sind nicht nur bereit, zusätzlich zu unserer Kalkulation auch unsere Bilanzen offenzulegen, sondern wir würden uns auch einer sachlichen und völlig unabhängigen Prüfung stellen. Ich denke dabei an ein Fakultätsgutachten der Professorenschaft der Technischen Universität Wien, die nicht nur die technischen, sondern auch die wirtschaftlichen Aspekte kompetent prüfen könnte.

Selbstverständlich werden wir unabhängig davon Herrn Stadtrat Johann Hatzl und seinen Beamten bei laufenden Preisverhandlungen ein fairer Partner sein."

Ich glaube, daß dieser Brief etwas Erfreuliches ist und in etwa auch Ihrer Ankündigung entspricht, daß aber die konkreten Preisverhandlungen in der Gegenwart, so wie auch in der Vergangenheit, und die

konkreten Preisänderungen noch immer von Herrn Stadtrat Hatzl verkündet werden. So wollen wir es auch in Zukunft handhaben! (Beifall bei der SPÖ.)

Wenn - Herr Dr. Wille, ich bitte Sie, das nicht als Besserwisserei zu verstehen, ich möchte nicht, daß das mißverstanden wird, ich kenne Sie nicht sehr gut, aber all das, was ich bisher über Ihre Tätigkeit als Anwalt gehört habe, schätze ich sehr - ich mir vom neuen ÖVP-Obmann, da ich als Abgeordneter auch für den Verkehrsausschuß zuständig bin, etwas wünschen darf, dann bezieht sich das nicht so sehr auf die Frage der Verhandlungen mit den Firmen. (StR. Dr. Wille: Stadtrat, bitte!)

Ich weiß aus der langjährigen Erfahrung von Verhandlungen mit Firmen, daß versucht wird, das Optimum zu erreichen. Im Zuge der Verhandlungen wird dann auch jener Preis erreicht werden, der im Rahmen des U-Bahn-Baus möglich ist. Ich vertraue unserem Stadtrat Hatzl, daß er das Optimum für die Stadt Wien herausholen wird.

Das Problem, das wir bei den Verkehrsfragen in dieser Stadt immer haben, ist, daß an sich von Ihrer Partei in der Vergangenheit eine ganze Reihe von Maßnahmen verlangt wurde. Ich denke zum Beispiel an das ÖVP-Papier von Abg. Mag. Dipl.-Ing. Roderich Regler, in dem vehement die Einrichtung von Busspuren verlangt wird. Jedoch immer dann, wenn wir sehr konsequent, auch Ihren Vorschlägen folgend, versuchen, so etwas durchzusetzen, fallen die Bezirke reihenweise um. Dann fällt die ÖVP als Ganzes um und ist im jeweiligen Fall nicht bereit, Unpopuläres zu tragen.

Wenn Sie sich als neuer Stadtrat und Parteiobmann in bezug darauf durchsetzen könnten, mit uns gemeinsam die an sich schwierige Situation der Verkehrsumstellung vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr mitzutragen, dann wäre das eine sehr große Hilfe für unsere Stadt und für unsere Bevölkerung. (Beifall bei der SPÖ.)

Daß die Maßnahmen für den öffentlichen Verkehr viel Geld kosten, ist unbestritten. Umso unverständlicher ist es, daß Sie sich einer dringlichen Anfrage anschließen, die die Verhinderung einer nicht überhöhten Preissteigerung - es handelt sich durchaus um eine berechtigte Forderung zur Abdeckung von mehr als 40 Prozent der Kosten des öffentlichen Verkehrs - im Sinn hat. Dieser Kostendeckungsgrad soll beibehalten werden.

Wir haben noch sehr viel mit dem öffentlichen Verkehr vor. Wir wollen, entgegen den Behauptungen der Freiheitlichen Partei Österreichs, die U 6 nicht ausschließlich wegen der EXPO errichten, sondern um das Verkehrssystem in unserer Stadt grundsätzlich zu verbessern und zu erneuern, und dafür brauchen wir halt sehr viel Geld.

Es ist eine alte Wiener Tradition der Sozialisten zu sagen: Wir wollen für diese Stadt das Optimum erreichen und das kostet auch Geld, und zwar Steuergeld. Das ist unpopulär, aber diese Unpopularität wurde mit großer Popularität von den Wienern vertreten und hat bewirkt, daß wir schon seit Jahrzehnten die Mehrheit in dieser Stadt haben. (Beifall bei der SPÖ.)

Nachdem ich Sie als einen verantwortungsbewußten Menschen einschätze, ersuche ich Sie, in Ihrer Partei das politische Klima umzudrehen und einmal diese Verantwortung mit uns mitzutragen. Es ist bisher noch kein einziges Mal bei einer Tariferhöhung der Fall gewesen, daß die Österreichische Volkspartei mitgegangen wäre und Verantwortung mitgetragen hätte. (StR. Dr. Wille: Ist das ein Koalitionsangebot?) Als Gemeinderat und Landtagsabgeordneter bin ich nicht berechtigt, Ihnen das anzubieten. Das ist ein Angebot im Interesse unserer Stadt, in einer fairen Form und in einer konstruktiven Form zusammenzuarbeiten.

Welche politische Maßnahme dahintersteht, das wird die Zukunft dieser Zusammenarbeit auf sachlichem Gebiet ergeben. Das kann ich nicht beurteilen. Ich meine jedenfalls, daß es sinnvoll ist, wenn wir für diese Stadt zusammenarbeiten und gemeinsam die anfallenden Probleme lösen. (Beifall bei der SPÖ. - Abg. Prochaska: Das müssen Sie Ihrem Klub sagen! - Abg. Oblasser: Der Wille ist einer, der nur für die

Koalition ist, sachlich nicht!)

Wenn in der dringlichen Anfrage angeführt wird, daß die Kostenänderung im Verkehrsverbund, insbesondere mit Niederösterreich, dazu führt, daß das gutnachbarschaftliche Verhältnis zwischen den Bundesländern gefährdet ist, dann verstehe ich das nicht.

Ich habe zuvor erklärt, daß wir von den Wienerinnen und Wienern verlangen, daß sie die Maßnahmen, die für den öffentlichen Verkehr notwendig sind, durch die Tarife und über ihre Steuerleistungen mittragen. Ich weiß nicht, ob es Ihre Zeit zulassen wird, in nächster Zeit einen Schiurlaub zu machen, aber es ist eine Selbstverständlichkeit, wenn man in einem Schiort ist, daß unterschieden wird zwischen dem Preis für die Einheimischen und dem Preis für die Touristen. Das müssen wir alle mit Bedauern zur Kenntnis nehmen.

Ich hätte den Vorwurf verstanden, wenn Wien einen ähnlichen Weg eingeschlagen hätte und gesagt hätte, die Wienerinnen und Wiener bekommen einen niedrigeren Straßenbahntarif und die Niederösterreicher müssen, wenn sie die Straßenbahn benützen möchten, mehr bezahlen. Was wir von den niederösterreichischen Straßenbahnenbenützern verlangen, ist nichts anderes, als wir von den Wiener Straßenbahnenbenützern auch verlangen, nämlich den gültigen Tarif zu bezahlen. (Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler: Wir haben ja einen gespaltenen Tarif!)

Zu der Aussage, daß vor diesem Tarif alle Menschen gleich sind, bekenne ich mich, und das traue ich mich auch gegenüber jedem Niederösterreicher zu vertreten.

Der Wunsch an die Wiener ÖVP, sich endlich aus der Auftragsweitergabe vom niederösterreichischen Landeshauptmann zu lösen, ist wahrscheinlich sinnlos, denn bei Herrn Abg. Regler ist es heute schon das zweite Mal gewesen, daß er gegen Wiener Interessen Stellung nimmt. Ich finde, es ist für einen Wiener Abgeordneten beschämend, eine solche Haltung einzunehmen. (Beifall bei der SPÖ.)

Was die Frage des Garagenbaus betrifft, so darf ich daran erinnern, daß eine ganze Reihe von Garagen errichtet wurde und nun nicht benützt wird, trotz attraktiver Angebote. Das Benützen der Garagen hängt im wesentlichen auch davon ab, wie groß das Stellflächenangebot auf der Oberfläche ist.

Die Autos von der Oberfläche wegzubringen und in Garagen hineinzubringen, ist eine Maßnahme, die unpopulär ist und die wir trotzdem zu setzen haben. Nach der bisher geübten Praxis ist zu erwarten, daß wir bei unpopulären Maßnahmen von den beiden anderen Parteien nicht unterstützt werden. Ich glaube, den Wunsch zu äußern, daß das einmal geschieht, wird wenig Sinn haben. Ich möchte es aber trotzdem machen und Sie dazu einladen, mit uns gemeinsam zu überlegen, in welcher Form wir Ordnung zustande bringen können.

Herr Dr. Wille, Sie haben den Individualverkehr angesprochen. Auch unter den sozialistischen Abgeordneten gibt es Autofahrer. Es ist daher nicht so, daß wir sozusagen als "Gespaltene" hier herauskommen, einerseits für den öffentlichen Verkehr sprechen und dann andererseits mit dem Auto fahren. Auch wir wissen, daß das Auto ein durchaus sinnvolles Verkehrsmittel sein kann, und zwar nicht nur als Einsatzfahrzeug. (Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler: Auch um ins Rathaus zu kommen, wie Mayr!) Auch um ins Rathaus kommen zu können, kann es sinnvoll sein. Es kann auch sinnvoll für die Erledigung von Geschäften, aber auch für die Freizeit sein. Es wäre falsch, hier anders zu sprechen, als wir tagtäglich handeln. Aber auch wir sind mit den Wienerinnen und Wienern dazu aufgerufen, eine neue Form der Disziplin zu finden und das Individualfahrzeug sinnvoll einzusetzen.

Ab 6. April fährt ja auch die U 3 in Wien. Wir wollen auch die U 6 termingerecht und zeitgerecht bis nach Floridsdorf verlängern, und wir wollen auch einige Maßnahmen setzen, die den Individualverkehr zwar einschränken, aber ihn keineswegs verhindern. Das wäre undenkbar! In diesem Punkt könnten wir uns durchaus zu einer gemeinsamen Sprachregelung treffen und vielleicht - das ist meine Einladung - auch so zu einer gemeinsamen Haltung gelangen.

Sie haben den Ausbau des TGV atlantique angesprochen. Wir Sozialisten treten dafür ein, daß sehr viel Geld für den Ausbau der Bundesbahnen aufgewendet wird. Wir haben dabei jedoch Schwierigkeiten, da wir gegen den Widerstand der Österreichischen Volkspartei ankämpfen müssen, die sich seit Jahren gegen die Ausweitung der Mittel für die Österreichischen Bundesbahnen ausspricht. Das heißt, es wird Ihnen wahrscheinlich so gehen, wie der Wiener ÖVP in der Vergangenheit auch: Sie werden sich gegen die Bundes-ÖVP nicht durchsetzen können. Es würde uns schon freuen, wenn Sie sich in der Wiener ÖVP durchsetzen könnten. (Abg. Prochaska: Es würde uns schon freuen, wenn mehr Mittel für die Bahn da wären! Nicht für Hofräte! Hunderte!)

Herr Abg. Kauer hat sich zuvor gegen den Lärm bei den ÖBB ausgesprochen. Die Bundesbahnen fahren aber nicht mit 300 Stundenkilometern. 500 Stundenkilometer sind ja auch nicht die normale Geschwindigkeit des TGV, das ist die Spitzengeschwindigkeit, die bei einem Rekordversuch erreicht wurde. Die Durchschnittsgeschwindigkeit auf der Strecke Paris - Lyon liegt in etwa bei 270 Stundenkilometern. Aber das bedeutet schon eine gewisse Lärmentwicklung.

Diese Maßnahmen werden nicht unbedingt populär sein. Das heißt, wenn Sie sich die Aufgabenteilung so vorstellen, wir übernehmen sozusagen den unpopulären Teil und Sie den populären Teil, dann ist das nicht jene Form der Zusammenarbeit, die wir uns vorstellen. Ganz im Gegenteil, die Aufgaben zur Lösung der Verkehrsprobleme sind sehr ernst. Sie sind auch mit Tariferhöhungen zu bewältigen. Wir werden uns aber bemühen, diese Kosten so niedrig wie möglich zu halten, die Termine so gut wie möglich einzuhalten, für die Wienerinnen und Wiener. Jeder, der dabei mitmachen will, ist herzlich dazu eingeladen! (Beifall bei der SPÖ.)

Präsident Dr. Petrik: Als nächster Redner ist Frau Abg. Dipl.-Ing. Dr. Herlinde Rothauer zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihr.

Abg. Dipl.-Ing. Dr. Herlinde Rothauer: Herr Präsident! Meine Damen und Herren!

Wenn die Lebensqualität in unserer Stadt nicht durch einen überbordenden Kraftfahrzeugverkehr zerstört werden soll, dann gibt es nur eine Chance, nämlich den Bürger dazu zu bringen, daß er für seine Stadtfahrten in erster Linie die öffentlichen Verkehrsmittel benutzt. Nicht eine Hatz gegen die Autofahrer führt hier zum Ziel.

Dazu ist es notwendig, und wir haben heute schon einiges darüber gehört, daß das Angebot so attraktiv gestaltet wird, daß auch wirklich ein Anreiz dazu gegeben ist. Das heißt natürlich für die Zukunft, daß eine wirklich gleichwertige Alternative zum Gebrauch des eigenen Autos bereitgestellt werden muß.

Das ist jedoch nur zu erreichen, wenn alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um das Auto in der Stadt weitgehend auch entbehrlich zu machen. Wichtig erscheint mir, neben angebotsseitigen Maßnahmen auch eine psychologische Offensive zu ergreifen, um in der Bevölkerung eine Bewußtseins- und Verhaltensänderung herbeizuführen.

Es muß jeder Bürger selbst zur Einsicht gelangen, daß er nicht für alle Fahrten das Kraftfahrzeug benutzen muß, sondern daß er seine Mobilitätsbedürfnisse ebensogut mit dem öffentlichen Verkehrsmittel abdecken kann.

Es ist unbestritten, daß gerade der Berufspendelverkehr für die ausschließliche Fahrt zwischen Wohn- und Arbeitsstätte am leichtesten auf das Kraftfahrzeug verzichten kann, soferne die Voraussetzungen dafür gegeben sind. Voraussetzungen sind, daß für innerstädtische Pendlerströme eine bequeme, rasche und preisgünstige Beförderung sichergestellt ist und daß den Einpendlern die Gelegenheit geboten wird, an Haltestellen von schienengebundenen Hochleistungsverkehrsmitteln ihre Kraftfahrzeuge abzustellen und auf die öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen.

Es ist daher dringend notwendig, daß Park-and-ride-Plätze angeboten werden und daß die Planun-

gen, die es dazu bereits gibt, so rasch wie möglich umgesetzt werden.

Wiederholte wurde bereits angekündigt, daß bis zur EXPO 1995 20.000 neue Park-and-ride-Plätze in Wien und in der Ostregion realisiert werden sollen.

So steht es auch in der Absichtserklärung über den Ausbau der Infrastruktur der ÖBB im Raum Wien und in der Ostregion, die vom Bund und vom Land Wien im Juni 1990 abgegeben wurde.

Der Bund und das Land Wien sind dabei übereingekommen, ein Gremium zur Regelung der technischen und finanziellen Fragen einzusetzen, das bis 31. Dezember 1990 Vorschläge zur Realisierung der Absichtserklärung erstatten hätte sollen. Nun, von diesem Gremium oder von diesen Vorschlägen hört man gar nichts.

Die Finanzierungsverhandlungen mit dem Bund machen offensichtlich keine Fortschritte, und es muß hier wirklich zu forcierten Anstrengungen gemahnt werden, wenn sich nicht ein gravierendes Debakel anbahnen soll. Ich gehe sogar noch weiter, denn ich persönlich meine, es müßten noch wesentlich mehr Park-and-ride-Plätze angelegt werden, wenn man den sich abzeichnenden Erfordernissen über die EXPO 1995 hinaus Rechnung tragen möchte. Die Studie "Wien 2010" über die Entwicklungstendenzen bei wachsender Bevölkerung und bei offenen Ostgrenzen liefert dazu die Anhaltspunkte.

Ich zitiere: "Derzeit pendeln rund 162.000 Erwerbstätige aus den Bundesländern Niederösterreich und Burgenland nach Wien ein. Davon kommen rund 107.000 täglich und rund 55.000 sind Wochenpendler."

Nach Einschätzung dieser Studie ergibt sich daraus ein tägliches Verkehrsaufkommen von rund 60.000 Pkw. Das heißt, daß wir mit den vorhandenen etwa 15.000 Park-and-ride-Plätzen im Verbundraum der Ostregion nur etwa ein Viertel des Aufkommens abdecken können.

In der Studie heißt es weiter: "Wächst die Zahl der Pendler bis 2010 im selben Ausmaß, wie sie in den letzten 20 Jahren wuchs, so ist bis dahin ein Anstieg auf 260.000 Tagespendler zu erwarten."

Das bedeutet ein Mehraufkommen von zirka 50.000 Pkw im täglichen Arbeitspendelverkehr nach Wien. Das macht also in Summe 110.000 Pkw, die im Jahr 2010 täglich diesen Weg benützen werden.

Wenn es das Ziel ist, diesen Verkehrsstrom zur Gänze auf öffentliche Verkehrsmittel umzulenken, würden wir theoretisch bis zum Jahr 2010 110.000 Park-and-ride-Plätze in der Region benötigen. Das hält natürlich jeder, und ich mit eingeslossen, für illusorisch. Wenn wir aber wenigstens der Hälfte dieser Kraftfahrer die Möglichkeit bieten wollten, vom Auto auf die Bahn umzusteigen, würden 55.000 Stellplätze im Verbundraum benötigt werden. Das ist eine gewaltige Anzahl, wenn man dafür geeignete und verfügbare Standorte finden und realisieren will. Hiezu muß sicher vorrangig die Großregion um Wien miteinbezogen werden. Darüber sind wir uns, glaube ich, alle einig, nicht nur deshalb, weil die notwendigen Kapazitäten in Wien gar nicht geschaffen werden können, sondern auch deshalb, weil die motorisierten Pendler- und Besucherströme möglichst schon außerhalb des Stadtgebiets abgefangen werden sollen.

Es scheint mir aber dennoch auch erforderlich zu sein, im Wiener Stadtgebiet Park-and-ride-Plätze für jene Kraftfahrer anzubieten, die aus den Außenbezirken mit ihrem Kraftfahrzeug kommen und den Weg in das Kerngebiet mit dem öffentlichen Verkehrsmittel fortsetzen wollen. Das sollen Plätze sein, die so weit wie möglich an der Peripherie liegen. Die Umsteigemöglichkeit am Reumannplatz beispielsweise, liegt bereits viel zu nahe beim Zentrum. Wer einmal bis dahin mit dem Auto gefahren ist, unterliegt viel zu leicht der Versuchung, den relativ geringen Rest der Fahrtstrecke auch noch mit dem Auto fortzusetzen. Das erfordert natürlich langfristig eine Verlängerung der U-Bahn-Linien bis an die Stadtgrenzen, wenn das Gesamtkonzept greifen soll.

Bei der vorläufigen Endstelle der U 3 in Erdberg wird derzeit eine Park-and-ride-Garage mit 1.600 Stellplätzen errichtet, die in etwa einem Jahr in Betrieb gehen soll. Es ist vorgesehen, dort eine Parkge-

bühr einzuheben. Das gleiche Modell wird an der U 1-Endstelle in Kagran geplant, wo ein Parkhaus mit zirka 1.000 Park-and-ride-Plätzen ebenfalls mit Gebührenpflicht errichtet werden soll.

Gerade diese Gebührenpolitik, meine Damen und Herren, auch wenn es sich dabei nur um 15 bis 25 Schilling pro Tag handelt, halte ich wirklich für verfehlt, und zwar verfehlt im Sinne einer echten Anreizpolitik, die gewährleisten müßte, daß Park-and-ride-Plätze für die Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel unentgeltlich zur Verfügung stehen. (Beifall bei der ÖVP.) Das heißt, die Fahrkarte müßte den Fahrgäst gleichzeitig zur Benützung dieser Abstellplätze berechtigen.

Ich halte es für eine kommunale Aufgabe, diese Umsteigmöglichkeiten im Interesse einer Verlagerung des individuellen auf den öffentlichen Verkehr ohne Kostenaufschlag bereitzustellen. Das gehört zur Infrastruktur einer Stadt, wenn damit verkehrspolitische Zielsetzungen, die wir alle als unumgänglich erachten, erreicht werden können.

Daß kostenpflichtige Park-and-ride-Plätze nicht in dem erwünschten Maß angenommen werden, lehren uns das Beispiel und die Erfahrungen, die wir aus der Reumannplatz-Garage gewonnen haben.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt des Anreizes zur Benützung öffentlicher Verkehrsmittel ist die Reisegeschwindigkeit, die sich aus Wartezeit und Fahrtzeit zusammensetzt. Zur Attraktivitätssteigerung gehören daher sowohl die Intervallverdichtung als auch die Beschleunigung.

Im Jahr 1991 sind nur bei drei Straßenbahnenlinien und bei 16 Autobuslinien Intervallverdichtungen geplant. Das bringt natürlich keine spürbare Verbesserung für die Mehrzahl der Fahrgäste mit sich. Wir fordern daher dringend, hier neue Maßstäbe anzulegen. (Beifall bei der ÖVP.)

Gerade die Wartezeiten werden von den Fahrgästen als besonders unangenehm empfunden. Sie erwecken, mehr noch als die tatsächliche Fahrtzeit, den Eindruck, daß man mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nicht rasch genug unterwegs ist. Das beweist auch ein Test des ÖAMTC, bei dem 120 Autofahrer im Oktober des vergangenen Jahres auf Kosten des ÖAMTC die Gelegenheit erhielten, die öffentlichen Verkehrsmittel zu erproben. Das Ergebnis war: An der Spitze der Beschwerden lagen die langen Wartezeiten. 39 Prozent dieser Testpersonen urgierten eine Frequenzerhöhung.

Nun noch ein Wort zum Problem "Beschleunigung"! (Abg. Hufnagl: Frau Doktor! Warum lassen Sie den positiven Teil weg, daß auch 70 Prozent weiterhin bereit wären, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren?) Ja, unter der Voraussetzung, daß diese Verbesserungen erfolgen, wären sie sehr wohl bereit, ihre Fahrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel abzuwickeln. (Lhptm. Dr. Zilk: Auch das stimmt nicht! Das stimmt nicht! Sie müssen, wenn Sie zitieren, ganz zitieren! - Abg. Prochaska: Auszug! - Lhptm. Dr. Zilk: Ja, Herr Prochaska, warum denn Auszug? Womit habe ich denn plötzlich Ihr Wachsein hervorgerufen? Zitieren muß man immer ganz! Das lernt man in der Schule beim Zitieren!) Nein, ich habe schon richtig zitiert. (Lhptm. Dr. Zilk: Ein Akademiker lernt zitieren! Das ist das wichtigste in der Hochschule!)

Nun zur Anheizung der Stimmung noch ein Wort zum Problem "Beschleunigung"! Wir treten voll dafür ein, daß der öffentliche Verkehr Vorrang erhalten soll und durch den Straßenverkehr möglichst nicht behindert werden darf. Wir unterstützen daher geeignete Maßnahmen, die Fahrtzeitverzögerungen an kritischen Punkten beseitigen können. Die Betonung liegt dabei auf "geeignete Maßnahmen", die allerdings nicht so weit gehen dürfen, daß andere ebenso berechtigte Nutzungsansprüche an den Straßenraum geradezu vernichtet werden.

Damit komme ich konkret auf die von den Wiener Verkehrsbetrieben vorgelegten Pläne zur Einführung einer Busspur für die Linie 13A zu sprechen. Wir sind für die Beschleunigung dieser Autobuslinie, jedoch nicht in der beabsichtigten rigorosen Form, die die anrainende Wohnbevölkerung und die Wirtschaftstreibenden in einem so hohen Maß beeinträchtigt, daß ein Massenexodus befürchtet werden muß. Der Verlust von 700 Stellplätzen, teils Bewohnerparkplätze, teils existenznotwendige Zustellzonen für die betroffenen Betriebe, ist nicht verkraftbar. Die Wirtschaftstätigkeit kann nicht aufrechterhalten wer-

den, wenn das Zustellen und Abholen der Waren unmöglich ist.

Die Wohnbevölkerung wandert aus der Stadt ab, wenn es keine Parkmöglichkeiten mehr gibt. Diesen Zusammenhang hat Herr Prof. Knoflacher bereits nachgewiesen.

Die Alternative, für die wir eintreten, ist, eine Beschleunigung nicht zu Lasten des ruhenden Verkehrs, sondern Maßnahmen zu treffen, die bei der Entlastung vom überregionalen Durchzugsverkehr ansetzen und eine Ampelsteuerung durch den Bus an kritischen Punkten gewährleisten. (Beifall bei der ÖVP.)

Nach den von Stadtrat Hatzl beziehungsweise von den Wiener Verkehrsbetrieben vorgelegten Statistiken und Erfahrungswerten, entstehen nur zirka 30 Prozent der Verzögerungen der Linie 13A durch erzwungenes Langsamfahren wegen des Autoverkehrs. Mehr als 62 Prozent der Verzögerungen sind hingegen auf Wartezeiten bei den Ampeln zurückzuführen.

Unter Berücksichtigung der von mir genannten Umstände wurden von den betroffenen Bezirken bereits zum Teil sehr konkrete Alternativvorschläge ausgearbeitet, die aufzeigen, daß wir durchaus bereit sind, konstruktiv an der Lösung der Probleme der Autobuslinie 13A mitzuwirken. Es ist nicht so, wie Herr Kollege Huber zuvor gesagt hat, daß wir nur einen Gegenstandpunkt einnehmen und es uns dabei leichtmachen.

Wir fordern daher Sie, Herr Stadtrat Hatzl, auf, die beabsichtigten... (Amtsf. StR. Hatzl: Frau Abgeordnete! Einen Bezirksbeschuß gibt es, auf die Bevorrangung zu verzichten! Im 7. Bezirk! Mit Ihrer Mehrheit beschlossen!) Wir werden Ihnen auch noch Alternativvorschläge unterbreiten, die Ihnen beweisen sollen, daß wir konstruktiv mitwirken können. (Beifall bei der ÖVP.)

Wir fordern daher Sie, Herr Stadtrat Hatzl, auf, die berechtigten Einwände zu berücksichtigen und ernsthaft auf alle Vorschläge einzugehen, um eine einvernehmliche Lösung aller Beteiligten zu erwirken.

Abschließend muß ich einen Punkt noch einmal betonen. Ich habe das an dieser Stelle schon gesagt: Die Attraktivitätserhöhung des öffentlichen Verkehrs kann nicht durch Einzelmaßnahmen alleine erreicht werden, sondern nur ein Gesamtpaket kann diesem Ziel näherkommen. Dazu gehören Beschleunigung, Intervallverdichtung, Angebotserweiterung, Betriebszeitenverlängerung, Komforterhöhung, Erhöhung der Sicherheit, mehr Serviceleistungen, Imagepflege und eine anreizverstärkende Tarifpolitik. (Beifall bei der ÖVP.)

Präsident Ing. Hofmann: Als nächster Redner hat sich Herr Landeshauptmann Dr. Zilk zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm und mache darauf aufmerksam, daß nach dem Herrn Landeshauptmann Herr Abg. Prinz zum Wort gemeldet ist.

Landeshauptmann Dr. Zilk: Meine Damen und Herren!

Ich habe mich deshalb zum Wort gemeldet, weil ich mit Interesse den Ausführungen des Jungstadtrats Dr. Wille gelauscht habe. Das konnte ich mir nicht entgehen lassen. Auch wenn ich nicht hier sitze... (StR. Dr. Wille: Was mir sehr leid getan hat!) Natürlich habe ich jedes Wort aufmerksam verfolgt, denn ich habe gewußt, daß die dringliche Anfrage einen tieferen Sinn hat. Auch ich war - ich bin damals immer von Ihren Parteifreunden zitiert worden - ein Jahr lang der Jungstadtrat. Ein Jahr lang bin ich hier immer als Jungstadtrat angesprochen geworden.

Als Jungstadtrat war ich auch sehr glücklich, wenn mir meine Fraktion die Gelegenheit gegeben hat, eine Tribüne besteigen und etwas sagen zu können. Als ich gestern hörte, daß eine dringliche Anfrage eingebracht wird, wußte ich, welchen Sinn sie hat. Das ist die Chance, daß Herr Dr. Wille endlich einmal, außer den Querelen in seinen Parteigremien, in diesem Haus aufsteht und etwas Zilkführendes - Entschuldigung - Zielführendes sagt. (Beifall bei der SPÖ. - StR. Dr. Wille: Ein schöner Versprecher!)

Sie können mich doch nicht für so ein Patscherl halten, das ist doch ein alter Schmäh von mir.

Zirkulierend sage ich immer dann, wenn ich die anderen ärgern möchte. (Allgemeine Heiterkeit.) Er glaubt, ich habe mich versprochen. Daran sieht man doch wirklich, daß er noch neu hier ist. Das war so gemeint. Wir kommen schon noch zusammen auf diesem Gebiet. (StR. Dr. Wille: So ist es!)

Ich habe Ihren Ausführungen sehr gelauscht. Lieber Herr Stadtrat, erlauben Sie mir einige Bemerkungen dazu.

Sie haben gesagt, ich schreibe nur Briefe und mache sonst nichts. Sie haben jetzt in die Speichen der Geschichte gegriffen, die Räder zurückgehalten, mit einem Wort eingegriffen und jetzt läuft alles wie geschmiert. Sie gestatten mir hoffentlich, daß ich das mit einem freundlichen Lächeln quittiere. (StR. Dr. Wille: Die Ausschreibung hat nicht geklappt!)

Herr Stadtrat, es ist richtig, daß ich an alle wichtigen Firmen einen Brief geschrieben habe. Die Aufgabe des Landeshauptmannes ist es nicht, sich in alles einzumischen und alle acht Tage einen Brief zu schreiben. Das Schreiben von Briefen hebe ich mir in solchen Fällen auf. Ich habe es mir aufgehoben. Nach einem langen Gespräch, das ich mit dem Herrn Stadtrat geführt habe, habe ich ihn gebeten, daß wir uns gemeinsam die Gegenüberstellung der Kostenschätzungen und Anbotssummen anschauen. Es hat sich dabei in bezug auf die Schätzungen und Anbotssummen herausgestellt, daß natürlich zu gering geschätzt wurde.

Diese Schätzungen haben aber Zivilingenieure vorgenommen. Das war ja ein langer Wunsch! Früher waren es die Beamten, diese dubiosen Gesellen, die natürlich von vornherein die freien Unternehmer würgen wollten. Nein, nein, das haben keine Beamten gemacht, sondern Zivilingenieure. Das ist eine feine Charakterisierung gewesen, die werden sich freuen. Ich schreibe dem Verband der Zivilingenieure und frage, was im Haus der Zivilingenieure vorgeht. Das sind ja nach Eurer Auffassung Dilettanten, wenn sich die so verschätzen. Das kann ich mir gar nicht vorstellen.

Aber selbst wenn sie das sind, es bleibt diese wunderbare Differenz von 1,1 Milliarden Schilling, Herr Dr. Wille. Da habe ich mir gesagt: Das ist interessant, das schaue ich mir an, das ist doch nicht möglich.

Da ich immer davon ausgehe, daß man jedem Menschen Gelegenheit zum Nachdenken geben muß, das ist sehr wichtig, habe ich einen Brief geschrieben, den Sie ja ohnehin vielleicht kennen. Wenn Sie ihn nicht kennen, stelle ich ihn Ihnen gerne zur Verfügung. Passen Sie auf, was eingetreten ist!

Von diesem Augenblick an haben sämtliche großen Firmen innerhalb von zwei oder drei Tagen mit den gewaltigsten und besten Angeboten geantwortet. Das Baulos U 6/11 war das, das mit 726 Millionen am schlechtesten geschätzt wurde. Das wurde dann mit 958 Millionen angeboten. Gestern war die schon vor längerer Zeit festgesetzte Preisbesprechung und Sie werden es nicht glauben: Ohne lange Debatte wurden minus elf Prozent angeboten.

Jetzt frage ich Sie: Was geht hier vor? Wie läuft die Geschäftswelt in unserem Land ab? - Das ist ja wie in einem Basar! Es werden elf Prozent nachgelassen!

Sehen Sie und das war der Grund, warum ich gesagt habe, wir schreiben einen Brief. Wir werden uns sehr wohl die Schritte überlegen, wie wir vorgehen werden. Aber ich gehe nicht dorthin, Herr Stadtrat. Das war nicht notwendig! Ich habe hier ein Packerl Briefe. Sie haben gesagt, daß Sie dort verhandelt haben. Gestatten Sie mir in dem Fall ein Lächeln. Ich möchte ja nicht haben, daß wir einen Goodwill-Rabatt bekommen. Das ist uninteressant! Eine geordnete Geschäftsführung, eine geordnete Geburung, ein ordentliches Verhältnis zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer, das müssen wir erreichen. Ich möchte keinen Goodwill-Rabatt! Ich bin ein kontrollierender Stadtrat (Beifall bei der SPÖ.), ich gehe zum Herrn Pöchhacker und sage - wie heißt er mit dem Vornamen? (LhptmSt. Mayr: Horst!): "Horstl, kannst Du etwas machen, ich brauche am Montag einen Goodwill-Rabatt."

Herr Dr. Wille! So kann man doch keine Kommunalpolitik betreiben! Da werden Sie von mir in Zukunft als Außendienstmitarbeiter angestellt. (Heiterkeit bei der SPÖ.) Wir schicken Sie überall hin. Das ist nicht mit Ihrer Funktion als Stadtrat zu vereinbaren, seien Sie mir nicht böse! Wenn Sie ein kontrollierender Stadtrat sind, dann kontrollieren Sie auch!

Aber abgesehen davon - das haben wir ja schon einmal gehabt, das hat mein Freund Jörg erfunden, dann haben aber alle mit der Zeit darauf vergessen -, jeder Politiker ist ein kontrollierender Politiker. Es ist das Wesen der Demokratie, daß jeder jeden, jeder sich selbst und innerhalb der eigenen Partei kontrolliert.

Meine Damen und Herren! Jetzt haben wir hier ein Packerl von nicht Goodwill-Angeboten, sondern von saftigen Angeboten. Jetzt werden wir uns das anschauen! Wir werden vor allem nicht nur darüber reden, was sie abstreichen, sondern über die Form der Kooperation und Zusammenarbeit.

Ich habe diesen Brief aber aus einem anderen Grund auch noch geschrieben. Es zeichnet sich nämlich am Horizont, im Gefolge der guten wirtschaftlichen Entwicklung und (LhptmSt. Mayr: Eines Bauums!) des Bauums - wir haben das ja unlängst auch vom Kollegen Edlinger gehört -, ein sonderbarer Preissprung ab, der durch nichts begründet ist. Es bürgern sich hier offenbar Schlawinersitten ein, und das werden wir verhindern. (StR. Dr. Wille: Ich stimme Ihnen zu! So ist es!)

Herr Dr. Wille, ich möchte Ihre Tätigkeit nicht herabsetzen, das war nämlich sehr verdienstvoll - ich meine das jetzt ernsthaft -, denn Sie waren der erste, dem so etwas eingefallen ist. Das hat mir gefallen. Für Originalität habe ich immer etwas über. Aber, Herr Dr. Wille, das kann nicht auf die Weise geschehen, daß wir sagen, "jetzt reden wir ein bißchen miteinander", sondern das ist nur in der Form möglich, daß wir uns mit den Firmen zusammensetzen und mit ihnen eiserne Regeln durchexerzieren, wie sie an sich schon bestehen sollten. (StR. Dr. Wille: Sie haben mir nicht zugehört!) Es ist nicht möglich, daß wir in Zukunft sagen, "zuerst gibt es eine Ausschreibung, dann kommen die Angebote und dann verhandeln wir", und wenn etwas schiefgeht, dann wiederholen wir den ganzen Vorgang. Das ist unwürdig, das geht nicht, aber da sind wir ohnehin einer Meinung. (StR. Dr. Wille: So ist es!)

Ich teile durchaus Ihre Meinung, wenn Sie sagen, da müsse man etwas tun. Aber sagen Sie nicht, der Landeshauptmann hat sich nur hingesetzt und einen Brief geschrieben - das war sehr wohl überlegt -, und die Reaktion, die er hatte, war... (StR. Dr. Wille: Hat er ja! Briefe geschrieben! Sie haben ein ganzes Paket geschrieben! Habe ich ja nichts Falsches gesagt!) Ja, ich habe jedem Unternehmer einen Brief geschrieben. Ich kann ja kein Rundschreiben herausgeben. Ob die Geschäftsleute damit Freude gehabt hätten, weiß ich nicht.

Ich habe aber eine neue Idee: In der Tageszeitung "Die Presse" hätte man den Brief an die Unternehmer veröffentlichen können. Aber ob das für das Verhandlungsklima gut gewesen wäre, weiß ich nicht. Damit hätten die Unternehmer sicher keine Freude gehabt. In dem Fall würde ich meinen Freund Karl schon beim Telefon sitzen sehen, der sowieso beim Telefon gesessen ist. Nein? - Ich danke. (Allgemeine Heiterkeit. - LhptmSt. Mayr: Nein, nicht doch!)

Ich habe einen Landeshauptmann-Stellvertreter, der mich gelegentlich fernsteuert, aber ich folge ihm nicht immer. Heute habe ich mich entschlossen, ihm zu folgen. (Beifall bei der SPÖ.)

Meine Damen und Herren! Benützen wir doch nicht diese Frage, um parteipolitische Punkte zu sammeln. Das ist eine Frage, die uns alle betrifft. Bei diesem Problem sollten wir alle gemeinsam vorgehen. Wenn ich Frau Abg. Kariotis anschau - sie ist eine sehr tüchtige Unternehmerin -, so würde ich sagen, das Endergebnis kann doch nicht so sein, daß wir uns zusammentun und die Unternehmer, auf wienerisch gesagt, "einidrahn". Das wollen wir doch nicht! Wir wollen ein ordentliches Verhältnis, bei dem so, wie man sich das als Unternehmer ja auch vornimmt, gewirtschaftet wird, daß aufeinander Verlaß ist.

Das war im Zusammenhang mit den Angeboten für die U 6 nicht der Fall. Deshalb habe ich den

Brief geschrieben und nicht zwecks Hetz. Der Effekt war, daß alle großen Unternehmer innerhalb von 12 bis 48 Stunden darauf geantwortet haben. Das setzt Ihre Tätigkeit nicht herab, Herr Dr. Wille, aber Sie gestatten mir, in aller Bescheidenheit darauf hinzuweisen, daß wir das schon in der Lade gehabt haben. Nur haben wir das absichtlich nicht verkündet, weil wir noch warten wollten, wer noch antwortet. Wir wollten uns erst dann überlegen, wie wir vorgehen werden.

Ich fordere alle auf, jetzt nicht Punkterln und Sternderln zu sammeln, sondern sich geistig zusammenzusetzen. Man kann sich ja geistig zusammensetzen. Man kann sich auch geistig auseinandersetzen. Ich meine, setzen wir uns geistig zusammen. Das kann man durchaus sagen. Geistig zusammensetzen kann ja auch sein, wenn ich Ihnen einen Brief schreibe und Sie schreiben mir einen freundlichen Brief zurück.

Ich meine: Verfolgen wir alle miteinander das Ziel, im Interesse der Wienerinnen und Wiener, Unsitten auszumerzen und schnellstens vorzugehen.

Aber eines möchte ich schon noch betonen: Unter Druck werden wir uns nicht setzen lassen. Ich werde mich von niemandem unter Zeitdruck setzen lassen, von keinem Unternehmer und von keinem Politiker. Da beißen Sie auf Granit. Danke. (Beifall bei der SPÖ.)

Präsident Ing. Hofmann: Zum Wort gemeldet ist Herr Abg. Prinz. Ich erteile es ihm.

Abg. Prinz: Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Ich habe mit den Firmen nicht verhandelt und ich habe auch keinen Stoß Briefe bekommen, aber ich habe auch Informationen aus dem Bereich der Bauindustrie erhalten. Ich habe auch meine Informanten.

Ich muß schon sagen, Herr Stadtrat Dr. Wille, daß Sie einfach dorthin gehen, verhandeln und sofort auf die Hand zugesagt bekommen, daß, wenn ein Gutachten, welches weiß ich jetzt nicht, zeigt... (Lhptm. Dr. Zilk: Also, ich habe das schon ohne Gutachten bekommen! Die 11 Prozent! - StR. Dr. Wille: Was glauben Sie, wenn das erst überprüft werden würde!) Es sind, glaube ich, ganz andere Prozentsätze beim Herrn Stadtrat Dr. Wille im Gespräch gewesen. (Lhptm. Dr. Zilk: Kleinere, kleinere!)

Wenn Sie sagen, Sie haben zugesagt bekommen, daß, wenn es ein Gutachten gibt, das darauf hinweist, daß die Preise - egal in welcher Größenordnung sie sich bewegen, weil das haben Sie ja offen gelassen - zu hoch sind, die Firmen auf die Ziffern der Gutachten eingehen werden, dann muß ich wirklich sagen: Also ich bin aus der Branche, wie gesagt, und kenne die harten Bedingungen, aber diese Aussagen, verzeihen Sie, Herr Stadtrat, sind sehr blauäugig. Das kann ja tatsächlich niemand ernsthaft glauben, daß sich eine Firma, egal welcher Größe, einem Gutachten unterwirft und nach diesem Gutachten dann letztlich den Preis fixiert. Das kann nicht so sein.

Wie gesagt, ich habe auch Informationen - ich bin nicht der Verteidiger der Bauindustrie - und möchte aus meiner Sicht die Dinge mit einigen wenigen Sätzen darstellen.

Wie war es? - Es gibt eine Schätzung, die sich in der Größenordnung von zirka 3,8 Milliarden bewegt. Es gibt die Firmensumme in der Höhe von 4,9 Milliarden, und es gibt die Anträge im Gemeinderat für diese Leistungen in der Höhe von 5,5 Milliarden Schilling. Zwischen dem Schätzungsbeitrag und dem Firmenpreis ist eine Differenz in der Höhe von 1,1 Milliarden. Zwischen der Schätzung und dem Gemeinderatsantrag ist noch eine wesentlich größere Differenz, nämlich 1,7 Milliarden.

Jetzt frage ich mich, wieso die antragstellenden Abteilungen den Gemeinderat mit einer so hohen Summe befassen und wieso es zu der Differenz zwischen dem Schätzungsbeitrag und den Firmenangeboten kommt. Wie sind überhaupt diese Ziffern entstanden? -

Es gibt Firmenvertreter, die behaupten, daß die Schätzung in der Höhe von 3,8 Milliarden Schilling nicht richtig war und daß diese Schätzung bewußt niedrig oder sagen wir am Rande des Möglichen ge-

halten wurde, um die Ziffer insgesamt gegenüber dem Bund, der ja an der Finanzierung beteiligt ist, günstig darzustellen.

Weiters soll, wie ich höre, die Ausschreibung der Zivilingenieure, die so lobend erwähnt worden sind, unter einem ungeheuren Zeitdruck erfolgt sein. Diese wollten bei den Ausschreibungstexten nicht Gefahr laufen, im nachhinein irgendwelcher Vergeßlichkeiten bezichtigt zu werden. Sie haben das ange nommen, was möglich ist, damit es dann eventuell zu keinen Problemen kommt.

Dieser Zeitdruck, meine Damen und Herren, äußert sich natürlich dann bei solchen Dingen. Es gibt Unwegbarkeiten in diesen Ausschreibungen, wie ich höre, die dann ausschließlich die ausführenden Firmen zur Kasse bitten.

Als Beispiel bringe ich die Position des Aushubs oder der Erdbewegungen, bei der das Baugrund risiko voll den Firmen übertragen wurde. Wenn nun kontaminiertes Material gefunden wird, haben die Firmen das zu entsorgen. Das weiß man im vorhinein natürlich nicht. Davor müssen sich die Firmen natürlich schützen und daher diese Unwegbarkeiten auch in Rechnung stellen.

Das von den Fakultätsgutachten habe ich auch gehört. Mir ist aber nicht bekannt, daß gesagt wurde, "gut, dann gehen wir auf den Preis ein", sondern mir wurde berichtet, daß ein Gutachten, wenn es von der Technischen Universität Wien erstellt wird, den Preis aufgrund dieser Ausschreibungsunterlagen dann bestätigen wird. Das sind meine Informationen!

Nun zu den Firmenreihungen! Im Zusammenhang damit gibt es auch Dinge, die falsch hineininterpretiert werden. Ich möchte dazu eines sagen: Es könnte ja durchaus sein, daß die ausländische Firma, die so günstig angeboten hat und die sich dann mit weiter zurückliegenden Firmen zusammenschließen möchte, ganz bewußt einen sehr niedrigen Preis angeboten hat, sozusagen um sich Eintritt in die Wiener U-Bahn-Bau-Szene zu verschaffen. Diese Firma ist so groß, daß sie sich durchaus einmal ein schlechteres Geschäft erlauben kann. Da sie gewisse technische Möglichkeiten in Wien nicht hat, braucht sie dazu Partner, und wen sie sich dann als Partner aussucht, ist Sache dieser Firma. Ich kann mir durchaus vor stellen, daß unter Umständen der Preis, den diese ausländische Firma sozusagen als Eintritt bezahlen muß, höher ist als der Preis, den sie bekommt, wenn sie den Zuschlag erhält.

Meine Damen und Herren, wenn man sich die Szene genauer anschaut, so zeigt sich folgendes: Beim Bau der U 6 wird man aufgrund des Zeitdrucks, der durch die Weltausstellung künstlich erzeugt wird, fast fahrlässig zu Husch-Pfusch-Handlungen angehalten, die auf Kosten der Steuerzahler gehen.

Daher möchte ich noch einmal betonen: Machen wir das in aller Ruhe! Tatsache ist leider, daß wir in Wien damit zu spät begonnen haben. Wenn wir den Zeitdruck fallenlassen, dann wird es nicht zu solchen Auswirkungen kommen. (Beifall bei der FPÖ.)

Präsident Ing. Hofmann: Als nächster Redner ist Herr Abg. Mentschik zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

Abg. Mentschik: Sehr geehrter Herr Präsident! Hoher Landtag!

Ich möchte die Diskussion jetzt nicht künstlich verlängern nach der Wortmeldung unseres Herrn Landeshauptmannes. Er hat ja das Wesentliche bereits gesagt. Aber einige Dinge möchte ich schon noch erwähnen.

Allzugroße Gegensätze trennen mich nicht von Frau Abg. Rothauer. Sie haben mir ein Stichwort gegeben, das in der Theorie recht gut klingt, aber in der Realität beziehungsweise Praxis nicht so einfach zu verwirklichen ist. Es geht hier um die Ampelsteuerung.

Wie schaut das konkret aus? - Man möchte mit Hilfe dieser Ampelsteuerung den öffentlichen Verkehrsmitteln den Vorrang geben. Dazu kann ich Ihnen einige Beispiele bringen: Kaum wird ernsthaft darüber diskutiert beziehungsweise verhandelt, kommen meistens von dort, wo die ÖVP den Bezirksvorste

her stellt, Einwände, da ja dadurch wieder der Individualverkehr behindert wird.

Ich könnte natürlich auch die Diskussion über die Busspur für die Linie 13A nochmals ins Gedächtnis rufen. Auch in dem Fall sind es die Bezirksvorsteher Ihrer Fraktion, die zu keinem Konsens oder zu keinen konstruktiven Gesprächen bereit sind, um Lösungen zu erzielen.

Sie haben auch den Garagenbau angesprochen. Es liegen bereits fertige Projekte auf dem Tisch, dann bildet sich plötzlich eine Bürgerinitiative, Ihre Fraktionskollegen gehen voll darauf ein und das Projekt ist somit wieder gefallen. Mit dieser Art von Politik werden wir nicht weiterkommen, und das ist der Punkt, wo ich nicht Ihre Meinung teile, sehr geehrte Frau Abgeordnete. (Beifall bei der SPÖ.)

In keinem Widerspruch zu Ihren Ausführungen stehe ich in bezug auf die Attraktivierung der öffentlichen Verkehrsmittel. Ich möchte es mir jetzt ersparen - Herr Abg. Hufnagl hat das heute schon erwähnt -, das "Paket 91", das sehr wesentliche Verbesserungen beinhaltet, in Erinnerung zu rufen.

Herr Stadtrat Hatzl bemüht sich, die Attraktivität zu steigern. Seit Jänner 1991 werden mehr Linien angeboten, gibt es längere Betriebszeiten, verstärkte Bevorrangungsmaßnahmen für die öffentlichen Verkehrsmittel, eine deutliche Verbesserung der Abendintervalle und eine Tarifanpassung mit Begünstigungen für Dauerkartenbesitzer. Das sind fünf Punkte, die meines Erachtens für den öffentlichen Verkehr eine deutliche Attraktivitätssteigerung darstellen. Hier gibt es, glaube ich, keinen Widerspruch!

Wenn aber solche Maßnahmen gesetzt werden, zusätzliche Straßenbahnlinien, Betriebszeitenverlängerungen und so weiter, so muß man auch bedenken, daß das mehr Geld kostet. Daher ist diese Tarifanpassung, die mit 1. März in Kraft treten wird und diese großen Vorteile für die Wiener Bevölkerung, aber auch für die Einpendler, für die Niederösterreicher, bringen wird, durchaus akzeptabel.

Gestatten Sie mir aber auch noch, zu meinen anderen Vorrednern kurze Bemerkungen zu machen!

Es wird ja niemand von einer Mitarbeit ausgeschlossen. Das hat heute nicht nur Herr Landeshauptmann Dr. Zilk gesagt, sondern das hat auch Herr Abg. Ing. Rolf Huber hervorgehoben. Es gibt ja keinen Beschuß, der festhält, daß niemand mitarbeiten darf. Aber ich glaube, ein wesentlicher Beitrag ist, wenn man für diese Stadt Politik betreibt, daß man nicht nur Oppositionspolitik betreibt, sondern auch versucht, als Abgeordneter positive Vorschläge umzusetzen, zum Wohle dieser Stadt. Davon ist ja niemand ausgeschlossen. Ich möchte das nur in Erinnerung rufen!

Mein Vorredner, Herr Abg. Zeihsel, hat etwas gesagt, gegen das ich mich persönlich wehren möchte. Sie haben ein Beispiel aus meiner Partei gebracht. Ich möchte dazu sagen: Es gibt keine Rebellen, in unserer sozialdemokratischen Gemeinschaft kann jeder seine Meinung sagen.

Ich wehre mich auch dagegen, wenn Sie die "Ruhékissenverteilungen" ins Spiel bringen. Gerade Herr Stadtrat Hatzl hat sich das nicht verdient. Herr Stadtrat Hatzl ist einer jener, die sich zum Wohle dieser Stadt, zum Wohle dieser Bürger Tag und Nacht einsetzen. Natürlich ist es angenehmer, irgend etwas zu eröffnen und angenehme Reden zu halten, aber er ist einer jener, die in dieser Stadt auch die unpopuläre Arbeit verrichten. Daraus ergibt sich, daß er leichter anzugreifen ist. Daher hat er sich diesen Polster, den Sie so gerne ins Spiel bringen, auf keinen Fall verdient! (Beifall bei der SPÖ. - GR. Zeihsel: Sie meinen, daß er sich einen Teil der unpopulären Maßnahmen ersparen könnte!)

Jetzt müssen Sie mir erklären, was unpopulär ist? (Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler: Vieles!) - Wenn ich mich für die Ampelsteuerung einsetze, so ist doch ganz klar, daß ich auch irgendwo Maßnahmen setzen muß, die nicht unbedingt einen Applaus herausfordern. Das ist doch ganz logisch. (GR. Zeihsel: Sie haben die Mehrheit! Sie brauchen sich nicht auf ÖVP-Bezirksvorsteher auszureden! Sie können eine Ampelbeschleunigung trotzdem durchziehen!)

Unsere Politik versucht, die Bürger bei solchen Problemen einzubinden. Wir wollen natürlich auch die Opposition einbinden. Wir laden Sie ohnehin ununterbrochen ein, hier mitzuarbeiten und nicht immer

nur populistisch zu agieren. (Abg. Zeihsel: Auch in der heutigen "AZ" steht: Die flächendeckenden 30-Kilometer-Zonen bringen nichts!)

Herr Abgeordneter, warum bringen die Tempo-30-Zonen nichts? - Man muß bei allen Widersprüchen das Positive heraussehen!

Darf ich folgendes sagen: Wissen Sie, was ich unter Zusammenarbeit beziehungsweise Mitarbeit beziehungsweise Mitverantwortung im Interesse dieser Stadt verstehe? - Ich habe nicht so das Gefühl, daß es Ihnen mit der Mitarbeit ernst ist. Ich war diese Woche bei einer Verkehrssicherheitsenquete im Wiener Rathaus, die ganztägig stattgefunden hat und aufgrund einer Initiative von Stadtrat Hatzl zustande gekommen ist. Bei dieser Enquete waren hauptsächlich verantwortungsvolle Politiker von meiner Fraktion anwesend. (Abg. Zeihsel: Wollen Sie meinen Kalender sehen?) Es ist ja nichts dabei! Man kann ja einmal etwas vergessen (Abg. Zeihsel: Ich habe nicht vergessen!), aber ich glaube, gerade so wichtige Dinge sollte man nicht vergessen. (Abg. Zeihsel: Ich mußte von meiner Firma aus nach Salzburg fahren!) Sie brauchen sich nicht bei mir zu entschuldigen! Ich meine nur, wenn man schon zu einem Thema Stellung nimmt, dann sollte man schon wissen, wovon man spricht.

Sie haben ja die Tempo-30-Zonen erwähnt, und in dem Zusammenhang fällt mir etwas Wesentliches ein. (Abg. Zeihsel geht zum Abg. Dampier und zeigt ihm seinen Terminkalender.) Herr Abgeordneter, Sie brauchen sich nicht dafür entschuldigen, daß Sie keine Zeit gehabt haben. (Abg. Zeihsel debattiert mit dem Abg. Dampier.) Herr Abg. Zeihsel, seien Sie so nett und hören Sie mir einen Moment zu! (Abg. Mag. Karl: Sie können ja weiterreden!)

Herr Abg. Zeihsel hat gesagt, die Tempo-30-Zonen bringen nichts. Ich versuche, die positiven Aspekte der Tempo-30-Zonen hervorzuheben.

Wenn Sie aus einer Zeitung zitieren, so darf ich auch aus einer Zeitung zitieren! Die Tempo-30-Zonen haben zum Beispiel bei jener Gruppe, die das größte Verletzungsrisiko aufweist - das sind die Fußgänger -, dazu geführt, daß sich die Anzahl der Verletzten beziehungsweise der Toten verringert hat. Ich zitiere aus einer Zeitung:

"Bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 50 Stundenkilometern sind rund 40 Prozent der Kollisionen tödlich; bei 30 Stundenkilometern nur mehr 6 Prozent. Seit Einführung der Tempo-30-Zonen in Wien ist die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden rückläufig. Daher nimmt auch die Anzahl der Verletzten ab, und die Unfallschwere wird durch diese Tempo-30-Zonen generell niedriger."

Sehen Sie, das ist eine positive Auswirkung. Das Leben und die Sicherheit sind etwas sehr Wichtiges! (Abg. Kirchner: Dort, wo sie hingehören, die 30-Kilometer-Zonen, aber nicht flächendeckend! Es muß kontrollierbar sein!) Das ist wieder eine andere Sache!

Man kann nicht unter jedem Verkehrszeichen eine Zusatztafel anbringen - das läßt leider die Straßenverkehrsordnung nicht zu -, die lautet: "Dieses Verkehrszeichen gilt wirklich, diese rote Ampel gilt wirklich!"

Ich glaube, dieser Erziehungsprozeß kann nicht nur von meiner Fraktion getragen werden, sondern hier müssen alle Tätigen Verantwortung übernehmen und Aufklärungsarbeit leisten. Ich lade von dieser Stelle aus auch die Autofahrerklubs ein, bei der Aufklärungsarbeit mitzuhelpfen.

Gestatten Sie mir, noch ein Beispiel zu bringen: Es hat eine Pressestunde mit Herrn Stadtrat Dr. Wille gegeben, in der er 10-Minuten-Intervalle außerhalb des Gürtels gefordert hat. (Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler: Nach der Verdünnung des Fahrplans! Vielleicht ist das schlecht verstanden worden! 20 Uhr, 22 Uhr, je nachdem!) Ja, damit bin ich schon einverstanden. Das habe ich vielleicht mißverstanden.

Das werden aber sehr viele mißverstanden haben, die die Pressestunde gesehen haben. Ich bin nämlich von einigen Leuten angesprochen worden, die mich gefragt haben: "Was möchte Herr Dr. Wille

mit der Aussage? - Wir Hernalser oder Ottakringer erfahren jetzt in bezug auf die Verkehrsmittel, die in Richtung Innere Stadt fahren, eine Verschlechterung?" (Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler: 10 Minuten am Abend!) Er hat doch gesagt, außerhalb des Gürtels. Er hat wortwörtlich gefragt: "Außerhalb des Gürtels soll es 10-Minuten-Intervalle geben." Das würde für die Hernalser, Ottakringer (Abg. Dinhof: Oder Penzinger!) oder Penzinger bedeuten, daß die Linie 43 eine Verschlechterung von 6,5 Minuten erfahren würde. Die Linie 43 verkehrt in den Spitzenzeiten alle 3 Minuten, untertags sind es 5 Minuten. (Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler: Und am Abend sind es dann 15 Minuten!) Das ist richtig. Ab 18.30 Uhr verkehrt sie nur alle 7,5 Minuten (Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler: Und dann?) und ab 20.30 Uhr (Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler: Ja!) ist das Intervall so, wie es generell in ganz Wien ist. (Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler: Das hat Wille gemeint!)

Setzen wir uns miteinander dafür ein, denn dann können wir das vielleicht auch miteinander finanzieren, sodaß diese geforderte Regelung dann auch in den Abend- und Nachtstunden eintritt. (Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler: Der Mayr zahlt es schon!)

Unsere Arbeit für diese Stadt, in der Gegenwart und in der Zukunft! Wir dürfen eines nicht außer acht lassen: Wir alle sind uns diesbezüglich einig, daß der öffentliche Verkehr der Hauptverkehrsträger ist und natürlich auch das Verkehrsmittel der Zukunft. Wir verdammen ja nicht die Autofahrer, wir verdammen ja auch nicht die anderen Verkehrsmittel. Aber es muß ganz einfach ein Umdenken in Wien stattfinden, sodaß es wieder ein Miteinander gibt. Es muß ein Miteinander geben, es muß eine gewisse Disziplin herrschen, und zwar nicht nur auf Seiten der Autofahrer, sondern auf Seiten aller Verkehrsteilnehmer. Es sind nämlich auch die Fußgänger undiszipliniert, ebenso die Radfahrer. Alle in Wien müssen zu einer höheren Verkehrskultur angehalten werden!

Abschließend, meine sehr geehrten Damen und Herren, möchte ich folgendes sagen:

Es ist nicht verboten, für diese Stadt gemeinsam etwas zu tun und sich einzusetzen! Ich glaube, es lohnt sich, über parteipolitisches Punktesammeln hinaus für diese Stadt tätig zu sein. Nur so wird Wien weiterhin eine liebenswerte und vor allem lebenswerte Stadt bleiben! Danke. (Beifall bei der SPÖ.)

Präsident Ing. Hofmann: Zum Wort gemeldet ist Herr Abg. Dr. Hawlik. Ich erteile es ihm.

Abg. Dr. Hawlik: Sehr geehrter Herr Präsident! Meine Damen und Herren!

Lassen Sie mich am Anfang zwei Vorbemerkungen machen:

Erstens. Der Herr Landeshauptmann hat gemeint, die dringliche Anfrage wäre nur als Vorwand eingebracht worden, um irgend etwas hervorheben zu können. Meine Damen und Herren! Ich darf betonen: Wir sind eine konstruktive Opposition, und all die Dinge, die wir hier einbringen, sind getragen von der Sorge um das Wohl der Stadt und ihrer Bürger. (Beifall bei der ÖVP.)

Wir konstruieren keine Themen. Die Themen sind bereits vorhanden und die lange Diskussion beweist das auch!

Zweitens. Es wurde jetzt mehrfach von den Rednern der Sozialistischen Partei Österreichs auf die Zusammenarbeit geschworen. Es ist schwer, mit jemandem zusammenzuarbeiten, wenn er dann, so wie das der Herr Landeshauptmann gemacht hat, kommt und sagt, wir haben da noch einige Briefe und wir sind ja doch die Mehrheit. Eine Zusammenarbeit kann nicht funktionieren, wenn sie immer nur auf den Konditionen der Mehrheit basiert. Eine Zusammenarbeit kann nur dann funktionieren, wenn beide gleichwertige Partner sind, und nicht dann, wenn das Argument der Mehrheit gilt. Denn Mehrheit bedeutet nicht immer Wahrheit, meine Damen und Herren! (Beifall bei der ÖVP.)

Ich werde mich in meinem Beitrag im wesentlichen auf die Frage der Tarifpolitik im Verhältnis zur neuen Verkehrspolitik beschränken, wie sie Stadtrat Hatzl angekündigt hat. Was heute auch ein wenig zu kurz gekommen ist, das sind die Fragen in bezug auf die Umweltsituation, die ja mit den Fragen der Verkehrsproblematik eng verbunden sind. Natürlich sind sie hinlänglich bekannt, aber ich darf Sie Ihnen

trotzdem kurz in Erinnerung rufen.

Lärmstörungen: Jede vierte Wohnung in Wien ist lärmgestört. Bei 86 Prozent der Fälle ist der Straßenverkehr die Hauptursache.

Luftverschmutzung: In Wien sind 20 Prozent der SO₂-Emissionen, 52 Prozent der Stickoxidemissionen, 67 Prozent der Kohlenmonoxidemissionen und 86 Prozent der Kohlenwasserstoffemissionen auf den Verkehr zurückzuführen.

Es ist schon mehrfach erwähnt worden, daß durch den Verkehr auch ein hohes Unfallrisiko besteht. Österreich liegt im Spitzensfeld, ist eigentlich ein Unfallland. Wir haben etwa 194 Tote pro Million Einwohner. Wir haben auch eine ganze Reihe von Kindern, die im Verkehr zu Tode kommt: Im Vorjahr waren es 70 an der Zahl.

Natürlich nimmt der Verkehr durch den großen Flächenbedarf auch viel an Grünflächen oder an sozialem Raum weg. Das ist ja hinlänglich bekannt.

Politik bedeutet nun, wenn man ein Ziel hat, die Bestrebungen dahingehend zu verfolgen, sodaß man das auch erreicht. Ich kann zwei Phasen feststellen, die aufgrund einer Analyse entstanden sind:

Erste Phase: Die Sozialistische Partei Österreichs hat sich einmal verbal zum öffentlichen Verkehr bekannt. Aber ich möchte behaupten, das war ein halbherziges Bekenntnis, denn wenn ich mir anschau, was für den öffentlichen Verkehr gemacht wurde, dann bleiben noch einige Fakten über, nämlich daß das Liniennetz kontinuierlich abgenommen hat und daß auch die Investitionen, ausgenommen die U-Bahn, kontinuierlich abgenommen haben, aber daß sich dafür der Tarif in den Jahren 1976 bis 1989 verdoppelt hat.

Wenn ich eine ältere Studie der Wiener Arbeiterkammer hernehme - diese Studie ist übrigens von jener Abteilung, von der jetzt in den Zeitungen zu lesen war, daß sie sich vielleicht auflösen wird, offensichtlich war sie für manche bei der Erstellung der Studien zu kritisch -, so hat es darin geheißen: "Wer arm ist, braucht länger zum Arbeitsplatz."

Diese Studie ist in bezug auf die Zahlen vielleicht veraltet, aber in der Relation stimmt sie immer noch. Der Autofahrer braucht bis zu seinem Arbeitsplatz 22 Minuten, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln braucht der Arbeitnehmer etwa 43 Minuten. Das heißt, die Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel gehören meistens einer eher sozial schwachen Schicht an und müssen länger zum Arbeitsplatz fahren.

Trotzdem ist auf dem Sektor der Attraktivierung, wie das so schön heißt, des öffentlichen Verkehrs wenig passiert. Zu dem Zeitpunkt, zu dem andere europäische Städte wieder beginnen, die Straßenbahn zu entdecken und auszubauen, kappen wir ganze Linien. Ich verweise nur auf die Diskussion um die Linie 8, möchte sie aber nicht wieder neu beleben. Im wesentlichen ist für die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs zuwenig getan worden.

Zweite Phase: Herr Stadtrat Hatzl sagt: "Ich habe einen Schuldigen, der Schuldige ist der Autofahrer und der muß jetzt daran glauben. Den Autofahrern, wollen wir das Autofahren in der Stadt vermiesen, und daher werden wir sie zwingen, auf die öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen."

Stadtrat Hatzl wörtlich: "Ich gebe unumwunden zu, daß ich alles unternehmen werde, um die Autofahrer zugunsten der Straßenbahnen und Busse zu benachteiligen. Dazu gehört auch die Unterbindung der grünen Welle." Es geht um jene grüne Welle, die uns noch Landeshauptmann Gratz, wenn Sie sich erinnern - "panta rheo", "alles fließt", das war noch ein gebildeter Mann, der das gesagt hat -, versprochen hat. (Abg. Mag. Zima: Er ist ein gebildeter Mann!) Die grüne Welle soll unterbrochen werden. Wir machen die rote Welle. Das ist gar nicht parteipolitisch gemeint. (Heiterkeit bei der ÖVP.) Die rote Welle soll dem Autofahrer das Autofahren vermiesen.

Was die Redner der Sozialistischen Partei Österreichs heute vermissen ließen, ist eigentlich, daß

sie zu diesem Konzept nicht ja sagen. Eine Reihe sehr prominenter Proponenten der SPÖ hat sich in bezug auf das Konzept der roten Welle zum Wort gemeldet und hat eigentlich sehr interessante Sachen zu Protokoll gegeben. Aufgrund dessen - ich werde es gleich zitieren - frage ich mich: Wer steht hinter dieser Verkehrspolitik von Stadtrat Hatzl? (Amtsf. StR. Dr. Swoboda: Die SPÖ!) Wer steht dahinter, wenn der Herr Landeshauptmann sagt: "Als Landeshauptmann garantiere ich, daß es in Wien keine autofeindliche Politik geben wird." Diese Aussage ist vom 31. Oktober 1990.

Stadtrat Dr. Häupl sagte: "Wir müssen endlich der Verkehrspolitik eine neue Richtung geben." Das war im Oktober vergangenen Jahres. Stadtrat Dr. Häupl sagte weiters: "Es reicht nicht aus, den Menschen immer nur einzureden, daß die öffentlichen Verkehrsmittel besser sind. Sie müssen endlich wirklich besser werden." Das ist sein jüngstes Zitat, das sagte er auch im Oktober.

Der ARBÖ, eine Organisation, die uns auch nicht besonders nahesteht, sagte: "Die Politik von Stadtrat Hatzl ist schlecht, unklug und gefährlich."

Wenn ich den neuen Generaldirektor der Wiener Stadtwerke aus dem jüngsten Bezirksjournal zitieren darf, so sagte dieser: "Niemand von den für das Verkehrsgeschehen Verantwortlichen will den Autofahrern das Fahren durch Gebote, Verbote oder sonstige Hindernisse verleidern."

Auch die sogenannte rote Welle, wie Stadtrat Hatzl sie fordert, ist ein Unsinn der irgendwann einmal von einer Tageszeitung lanciert wurde. Das hat nicht eine Tageszeitung geschrieben, sondern das hat der Herr Stadtrat selbst gesagt.

"Die Wiener Verkehrsbetriebe wollen keine vergrämten Autofahrer, die in die Straßenbahn gezwungen werden, sondern zufriedene Fahrgäste, die von sich aus, aus Umweltbewußtsein umsteigen." Hier können wir uns finden, meine Damen und Herren. Das ist ein Gedanke, dem wir zustimmen können.

Es soll keinen Zwang zum Umsteigen geben. Die Überzeugungskraft wird es sein, die die Autofahrer dazu bewegen wird. Alle einschlägigen Meinungsforschungen, Herr Kollege Huber, zeigen, daß die Autofahrer gewillt sind, umzusteigen. Man muß ihnen aber auch entsprechende öffentliche Verkehrsmittel zur Verfügung stellen. Diese sollen aber auch einen gewissen Komfort bieten, sozusagen ein Äquivalent sein, damit sie nicht länger mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, sondern kürzer als mit dem Auto.

Nicht der Zwang wird dieses Umdenken hervorrufen, sondern die Überredungsgabe, ähnlich wie das in Zürich die Politiker verstanden haben. Vorschläge für eine neue Ausrichtung der Verkehrspolitik wurden heute schon genannt: eine bessere Erschließung des Umlands, ein besseres Park-and-ride-System, eine Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs, eine Verbesserung des Komforts, eine attraktive Tarifpolitik.

Es ist nämlich relativ sinnlos, auf der einen Seite die Tarife zu erhöhen und auf der anderen Seite die Autofahrer zu zwingen, im Stau zu stehen, was ja auch in bezug auf die Umwelt eher abzulehnen ist.

Meine Damen und Herren! Wir lehnen die Politik von Stadtrat Hatzl ab. Das Problem heißt Verkehr, die Lösung heißt nicht Hatzl. Nicht um jeden Preis, meine Damen und Herren, sondern mit aller Gewalt möchte er dieses Problem lösen. Jedoch auf diese Art werden wir das Problem in Wien nicht lösen können. (Beifall bei der ÖVP.)

Präsident Ing. Hofmann: Eine weitere Wortmeldung zur dringlichen Anfrage liegt nicht mehr vor.

Herr Amtsführender Stadtrat Hatzl hat sich zur mündlichen Beantwortung der Anfrage zum Wort gemeldet.

Amtsführender Stadtrat Hatzl: Meine Damen und Herren!

Entschuldigen Sie, Herr Abg. Hawlik, ich muß etwas in bezug auf Ihre Wortmeldung sagen: Ich hoffe nicht, daß Sie das, was Sie zuvor behauptet haben, aus Ihrer inneren Überzeugung heraus ausge-

sprochen haben, sondern daß das nur die Wiedergabe von Unwahrheiten anderer ist. Ansonsten müßte man das als eine Unwahrheit, die aus Ihrem Mund gekommen ist, bezeichnen, und das möchte ich Ihnen nicht unterstellen.

Ich möchte mich nochmals mit dem zuletzt angesprochenen Problem auseinandersetzen.

Es gibt keine Entscheidung, die in irgendeiner Richtung die Weisung bedeutet, daß in dieser Stadt bei Ampelschaltungen bewußt Maßnahmen getroffen werden, die den Autofahrer zwingen, stehenzubleiben. Wer so etwas behauptet, der lügt. Ich habe das auch einem Journalisten schon ganz deutlich gesagt, der einmal in einer großen Aufmachung so etwas behauptet hat. Das trifft nicht zu!

Es gibt keine Weisung an die Polizei, das könnte ich gar nicht machen. Es gibt keine diesbezüglichen Maßnahmen, Verordnungen und Entscheidungen. Es ist eigentlich ein Irrtum, jemandem zu sagen: "Wenn man die Bevorrangung ernst nimmt, dann wird sie nicht möglich sein, ohne daß andere keinen Nachteil dadurch haben." Das heißt für mich: Wenn man den öffentlichen Verkehrsbereich entsprechend bevorrangt, wird es einen anderen Bereich geben - das wird der Bereich des Individualverkehrs sein -, der dafür Nachteile in Kauf nehmen muß. Dieser Schluß drängt sich ja logischerweise auf, denn das Freimachen einer Fläche für den Gleiskörper führt dazu, wenn es zu keiner Reduzierung des Individualverkehrs in diesem Straßenbereich kommt, daß auf einer geringeren Fläche der Individualverkehr fließen muß.

Ich habe jedoch noch etwas anderes gesagt, darauf lege ich auch sehr großen Wert. Das hat mit dem öffentlichen Verkehrsgeschehen überhaupt nichts zu tun gehabt.

Bei bestimmten Ampeln, die jetzt auf Grün eingestellt sind, werden wir unter Umständen zu bestimmten Zeiten in Kauf nehmen müssen, daß es diese "grüne Welle" nicht mehr gibt, und zwar dann, wenn sich in den Nachtstunden herausstellt, daß damit eine Reihe schrecklicher Unfälle verbunden ist. Es ist kein Geheimnis, daß die Autos in den Nachtstunden, und zwar dort, wo eine 50-Stundenkilometer-Grüne-Welle aufgebaut ist, mit einer Stundengeschwindigkeit von 100 fahren können. Es ist daher die Aufgabe eines verantwortungsbewußten Politikers, wenn er darauf aufmerksam gemacht wird, daß es in bestimmten Bereichen vermehrt Unfälle gibt, nicht zu sagen, "mir ist die grüne Welle mit den Unfällen wichtiger", sondern dafür zu sorgen, daß die Verletzungen vermieden werden können. Das wollte ich einmal klarstellen!

Ich habe davon gesprochen, um wieder auf die Ampelschaltungen für den öffentlichen Verkehr zurückzukommen, daß die Bevorrangung mit den Ampelschaltungen auch einen Vorteil für die Verkehrsteilnehmer des Individualverkehrs bringt. Durch diese Schaltungen können auch jene, die dort normalerweise schon Rot hätten, weiterkommen. Nur - und das soll man auch in aller Offenheit sagen -, es wäre eine Lüge zu sagen, das bringt für alle Vorteile. Wenn es aufgrund des Verkehrsgeschehens durch die Ampelschaltung für eine Straßenbahn zu mehr Grünphasen oder zu längeren Grünphasen kommt, dann ergeben sich dadurch auch Nachteile für den querenden Verkehr, der dann mehr Rotphasen hat. Davon eine "rote Welle" abzuleiten, ist eigentlich eine Art von Polemik, die nicht gerechtfertigt ist.

Daher habe ich ja gesagt: Ich unterstelle Ihnen nicht, daß Sie heute bewußt etwas gesagt haben, was unwahr ist, sondern ich nehme an, daß Sie auf unwahre Behauptungen, die andere getroffen haben, aufgesprungen sind. Diese Behauptungen sind durch einfache Fragen jederzeit abzuklären! Wenn man schon jemandem Glauben schenkt, dann sollte man auch jemand anderem Glauben schenken, der sich ebenfalls bemüht, das klar und deutlich zu dokumentieren. Daher gibt es auch keinen Gegensatz in den Aussagen des Herrn Landeshauptmannes, des Herrn Generaldirektors oder des Herrn Verkehrsstadtrats, alle teilen die gleiche Auffassung!

Meine Damen und Herren! Ich habe das aus dem Grund so deutlich gesagt, weil ich erkennen konnte, daß es möglich ist, daß man, wenn man vom Rechtsanwalt zum Politiker wird, auch dieser Propa-

ganda aufsitzt und die Wahrheit nicht mehr so genau herausfiltern kann. Anders ist es ja nicht erklärbar, daß auch Herr Landesparteiobmann Dr. Wille sehr vorwurfsvoll von der roten Welle gesprochen hat, ohne eigentlich die Fakten zu kennen. Wenn er bei dieser Materie als Anwalt tätig gewesen wäre, auf der Suche nach der Wahrheit, dann hätte er sicher sehr genau die verschiedenen Aussagen und Meinungen gegeneinander abgewogen.

Nachdem ich den Eindruck habe, daß in Ihrem Klub eine solche Behauptungsübernahme von unwahren Angaben oder Aussagen vorherrscht, muß natürlich auch der Landesparteiobmann letztendlich das Opfer seines eigenen Klubs werden. Ich wollte die Gelegenheit wahrnehmen, das nur klarzustellen.

Meine Damen und Herren! Ich bin Herrn Abg. Hawlik für einige Analysen sehr dankbar, die er hier aus Umweltgründen gebracht hat. Ich habe jetzt wieder verstärkt die Hoffnung, daß er sich in seinem Klub engagiert dafür einsetzen wird, sodaß vielleicht einige Bezirksmandatare ihren Einwand in bezug auf die Bevorrangungsmaßnahmen zurücknehmen. Vielleicht sind dann die Maßnahmen für die Attraktivitätssteigerung, die notwendig sind, um den Verkehr von den Straßen wegzubringen, weil er in bezug auf die Umwelt eine große Belastung darstellt, leichter durchzusetzen.

Herr Abg. Hawlik, der Tarifvergleich, den Sie angestellt haben, hat sich sehr auf den Einzelfahrschein bezogen. Das hat sich auf einen Fahrschein bezogen, der vielleicht von fünf oder sechs Prozent der Fahrgäste angenommen wird. Wenn ich die Schüler jetzt nicht berücksichtige, so verfügen rund 90 Prozent der Fahrgäste über Netzkarten. Wenn Sie nun einen Vergleich bei den Netzkarten anstellen - genau um die geht es bei Gewinnen -, so können Sie erkennen, daß der Betrag von 440 Schilling, der ab März zu bezahlen ist, noch immer deutlich unter dem Betrag von 600 Schilling liegt. Soviel hat die gleiche Netzkarte vor nicht einmal einem Jahrzehnt gekostet! Das heißt, daß sehr wohl auch in der Tarifpolitik Anstrengungen zur Attraktivierung unternommen wurden. Das wischen Sie einfach weg, indem Sie genau mit der kleinsten Zahl der Fahrgäste operieren. Für die Dauerfahrgäste hat es diese Entscheidung gegeben, und dabei bleiben wir.

Ein Schilling pro Tag mehr für den Dauerfahrgast - das ergibt die 30-Schilling-Erhöhung - , ist um ein Vielfaches weniger, als er pro Tag bei gestiegenen Treibstoffpreisen in der gleichen Zeitrelation zu bezahlen hat. Es wäre daher ein umweltpolitischer Grund, Herr Abg. Hawlik, verstärkt in Ihrem eigenen Klub die anderen davon zu überzeugen, daß es sinnvoll ist, die Bevorrangung der öffentlichen Verkehrsmittel voranzutreiben und nicht zu behindern.

Meine Damen und Herren! Wo liegen die Probleme des Individualverkehrs? - Vielleicht gibt es zu enge Straßen, die all die Autos nicht aufnehmen können, die gegenwärtig fahren wollen? Vielleicht fehlen neue Durchzugsstraßen, die dann all jene, die längere Strecken unterwegs sein wollen, aufnehmen?

Das sind doch keine Gesichtspunkte, die wir ernsthaft als eine Zielvorstellung der kommunalen Politik vertreten können, mehr Straßen und breitere Straßen! Das wird nur schwieriger werden, und zwar für den, der in den bestehenden Straßen unterwegs ist, wenn man bedenkt, daß innerhalb von zwei Jahrzehnten, meine Damen und Herren, 50 Prozent mehr Kraftfahrzeuge in Wien zugelassen wurden.

Jetzt sage ich ganz offen: Die Rechnung ist doch einfach. Wenn es für die Autofahrer in bezug auf die Benützbarkeit der Straßen den gleichen Standard geben soll wie vor zwei Jahrzehnten, so hätten wir eigentlich auch die Straßenflächen um 50 Prozent erweitern müssen. Dann hätten Sie uns aber vorschlagen müssen, welche Straßen und Wohnbereiche wir so verändern müssen, daß auch solche breite Durchfahrtsstraßen entstehen. Genau das aber haben wir verhindert, weil wir uns nicht dieser "Autogläubigkeit" angeschlossen haben, sondern der Meinung sind, das Ziel ist der Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

Wenn ich das auf die kommenden zehn Jahre umlege, so heißt das - wir werden wieder um 100.000 bis 150.000 Kraftfahrzeuge mehr haben -, wieder soviel neuen Straßenraum zu schaffen, um jene

aufnehmen zu können und den bereits fahrenden Kraftfahrzeugen keine Verschlechterung anbieten zu müssen. Das kann doch wahrlich nicht Ihre kommunalpolitische Perspektive sein! Daher sind der Ausbau des Schnellbahn- und U-Bahn-Netzes sowie der Ausbau der Straßenbahn- und Autobuslinien wichtig.

Nur, dieser Ausbau alleine genügt nicht, wenn nicht gleichzeitig die öffentlichen Verkehrsmittel in die gleiche Lage versetzt werden, wie sie in den Abend- und Nachtstunden herrscht, wo sie praktisch ohne Behinderungen unterwegs sein können, und Zeiten, Geschwindigkeiten und Fahrpläne auch eingehalten werden können.

Nicht die Verkehrsbetriebe sind schuld an der Problematik, daß das nicht funktioniert, sondern andere Faktoren, nämlich zu viele Autos, die auch die Flächen der Autobusse und Straßenbahnen in Anspruch nehmen, sodaß Behinderungen entstehen. Die Behinderungen sind aber mit Ampelschaltungen alleine auch nicht wegzubringen, meine Damen und Herren. Dafür sind eigene Fahrspuren und eigene Gleiskörper notwendig.

Wenn es mehr Ampeln in unserer Stadt gibt, wenn es mehr Fahrbahnteiler in unserer Stadt gibt -. von denen ist heute auch schon gesprochen worden -, wenn es über hundert 30-Kilometer-Geschwindigkeitszonen in unserer Stadt gibt, dann kann man vielleicht sagen, daran ist Stadtrat Hatzl schuld, weil er es genehmigt hat. Ich sage nochmals: Jede Tempo-30-Zone, die genehmigt wurde, ist auf einen Antrag einer Bezirksvertretung zurückzuführen. Es hat Bezirksvertretungen gegeben, auch aus dem Bereich der Österreichischen Volkspartei, die nahezu den gesamten Bezirk in Tempo-30-Zonen umwandeln wollten, wo ich dann eher bremsend war.

Es gibt diesbezüglich kein Diktat von seiten der zentralen Verwaltung oder von seiten des zuständigen Stadtrats. Die Ampeln müssen von den Bezirken bezahlt werden. Daher ist es eine Entscheidung des Bezirks, wo eine Ampel entsteht. Auch die Fußgeherübergänge sind eine Entscheidung des Bezirks, weil sie von dort bezahlt werden müssen. Die Tempo-30-Zonen und die Verkehrsinseln sind auch solche Maßnahmen, die der Bezirk selbst zu bezahlen hat. Ausgenommen davon sind Hauptstraßen. Daher sind das alles Maßnahmen, die aufgrund eines Wunsches des Bezirks beziehungsweise der örtlichen Bevölkerung realisiert werden.

Nebenbei gesagt, sie dienen auch der Sicherheit. Jetzt bitte ich Sie, folgendes selbst zu entscheiden: Ist Ihnen die Sicherheit oder die Geschwindigkeit wichtiger? - Für mich ist die Sicherheit vorrangig.

Daher, meine Damen und Herren, bekenne ich mich zur politischen Verantwortung und auch dazu, daß man vielleicht einmal etwas, was ein anderer Abgeordneter als unpopulär empfindet, Unpopuläres vertreten und vornehmen muß, wenn es wichtig ist, für die Lebensqualität in unserer Stadt.

Herr Abg. Zeihsel! Wenn ich wirklich den politischen Versuch unternehmen würde, mir immer das Unpopuläre zu ersparen, so würde ich eigentlich ein Populist sein. Ich meine, daß dieser neue politische Maßstab, den Ihr Bundesparteiobmann prägt, nicht die Zielrichtung des politischen Handelns sein kann! (Beifall bei der SPÖ.)

Im Zusammenhang mit den Ampelsteuerungen braucht man mich nicht zu mahnen. Vor längerer Zeit habe ich schon einmal mitgeteilt, daß die Absicht besteht, bis Ende 1992 alle Ampeln auf freier Strecke durch die Straßenbahn beeinflußbar zu machen. Es wurde mir dann jedoch vorgeworfen, daß ich das Programm der roten Welle realisieren möchte. Ich bleibe dabei: Bis Ende 1992 wollen wir dieses Ampelumstellprogramm vornehmen. Wir werden das nicht nur auf die innerstädtischen Bezirke, sondern auf ganz Wien ausrichten.

Meine Damen und Herren! Das, was Herr Abg. Prinz zuvor gesagt hat, von den Zahlen der Schätzungen und von den Zahlen der Sachkredite, die gestellt werden, habe ich nicht verstanden. Ich vermute, es ist Ihnen hier ein Denkfehler passiert. Sie haben für den Sachkredit jene Summen genommen, die den Innenausbau und den Rohbau beinhalten. In der Gegenüberstellung haben Sie nur die Zahlen des Roh-

baus genommen und eigentlich alle anderen Bereiche, wie Innenausbau und Planung, weggelassen. Wenn Sie sich das nochmals anschauen, vermute ich, daß Sie mir recht geben werden, und damit ist diese Frage geklärt.

Was die Firma Solitanche betrifft, so möchte ich sagen: Es ist nicht das erste Mal, daß diese ausländische Firma, von der Sie gesprochen haben, tätig wird. Diese Firma ist eigentlich schon seit 1969 beim Grundnetz tätig gewesen und hat bei einer Reihe von U 3-Bauabschnitten Leistungen erbracht. Also ich würde das jetzt nicht als einen Eintrittspreis bezeichnen, um beim U-Bahn-Bau Fuß zu fassen. Wir kennen die Firma bereits und wissen auch, was sie leisten kann.

Es ist richtig, daß sie, nachdem sie einen Abschnitt im Preiswettbewerb gewonnen hat, Kontakt aufgenommen und gesagt hat, daß sie sozusagen eine Arbeitsgemeinschaft eingehen möchte. Wir haben uns auch in der Vergangenheit nie dagegen verwehrt, vor allem dann nicht, wenn es sich um ordentliche und gute Firmen gehandelt hat. Daher gibt es auch in dem Fall keinen Grund, der Firma diese Arbeit zu verwehren. Das wollte ich nur noch anmerken.

Meine Damen und Herren! Die Linie 13A ist wieder einmal angesprochen worden. Ich habe dazu bereits gesagt: Die Verkehrsbetriebe unterbreiten einen Vorschlag, der nach Auffassung des öffentlichen Verkehrsgeschehens die optimalsten Voraussetzungen bietet. Dann werden die Bezirke Gelegenheit haben, Stellung zu nehmen beziehungsweise alternative Vorschläge einzubringen. Grob gesagt, zwei kenne ich bereits.

Über einen Brief aus dem 4. Bezirk - das habe ich dem Bezirksvorsteher bereits zugesagt - werden wir verhandeln.

Es gibt auch noch einen Antrag aus dem 7. Bezirk, der mehrheitlich verlangt, daß in Zukunft überhaupt keine Bevorrangung stattfinden soll. Das sind die Alternativvorschläge.

So wird es aber auch nicht gehen! Ich meine, das Problem der ÖVP ist in Wirklichkeit, im Gemeinderat andere Reden zu halten, als es in den Bezirken dann in der Tat auch realisiert oder beschlossen wird. Das sollte man auch nicht außer acht lassen. Ich warte ab bis März oder April... (Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler: Nehmen Sie auch einmal so einen Vorschlag an?)

Ich habe gesagt, im 4. Bezirk gibt es einen Vorschlag, der in die Diskussion eingebunden werden wird. Ich bewerte den Vorschlag des 4. Bezirks noch gar nicht. Ich habe den Antrag in der gleichen neutralen Position gebracht, wie den Antrag der Verkehrsbetriebe zur Frage der Linie 13A. Wir werden ja in zwei bis drei Monaten sehen, wie realitätsbezogen sich das eine oder andere durchziehen läßt.

Meine Damen und Herren! Was heißt das? - Es wird - ich sage das auch in bezug auf Ihre Ausführungen, Herr Dr. Wille, weil Sie das angesprochen haben -, meiner Auffassung nach, in Zukunft nie eine autolose Stadt geben. Daran besteht kein Zweifel! Aber es darf in Zukunft auch keine autogeopferte Stadt geben, denn das wäre eine unmenschliche Form. (StR. Dr. Wille: Da sind wir uns einig!) Das heißt, derjenige, der ein Auto besitzt, hat keinen Anspruch darauf, sich in der Stadt so frei bewegen zu können, daß alle anderen Sachen ihm untergeordnet werden müssen.

Wir haben daher die Aufgabe, den Autofahrern, damit sie ihr Auto so selten wie möglich verwenden, etwas anzubieten, das öffentlicher Verkehr und damit auch Attraktivität bedeutet.

Ich sage nochmals: Hier kommt es darauf an, im öffentlichen Bereich eine Reihe von Maßnahmen zu setzen, die bereits eingeleitet wurden und denen auch in Zukunft eine entsprechende Bedeutung zukommen wird. Ich spreche jetzt nicht nur die Ampelschaltungen an, sondern auch die eigenen Gleiskörper und die eigenen Busspuren. Damit können noch kürzere Intervalle erreicht beziehungsweise die Fahrzeiten eingehalten werden.

Den Fahrgästen helfen die kürzeren Intervalle nichts, wenn man nicht weiterkommt. Wir wollen ver-

hindern - das hat Herr Kollege Dr. Hawlik angesprochen -, daß sie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln länger brauchen als mit dem eigenen Pkw. Um rascher sein zu können, heißt es, Behinderungen aus dem Weg zu räumen. Den Autobussen und Straßenbahnen - die Mehrheit der Wienerinnen und Wiener ist mit diesen Verkehrsmitteln unterwegs - ist der Vorrang einzuräumen.

Die Stadt Zürich wird immer als Beispiel gepriesen. Wenn es jedoch darum geht, Maßnahmen, die es in Zürich auch gibt - ich spreche die eigenen Gleiskörper und Busspuren an -, umzusetzen, dann wird immer gesagt, "aber das darf für Wien keine Geltung haben". Wenn Sie das einmal in Ihrer eigenen Fraktion bedenken, dann sind wir bereits einen guten Schritt weiter, nämlich etwas ganz Wichtiges für die Wienerinnen und Wiener außer Streit gestellt zu haben.

Meine Damen und Herren! Ich möchte noch eine Bemerkung zum U-Bahn-Bau machen.

Ich habe mich noch nicht entschlossen, ob es zu einer gesamten Neuausschreibung, zu einer teilweisen Neuausschreibung oder zu weiteren Preisgesprächen bei den insgesamt sechs Baulosen der U 6 Richtung Norden kommen wird. (Abg. Dr. Hirnschall: Werden Sie eine Neuausschreibung vornehmen?)

Herr Abg. Dr. Hirnschall! Der Herr Landeshauptmann hat gesagt, wenn wir die Kosten nicht vertreten können, scheuen wir uns auch nicht davor, eine Neuausschreibung vorzunehmen. Das wird davon abhängen, was sich in den nächsten Tagen noch ergeben wird aufgrund des Schreibens des Herrn Landeshauptmannes. Wir hoffen, daß wir die Baulose zu korrekten und vertretbaren Preisen vergeben können.

Eines möchte ich schon noch betonen: Ich bedanke mich grundsätzlich bei jedem, der mithilft, daß es zu Reduzierungen und Preissenkungen kommt, und zwar bei den Angeboten, die wir zur Kenntnis nehmen mußten. Herr Dr. Wille, ich danke Ihnen wirklich, daß Sie sich engagieren und diesbezüglich Gespräche führen. Das ist sicherlich sehr sinnvoll!

Andere in diesem Haus konstruieren daraus bereits Skandale, die möglicherweise vom Angebotspreis her so etwas Ähnliches sind, aber in der abgeschlossenen Form nicht sein müssen. Es bleibt dann immer nur der Geschmack über: Das ist ein Skandal, selbst wenn es diesen Skandal nie gegeben hat. Daraufhin ist man dann etwas verstimmt, und das ist an die Adresse der Freiheitlichen gerichtet.

Herr Dr. Wille, eines möchte ich zumindest als Unterschied herausarbeiten. Bei aller Anerkennung in bezug auf die Gespräche, die Sie geführt haben beziehungsweise noch führen wollen, muß ich sagen, es besteht doch ein kleiner Unterschied, und zwar dann, wenn man die Zusage hat, daß jemand bereit ist, die Preise zu reduzieren, aber nachgewiesen wird, daß sie nicht korrekt sind. Seit Beginn der Verhandlungen, die wir natürlich verstärkt durch den Brief des Landeshauptmannes führen, haben wir bei den sechs Baulosen die Angebotssummen insgesamt um zirka 500 Millionen reduziert.

Ich möchte jetzt die Frage in den Raum stellen: Welcher Weg war jetzt erfolgreich? - Ich glaube, die 500 Millionen, die wir hinuntergehandelt haben und die wir in der entscheidenden Phase noch verstärkt hinuntergehandelt haben, weil es den Brief des Herrn Landeshauptmannes gegeben hat, sind etwas, was schon eine messbare Größenordnung bedeutet, und das sollte auch ausgesprochen werden. Das zeigt, daß die Mitarbeiter des Hauses die Preisprüfung sehr genau nehmen. (Abg. Fürst: Aber offenbar nur, wenn es einen Brief vom Bürgermeister gibt!)

Das stimmt nicht, Herr Abg. Fürst. Die Verhandlungen haben schon zu einem Zeitpunkt begonnen, als der Brief noch gar nicht geschrieben war. Erst als sich in den Gesprächen gewisse Verhärtungen gezeigt haben und für mich die Ergebnisse noch nicht zufriedenstellend waren, habe ich dem Herrn Landeshauptmann davon berichtet, und er hat daraufhin die Initiative ergriffen, in dieser Richtung tätig zu sein. (Abg. Dr. Hirnschall: Hat er Sie nicht zum Rapport befohlen? War es nicht so?) Was soll das? (Abg. Dr. Hirnschall: Ist Ihnen das nicht durchgerutscht, die ganze Geschichte? Ist es nicht so?)

Sie brauchen sich doch nur bei den Firmen zu erkundigen, dann wird Ihnen bestätigt werden, daß der Terminablauf so vor sich gegangen ist. Herr Abg. Dr. Hirnschall, trotz bester Bemühungen wird es Ihnen nicht gelingen, eine Differenz zwischen dem Landeshauptmann und dem zuständigem Stadtrat zustande zu bringen.

Ich möchte jetzt zu einem anderen Thema auch noch etwas sagen. Wir haben auch bei der U 3 bis zur Stunde eine Preisentwicklung bei all dem, was wir bereits vergeben haben, und bei der U 6 im Bereich Verlängerung Meidling, die sich in ihrer Größenordnung schon sehr nahe in Richtung einer Milliarde bewegt. Damit liegen wir günstiger als die Angebote zum damaligen Zeitpunkt. Bei einer Prüfung haben die Herren des Rechnungshofs sogar anerkannt, daß wir in Wirklichkeit günstiger sind, als es die Angebote waren.

Was heißt das? - Wir nehmen nicht nur ein Angebot an, sondern wir verhandeln und sprechen auch darüber. Wenn das dann abgeschlossen ist, achten die Beamten meiner Geschäftsgruppe immer sehr darauf, ob nicht bei der Durchführung dann günstigere Maßnahmen ergriffen werden können. Genau umgekehrt ist es der Fall! Wir sind in dem Bereich sehr sensibel, und zwar weil es um die gesamte Bauwirtschaft in unserer Stadt geht.

Ich sage nochmals: Wir haben noch nicht jenen Betrag erreicht, von dem wir meinen, daß er vertretbar ist. Daher kann ich Ihnen heute auch noch nicht sagen, daß wir die Verhandlungen abgeschlossen haben.

Ausgenommen davon sind zwei Bauabschnitte. Bei denen kann ich sagen, daß die Erwartungen und auch die Schätzungen, die vorgenommen wurden, zugetroffen haben. Hier wird es tatsächlich zur Vergabe kommen.

Bei einem anderen Abschnitt, von dem wir sogar schon einen Beschuß im Ausschuß haben, habe ich aufgrund der Entwicklungen und Gespräche, die wir geführt haben, das noch zurückbehalten und behalte mir auch vor, unter Umständen im Zusammenhang mit dem Gesamtbereich noch einmal darüber zu reden. Der Grund dafür ist: Es ist möglicherweise notwendig, falls es zu einer Neuaußschreibung kommt, und zwar in bezug auf mehrere Abschnitte, daß dann auch dieser Abschnitt miteingebunden wird.

Sie sehen, wir sind flexibel genug, um in kurzer Zeit das beste Ergebnis, nämlich für die Stadt, zu erzielen und auch die entsprechenden Maßnahmen zu setzen, die einen Vorteil bringen.

Es ist ja auch recht interessant, wenn man die Meinung anderer hört, welche Auswirkungen das auf die Baubranche hat. Bei der Budgetdebatte ist dem Herrn Landeshauptmann-Stellvertreter noch vorgeworfen worden, daß eigentlich die Bauinvestitionen zu gering sind. (LhptmSt. Mayr: Richtig!) Außerdem besteht die Sorge, ob die Bauwirtschaft überhaupt noch am Leben ist, bei dem, was im Budgetentwurf dafür vorgesehen ist. So rasch ändern sich die Ansichten, glücklicherweise schon nach einem Monat, das sollte man auch noch feststellen.

Meine Damen und Herren! Ich komme zur dringlichen Anfrage.

Mit der zwischen der Republik Österreich und dem Land Wien getroffenen Vereinbarung wurde der weitere Ausbau des U-Bahn-Netzes, betreffend die U 3 und die U 6, sichergestellt. Damit kann Wien zum bisher guten öffentlichen Verkehrssystem eine wichtige Ergänzung im kommenden Jahrzehnt vornehmen, eine Verbesserung, die in bezug auf die Lebens- und Umweltqualität hohe Bedeutung hat.

Um zu den einzelnen Punkten der dringlichen Anfrage nun die Beantwortung auszusprechen, gestatte ich mir, wie folgt vorzugehen. Es geht um eine klare Finanzierung und um korrekte Preise.

Zur ersten Frage: Um die zeitgerechte Finanzierung des Ausbaus der U 6 und der U 3 zu sichern, gab es den bereits erwähnten Vertrag mit der Bundesregierung. Schon bei Abschluß des Vertrags habe ich festgehalten, daß bezüglich des Vorfinanzierungsrahmens noch Berechnungen angestellt werden

müssen, wenn die genauen Kostenschätzungen vorliegen. Die zum damaligen Zeitpunkt vorliegenden Kostenberechnungen konnten aufgrund des Zeitdrucks und des damaligen Wissensstandes über die Baulose nur mit einer möglichen Fehlerquote erstellt werden. Das ist auch dokumentierbar durch den Vertrag, der zwischen dem Bund und der Stadt Wien abgeschlossen wurde und in dem auch festgestellt wurde, daß die angeführten Kosten mit Schätzungenauigkeiten behaftet sind.

Das Land Wien wird daher bei Vorlage endgültiger und genauer Zahlen unverzüglich Gespräche mit dem Bund aufnehmen. Um die vom Land Wien gewünschten Termine auch realisieren zu können, kommt es zu einem rascheren Abschluß mit den Baufirmen - davon habe ich zuvor gesprochen - und zu früheren Gesprächen mit dem Bund.

Zur zweiten Frage: Es kann nicht sinnvoll sein, dem Verhandlungspartner Bund vor Aufnahme der Gespräche und vor der endgültigen Feststellung des notwendigen Betrags die Verhandlungsposition des Landes zu signalisieren, durch eine konkrete Aussage zur gegenwärtigen Stunde. Prinzipiell müßten alle Abgeordneten - ich glaube, das trifft für alle zu - die Auffassung vertreten, daß sich das strenge Prinzip der Kostenteilung bewährt hat und nicht leichtfertig aufgegeben werden soll.

Zur dritten Frage: Meine Mitarbeiter sind beauftragt, durch strengste Preisprüfung und umfassende Preisgespräche eine sich abzeichnende drohende Explosion der Baukosten zu verhindern. Wo das mit Verhandlungen nicht möglich ist, muß auch eine Neuaußschreibung als Konsequenz denkbar sein. Aber auch dazu kann ich aus verschiedenen Gründen, die ich zuvor erläutert habe, zur Stunde keine konkretere Aussage treffen.

Die rasche Vorlage des Zeit- und Finanzierungsplans ist besonders dringlich und auch von mir gewünscht.

Zur vierten Frage: Ein aktueller Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplan für die U 3 und für die U 6 wird selbstverständlich vorgelegt. Ich habe das auch immer zugesagt und angekündigt, und ich stehe zu meinem Wort. Es sollten jedoch, und das ist der Grund, warum er noch nicht vorliegt, in diesem Plan die aktuellen und damit auch die richtigen Zahlen und Angaben enthalten sein, wenn er auch einen entsprechenden Aussagewert besitzen soll.

Zur fünften Frage: Planungsstadtrat Dr. Hannes Swoboda vertritt nach wie vor die Meinung - und ich habe mit ihm auch darüber gesprochen -, daß die klaglose Abwicklung des EXPO-Verkehrs am besten mit einer bis zur Alten Donau funktionstüchtigen U 6-Verlängerung gewährleistet ist, neben der U 1, die natürlich eine sehr wichtige Funktion zu erfüllen hat, und auch neben dem Bereich der Schnellbahn, für den ja unsere Absichten bekannt sind.

Es kann aber heute noch keine Aussage darüber getroffen werden, ob dieser Fertigstellungstermin angesichts der übermäßigen Preissteigerungen, die sich zuvor abgezeichnet haben, in Frage zu stellen ist. Das war seine Aussage. Es kann auch keine Aussage darüber getroffen werden, ob eine Teilstellung der U 6-Verlängerung und eine Anbindung der EXPO durch einen allenfalls verlängerten Shuttle-Bus, der jedenfalls zwischen Alter Donau und EXPO-Gelände einzurichten ist, den zu erwartenden Anforderungen genügt.

Prinzipiell heißt das: Die beste und wichtigste Lösung ist neben der U 1 die Anbindung an die U 6, aber nur wegen der EXPO wird die U 6 nicht errichtet.

Zur sechsten Frage: Diese Frage betrifft die Tarifreform und den Bereich der Tarifpolitik. Ich bezeichne die Tarifreform als einen weiteren wichtigen Schritt zur Attraktivierung der Verkehrsbetriebe, und ich sehe daher keine Möglichkeit, eine Änderung des Beschlusses, betreffend die Tarife der Wiener Verkehrsbetriebe, vorzunehmen, da auch die neuen Tarife die unmittelbare Voraussetzung für das sogenannte "Paket 91" sind und dieses neben der Tarifreform vor allem mehr Linien, längere Betriebszeiten, mehr Vorrang für öffentliche Verkehrsmittel und auch eine deutliche Verbesserung der gewünschten

Abendintervalle beinhaltet.

Im übrigen können die Leistung und die Tätigkeit - und das möchte ich auch klarstellen - der Wiener Verkehrsbetriebe nicht vom Bundesland Niederösterreich abhängig sein, wie es die Antragsteller vermeinen. Es kann nicht ein Bundesland rund um Wien bestimmen, was zu geschehen hat, ohne nicht auch die entsprechenden Kosten dazu beizutragen.

Zur siebenten Frage: Wenn die anderen Gesellschafter des Verkehrsverbunds bereit sind, die Mindereinnahmen der Verkehrsbetriebe abzudecken, so kann es in vielen Bereichen Gespräche geben. Ansonsten sehe ich wenig Sinn für weitere Gespräche über die Tarife im Rahmen des Verkehrsverbunds, wenn ausschließlich die Stadt aus ihren Mitteln die entsprechenden Kosten zu tragen hat.

Zur achten Frage: Nach dem derzeitigen Stand der auf der Grundlage der Absichtserklärung zum Ausbau der Infrastruktur der ÖBB im Raum Wien vom Juni 1990 auf Beamtenebene laufenden Verhandlungen, soll in einer Vereinbarung zwischen Bund und Stadt Wien die Finanzierung von maximal 10.000 Park-and-ride-Stellplätzen innerhalb der Landesgrenzen von Wien gesichert werden, wobei diese Anlagen so weit wie möglich bis 1995 fertiggestellt werden sollen. In welcher Reihenfolge diese Anlagen zur Ausführung gelangen, wird zweifellos vor allem vom Verkehrsnutzen bestimmt sein, jedoch werden auch Faktoren wie Grundstücksbeschaffung und Freimachung maßgeblich für den tatsächlichen Realisierungsablauf sein.

Meine Geschäftsgruppe ist hier nicht federführend tätig. Daher kann ich auch eine weitergehende Beantwortung in dieser Form nicht vornehmen.

Zur neunten Frage: Ich glaube nicht, daß es richtig ist, kostenlose Park-and-ride-Anlagen anzubieten. Es könnte meiner Vorstellung nach auch ein System differenzierter Tarife bei Park-and-ride-Anlagen geben, besonders für jene, die über gültige Netzkarten der Verkehrsbetriebe verfügen. Unser Ziel kann es aber nicht sein, vor allem den Einpendlern nach Wien kostenlose Parkplätze anzubieten. Das Ziel müßte eher dahingehend ausgerichtet sein, daß die Einpendler Park-and-ride-Anlagen bereits außerhalb von Wien bei den Schnellbahnstrecken vorfinden und auch benützen können.

In diesem Sinne bitte ich Sie, meine Damen und Herren, die Beantwortung der dringlichen Anfrage zur Kenntnis zu nehmen. (Beifall bei der SPÖ.)

Präsident Ing. Hofmann: Damit ist die Tagesordnung der heutigen Sitzung erledigt. Tag, Stunde und Tagesordnung der nächsten Sitzung werden auf schriftlichem Weg bekanntgegeben. Die Sitzung ist geschlossen.

(Schluß um 13.58 Uhr.)

