

# Stenographisches Protokoll

## 36. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

**IX. Gesetzgebungsperiode**

**Mittwoch, 6. Juli 1960**

### Tagesordnung

1. Abänderung des Bundes-Verfassungsgesetzes
2. Straßenverkehrsordnung 1960
3. Freundschafts- und Niederlassungsvertrag zwischen der Republik Österreich und dem Kaiserreich Iran
4. Europäisches Abkommen über die Gleichwertigkeit der akademischen Grade und Hochschulzeugnisse

### Inhalt

#### Tagesordnung

Vorziehung des Punktes 3 (S. 1400)

#### Nationalrat

- Mandatsniederlegung der Abg. Dr. Tschadek und Zechtl (S. 1398)  
Angelobung der Abg. Konir und Maria Hagelitner (S. 1398)

#### Personalien

- Krankmeldung (S. 1398)  
Entschuldigungen (S. 1398)  
Krankenurlaub (S. 1398)

#### Bundesregierung

- Zuschriften des Bundeskanzlers Ing. Raab:  
Amtsenthebung des Bundesministers für Finanzen Dr. Kamitz und Ernennung des Sektionschefs Dr. Heilingsetzer zum Bundesminister für Finanzen (S. 1399)  
Amtsenthebung des Bundesministers für Justiz Dr. Tschadek und Ernennung des Abg. Dr. Broda zum Bundesminister für Justiz (S. 1399)  
Bericht der Bundesregierung über den Stand der wirtschaftlichen Integration Europas — Ausschuß für wirtschaftliche Integration (S. 1400)  
Schriftliche Anfragebeantwortungen 83 bis 90 (S. 1399)

#### Ausschüsse

Zuweisung der Anträge 93 bis 95 (S. 1399)

#### Regierungsvorlagen

- 223: Vertrag zwischen der Republik Österreich und dem Fürstentum Liechtenstein zur Feststellung der Staatsgrenze und Erhaltung der Grenzzeichen — Außenpolitischer Ausschuß (S. 1399)  
227: Regelung der Förderabgaben von Bitumen (Bruttoprozente) — Handelsausschuß (S. 1399)  
228: Bundesabgabenordnung — Finanz- und Budgetausschuß (S. 1399)

- 230: Kriegsopferfondsgesetz — Ausschuß für soziale Verwaltung (S. 1399)  
231: Vertrag zwischen dem Heiligen Stuhl und der Republik Österreich, betreffend die Erhebung der Apostolischen Administratur Burgenland zu einer Diözese — Unterrichtsausschuß (S. 1399)  
232: Vertrag zwischen dem Heiligen Stuhl und der Republik Österreich zur Regelung von vermögensrechtlichen Beziehungen — Außenpolitischer Ausschuß (S. 1400)  
233: 7. Novelle zum Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz — Ausschuß für soziale Verwaltung (S. 1400)  
234: 3. Novelle zum Gewerblichen Selbständigen-Pensionsversicherungsgesetz — Ausschuß für soziale Verwaltung (S. 1400)  
235: Landwirtschaftsgesetz — Ausschuß für Land- und Forstwirtschaft (S. 1400)  
236: 3. Marktordnungsgesetz-Novelle — Ausschuß für Land- und Forstwirtschaft (S. 1400)  
237: Veräußerung einer bundeseigenen Liegenschaft in Wien II (ehemalige Zentralverpflegungsanstalt) — Finanz- und Budgetausschuß (S. 1400)  
238: Neuerliche Abänderung des Bundesgesetzes über die Berechtigung zur Führung der Standesbezeichnung „Ingenieur“ — Handelsausschuß (S. 1400)  
239: Abänderung des Bundesgesetzes über die Berechtigung zur Führung der Standesbezeichnung „Ingenieur“ durch Absolventen höherer land- und forstwirtschaftlicher Lehranstalten — Ausschuß für Land- und Forstwirtschaft (S. 1400)

#### Verhandlungen

Bericht des Außenpolitischen Ausschusses über die Regierungsvorlage (217 d. B.): Freundschafts- und Niederlassungsvertrag zwischen der Republik Österreich und dem Kaiserreich Iran (226 d. B.)

Berichterstatterin: Dr. Stella Klein-Löw (S. 1400)  
Genehmigung (S. 1401)

#### Gemeinsame Beratung über

Bericht des Verfassungsausschusses über die Regierungsvorlage (21 d. B.): Abänderung des Bundes-Verfassungsgesetzes (241 d. B.)

Berichterstatter: Dr. Josef Gruber (S. 1401)

Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage (22 d. B.): Straßenpolizeigesetz 1959 (240 d. B.)

Berichterstatter: Kulhanek (S. 1402)

Redner: Bundesminister für Handel und Wiederaufbau Dr. Bock (S. 1410), Sebinger (S. 1412), Dr. Migsch (S. 1414), Dr. van Tongel (S. 1419), Hartl (S. 1422), Strasser (S. 1424), Ehgartner (S. 1429) und Jonas (S. 1436)

Ausschußentschließungen, betreffend regelmäßige Verkehrserziehung aller Verkehrsteilnehmer (S. 1409), und betreffend eine Novelle zum Kraftfahrgesetz 1955 (S. 1409) — Annahme (S. 1439)

Annahme der Abänderung des Bundes-Verfassungsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung 1960 (S. 1439)

Bericht des Unterrichtsausschusses über die Regierungsvorlage (216 d. B.): Europäisches Abkommen über die Gleichwertigkeit der akademischen Grade und Hochschulzeugnisse (225 d. B.)

Berichterstatter: Regensburger (S. 1440 und S 1444)

Redner: Mahnert (S. 1441)  
Genehmigung (S. 1444)

### Eingebracht wurden

#### Anträge der Abgeordneten

Dr. Kummer, Mittendorfer, Dr. Kranzmayr und Genossen, betreffend die Erlassung eines Bundesgesetzes, womit das Schauspielergesetz abgeändert wird (Novelle 1960 zum Schauspielergesetz) (96/A)

Holzfeind, Dr. Winter, Mark und Genossen, betreffend die Aufhebung der kaiserlichen Entschließung vom 17. September 1856 über die Studienerlaubnis für öffentlich Bedienstete (97/A)

#### Anfragen der Abgeordneten

Eichinger, Hartl und Genossen an den Bundesminister für Inneres, betreffend Aufhebung der Außerdienststellung des Gendarmeriekontrollinspektors Anton Reichebner und Wiederindienststellung als Kommandant des Bezirksgendarmeriekommendos St. Pölten (131/J)

Grießner, Voithofer und Genossen an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, betreffend die Durchführung von Hochwasserschutzmaßnahmen (132/J)

Probst, Winkler, Spielbüchler, Buttinger, Lackner und Genossen an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, betreffend Rückstellungsverhandlungen über Habsburg-Vermögen (133/J)

Probst, Winkler, Spielbüchler, Buttinger, Lackner und Genossen an den Bundeskanzler und den Bundesminister für Finanzen, betreffend Rückstellungsverhandlungen über Habsburg-Vermögen (134/J)

Haberl, Brauneis, Jessner, Czettel und Genossen an den Vizekanzler, betreffend angebliche Verluste der Simmering-Graz-Pauker-Werke (135/J)

Dr. Gredler, Dr. Kandutsch, Kindl, Dr. Kos, Mahnert, Dr. van Tongel, Dr. Zechmann und Zeillinger an den Bundeskanzler, betreffend Teilnahme des Herrn Bundeskanzlers an der Kundgebung der Österreichisch-Sowjetischen Gesellschaft am Samstag, den 2. Juli 1960 (136/J)

### Anfragebeantwortungen

#### Eingelangt sind die Antworten

des Bundesministers für Unterricht auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Winter und Genossen (83/A. B. zu 126/J)

des Bundesministers für Auswärtige Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten Mitterer und Genossen (84/A. B. zu 110/J)

des Bundesministers für Handel und Wiederaufbau auf die Anfrage der Abgeordneten Zeillinger und Genossen (85/A. B. zu 121/J)

des Bundesministers für Handel und Wiederaufbau auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. van Tongel und Genossen (86/A. B. zu 116/J)

des Bundesministers für Auswärtige Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten Machunze und Genossen (87/A. B. zu 118/J)

des Bundesministers für Unterricht auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. van Tongel und Genossen (88/A. B. zu 123/J)

des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. van Tongel und Genossen (89/A. B. zu 127/J)

des Bundesministers für Unterricht auf die Anfrage der Abgeordneten Mahnert und Genossen (90/A. B. zu 114/J)

## Beginn der Sitzung: 11 Uhr

**Vorsitzende:** Präsident Dr. h. c. Dipl.-Ing. Figl, Zweiter Präsident Olah, Dritter Präsident Dr. Gorbach.

**Präsident:** Die Sitzung ist eröffnet.

Das Amtliche Protokoll der 35. Sitzung vom 14. Juni 1960 ist in der Kanzlei aufgelegt, unbeanständet geblieben und gilt daher als genehmigt.

Krank gemeldet für die heutige Sitzung ist der Herr Abgeordnete Dwořák.

Entschuldigt sind die Herren Abgeordneten Hoffmann und Bundesminister Dipl.-Ing. Waldburner.

Dem Herrn Abgeordneten Machunze habe ich gemäß § 12 der Geschäftsordnung einen vierwöchigen Krankenurlaub bis 28. Juli erteilt.

Der Herr Innenminister hat mitgeteilt, daß der Abgeordnete zum Nationalrat Dr. Otto Tschadek sein Mandat zurückgelegt hat und an dessen Stelle Herr Fritz Konir in den Nationalrat berufen worden ist.

Ferner hat der Herr Bundesminister für Inneres mitgeteilt, daß auch der Abgeordnete zum Nationalrat Rupert Zechtl sein Mandat zurückgelegt hat und daß an dessen Stelle Frau Maria Hagleitner tritt.

Die beiden neuen Mitglieder des Nationalrates haben ihre Wahlscheine abgegeben und sind im Hause erschienen. Ich werde daher sogleich ihre Angelobung vornehmen. Vorerst wird der Schriftführer, Herr Abgeordneter Dr. Hetzenauer, die Gelöbnisformel verlesen; sodann wird er den Namensaufruf vornehmen. Bei Namensaufruf ist das Gelöbnis mit den Worten „Ich gelobe“ zu leisten.

Ich bitte den Herrn Schriftführer um die Verlesung der Gelöbnisformel und sodann um den Namensaufruf.

*Schriftführer Dr. Hetzenauer verliest die Gelöbnisformel. — Die Abgeordneten Konir und Maria Hagleitner leisten die Angelobung.*

**Präsident:** Ich begrüße die beiden neuen Abgeordneten herzlich in unserer Mitte.

Die eingelangten Anträge weise ich wie folgt zu:

Antrag 93/A der Abgeordneten Moser und Genossen auf Schaffung eines Wohnhaus-Instandhaltungsfonds dem Ausschuß für soziale Verwaltung;

Antrag 94/A der Abgeordneten Reich und Genossen, betreffend die Erlassung eines Bundesgesetzes, womit das Familienlastenausgleichsgesetz neuerlich geändert wird (Novelle 1960 zum Familienlastenausgleichsgesetz), und

Antrag 95/A der Abgeordneten Dr. Zechmann und Genossen auf Schaffung eines Bundesgesetzes zur Vereinigung dienstrechtlicher Fragen (Dienstrechtsbereinigungsgesetz) dem Finanz- und Budgetausschuß.

Wird gegen diese Zuweisungen ein Einwand erhoben? — Dies ist nicht der Fall. Genehmigt.

Seit der letzten Haussitzung sind acht Anfragebeantwortungen eingelangt, die den Anfragestellern zugegangen sind. In der Kanzlei liegt ein Verzeichnis der beantworteten Anfragen auf, woraus Näheres ersehen werden kann.

Ich ersuche den Schriftführer, Herrn Abgeordneten Dr. Hetzenauer, um die Verlesung des Einlaufes.

**Schriftführer Dr. Hetzenauer:** Hohes Haus! Der Herr Bundeskanzler hat am 15. Juni 1960 an den Herrn Präsidenten des Nationalrates folgendes Schreiben gerichtet:

,An Herrn Präsidenten des Nationalrates.

Ich beehe mich, die Mitteilung zu machen, daß der Herr Bundespräsident mit Entschließung vom 15. Juni 1960, Zl. 5605/60, über meinen Antrag gemäß Artikel 74 Abs. 3 des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 den Bundesminister für Finanzen Professor Dr. Reinhard Kamitz von seinem Amte als Bundesminister enthoben hat.

Gleichzeitig beehe ich mich bekanntzugeben, daß der Herr Bundespräsident mit Entschließung vom 15. Juni 1960, Zl. 5634/60, über meinen Vorschlag gemäß Artikel 70 Abs. 1 des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 den Sektionschef

Dr. Eduard Heilingsetzer zum Bundesminister für Finanzen ernannt hat.

Julius Raab"

Der Herr Bundeskanzler hat am 23. Juni 1960 folgendes weitere Schreiben an den Herrn Präsidenten des Nationalrates gerichtet:

,,An Herrn Präsidenten des Nationalrates.

Ich beehe mich, die Mitteilung zu machen, daß der Herr Bundespräsident mit Entschließung vom 23. Juni 1960, Zl. 5858/60, über meinen Antrag gemäß Artikel 74 Abs. 3 des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 den Bundesminister für Justiz Dr. Otto Tschadek von seinem Amte als Bundesminister enthoben hat.

Gleichzeitig beehe ich mich bekanntzugeben, daß der Herr Bundespräsident mit Entschließung vom 23. Juni 1960, Zl. 5859/60, über meinen Vorschlag gemäß Artikel 70 Abs. 1 des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 den Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Christian Broda zum Bundesminister für Justiz ernannt hat.

Julius Raab"

**Präsident:** Die beiden Herren Minister sind im Hause erschienen. Ich darf sie namens des Hauses herzlichst begrüßen. (*Allgemeiner Beifall.*)

Ich ersuche den Schriftführer, in der Verlesung des Einlaufes fortzuschreiten.

**Schriftführer Dr. Hetzenauer:** Von der Bundesregierung sind folgende Vorlagen eingelangt:

Vertrag zwischen der Republik Österreich und dem Fürstentum Liechtenstein zur Feststellung der Staatsgrenze und Erhaltung der Grenzzeichen (223 der Beilagen);

Bundesgesetz, betreffend die Regelung der Förderabgaben von Bitumen (Bruttozprozente) (227 der Beilagen);

Bundesgesetz, betreffend allgemeine Bestimmungen und das Verfahren für die von den Abgabenbehörden des Bundes verwalteten Abgaben (Bundesabgabenordnung — BAO.) (228 der Beilagen);

Bundesgesetz über die Errichtung eines Kriegsopferfonds (Kriegsopferfondsgesetz) (230 der Beilagen);

Vertrag zwischen dem Heiligen Stuhl und der Republik Österreich, betreffend die Erhebung der Apostolischen Administratur Burgenland zu einer Diözese (231 der Beilagen);

Vertrag zwischen dem Heiligen Stuhl und der Republik Österreich zur Regelung von vermögensrechtlichen Beziehungen (232 der Beilagen);

Bundesgesetz, mit dem das Allgemeine Sozialversicherungsgesetz abgeändert wird

1400

Nationalrat IX. GP. — 36. Sitzung — 6. Juli 1960

(7. Novelle zum Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz) (233 der Beilagen);

Bundesgesetz, mit dem das Gewerbliche Selbständigen-Pensionsversicherungsgesetz abgeändert wird (3. Novelle zum Gewerblichen Selbständigen-Pensionsversicherungsgesetz) (234 der Beilagen);

Bundesgesetz, mit dem Maßnahmen zur Sicherung der Ernährung sowie zur Erhaltung eines wirtschaftlich gesunden Bauernstandes getroffen werden (Landwirtschaftsgesetz) (235 der Beilagen);

Bundesgesetz, mit dem das Marktordnungsgesetz abgeändert wird (3. Marktordnungsgesetz-Novelle) (236 der Beilagen);

Bundesgesetz, betreffend Veräußerung der bundeseigenen Liegenschaften EZ. 37 und EZ. 359, KG. Leopoldstadt (ehemalige Zentralverpflegungsanstalt in Wien, II., Obere Augartenstraße 18 — Obere Donaustraße 27) (237 der Beilagen);

Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über die Berechtigung zur Führung der Standesbezeichnung „Ingenieur“ neuerlich abgeändert wird (238 der Beilagen);

Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über die Berechtigung zur Führung der Standesbezeichnung „Ingenieur“ durch Absolventen höherer land- und forstwirtschaftlicher Lehranstalten abgeändert wird (239 der Beilagen).

Die Bundesregierung legt gemäß der Entschließung des Nationalrates vom 29. März 1960 den ersten Bericht der Bundesregierung über den Stand der wirtschaftlichen Integration Europas vor.

*Es werden zugewiesen:*

*223 und 232 dem Außenpolitischen Ausschuß;*

*227 und 238 dem Handelsausschuß;*

*228 und 237 dem Finanz- und Budgetausschuß;*

*230, 233 und 234 dem Ausschuß für soziale Verwaltung;*

*231 dem Unterrichtsausschuß;*

*235, 236 und 239 dem Ausschuß für Land- und Forstwirtschaft;*

*der Bericht der Bundesregierung dem Ausschuß für wirtschaftliche Integration.*

**Präsident:** Es ist mir der Vorschlag zugekommen, die Debatte über die Punkte 1 und 2 der heutigen Tagesordnung unter einem abzuführen. Dies sind:

1. Bericht des Verfassungsausschusses, betreffend ein Bundesverfassungsgesetz, mit dem das Bundes-Verfassungsgesetz in der Fassung von 1929 abgeändert wird, und

2. Bericht des Handelsausschusses über das Straßenpolizeigesetz.

Falls dieser Vorschlag angenommen wird, werden zuerst die beiden Berichterstatter ihre Berichte geben, sodann wird die Debatte unter einem abgeführt. Die Abstimmung erfolgt selbstverständlich getrennt. Wird gegen diesen Vorschlag ein Einwand erhoben? — Dies ist nicht der Fall. Die Beratung über die Punkte 1 und 2 der heutigen Tagesordnung wird daher unter einem abgeführt.

Auf Grund eines mir zugekommenen Vorschages stelle ich gemäß § 33 lit. D der Geschäftsordnung die Tagesordnung in der Weise um, daß der Punkt 3 zuerst zur Behandlung gelangt. Es ist dies der Freundschaftsvertrag mit dem Iran. Wird dagegen ein Einspruch erhoben? — Dies ist nicht der Fall. Der Punkt 3 wird daher zuerst in Behandlung gezogen.

**3. Punkt: Bericht des Außenpolitischen Ausschusses über die Regierungsvorlage (217 der Beilagen): Freundschafts- und Niederlassungsvertrag zwischen der Republik Österreich und dem Kaiserreich Iran (266 der Beilagen)**

**Präsident:** Wir gehen in die Tagesordnung ein und gelangen zunächst zum Punkt 3 der Tagesordnung: Freundschafts- und Niederlassungsvertrag zwischen der Republik Österreich und dem Kaiserreich Iran.

Berichterstatter ist die Frau Abgeordnete Dr. Stella Klein-Löw. Ich bitte sie, zum Gegenstand zu berichten.

Berichterstatterin Dr. Stella Klein-Löw: Hohes Haus! Die Regierungsvorlage 217 der Beilagen beschäftigt sich mit dem Freundschafts- und Niederlassungsvertrag zwischen der Republik Österreich und dem Kaiserreich Iran. Schon in den Jahren 1936 und 1937 sind ein Freundschafts- und Schiedsvertrag und ein Niederlassungsübereinkommen unterzeichnet worden. Die Ereignisse des Jahres 1938 verhinderten es, daß diese Verträge in Kraft getreten sind. Die Regierungsvorlage stützt sich auf diese beiden Vertragswerke sowie auf die Bestimmungen des schweizerisch-iranischen Niederlassungsvertrages und des Niederlassungsvertrages zwischen Iran und Großbritannien.

In den ersten Artikeln der Regierungsvorlage werden Fragen allgemeiner Art behandelt.

Artikel 1 legt fest, daß unverletzbarer Friede und aufrichtige, dauernde Freundschaft zwischen den beiden Staaten herrschen soll.

Weiters werden die gegenseitigen Vorrechte der Angehörigen der diplomatischen und konsularischen Vertretungsbehörden auf der Basis des Völkerrechts und nach dem Prinzip der Meistbegünstigung in Artikel 2 geregelt.

Die gleichen Grundsätze sollen gemäß Artikel 3 für die Einreise, den Aufenthalt sowie für die Berechtigung der Niederlassung und die Ausübung von Erwerbstätigkeit im Staatsgebiet des anderen gelten.

Der Artikel 4 behält den Vertragsstaaten das Recht vor, in Einzelfällen Aufenthaltsbewilligungen zurückzuziehen, allerdings kann die Ausweisung nur nach vorheriger Verständigung des diplomatischen Vertreters erfolgen.

Die Artikel 5 bis 8 der Vorlage beschäftigen sich mit wirtschaftspolitischen Fragen, mit der Regelung der selbständigen Erwerbstätigkeit der Staatsangehörigen beider Staaten, der Zulassung aller Arten von Gesellschaften, mit Steuern und Abgaben, bei denen die Behandlung die gleiche sein soll, wie sie Inländern gewährt wird, mit dem Erwerb von beweglichen und unbeweglichen Gütern. Alle diese wirtschaftlichen Fragen werden ebenfalls nach dem Prinzip der Meistbegünstigung geregelt.

Die Artikel 9 bis 12 behandeln weitere rechtliche Fragen, wie den Schutz des Hausrechtes, den Schutz der Person und des Eigentums, die Bedingungen über den Zutritt zu den Gerichten, die Verhandlung vor den Gerichten, Eheschließung, Testament und so weiter.

Der Artikel 13 bestimmt, daß die Angehörigen eines Vertragsteiles von Arbeitsleistungen für den Staat und militärischen Dienstleistungen auf dem Gebiet des anderen Staates befreit sind.

Der Artikel 14 umreißt schließlich die Grenzen der Meistbegünstigung.

Die Artikel 15 bis 16 stellen fest, daß der Vertrag nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft tritt, daß er mindestens fünf Jahre Geltung hat; wenn es zu keiner Kündigung kommt, ist er auf unbestimmte Zeit verlängert. Er kann sodann unter Einhaltung einer sechsmonatigen Kündigungsfrist jederzeit gekündigt werden.

Angeschlossen an den Vertrag ist eine Erklärung, betreffend das Armenrecht und die Prozeßkostensicherstellung, die sich eng an die Fassung einer Zusatzerklärung zum schweizerisch-iranischen Niederlassungsvertrag anlehnt.

Da es sich hier um einen politischen Staatsvertrag handelt, der in einigen Bestimmungen gesetzesändernd ist, bedarf er der Zustimmung des Nationalrates. In der Sitzung vom 14. Juni, an der auch der Herr Bundesminister Dr. Kreisky teilgenommen hat, wurde die Regierungsvorlage vom Außenpolitischen Ausschuß einstimmig angenommen.

Der Außenpolitische Ausschuß stellt den Antrag, der Nationalrat wolle dem Vertrag und der Erklärung die verfassungsmäßige Genehmigung erteilen.

Falls es eine Debatte gibt, bitte ich, General- und Spezialdebatte in einem abzuführen.

**Präsident:** Zum Wort ist zu diesem Punkt niemand gemeldet. Wir kommen daher gleich zur Abstimmung.

*Bei der Abstimmung wird dem Vertrag und der Erklärung einstimmig die Genehmigung erteilt.*

**1. Punkt: Bericht des Verfassungsausschusses über die Regierungsvorlage (21 der Beilagen): Bundesverfassungsgesetz, mit dem das Bundes-Verfassungsgesetz in der Fassung von 1929 abgeändert wird (241 der Beilagen)**

**2. Punkt: Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage (22 der Beilagen): Bundesgesetz über die Regelung des Straßenverkehrs (Straßenpolizeigesetz 1959) (240 der Beilagen)**

**Präsident:** Wir kommen zu den Punkten 1 und 2 der Tagesordnung, über die die Debatte unter einem abgeführt wird: Abänderung des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 und Straßenpolizeigesetz 1959.

Ich bitte den Berichterstatter zu Punkt 1, den Herrn Abgeordneten Dr. Josef Gruber, um seinen Bericht.

**Berichterstatter Dr. Josef Gruber:** Hohes Haus! Die der Ausschußberatung zugrunde gelegene Regierungsvorlage hat eine Änderung der Kompetenzenverteilung des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 auf dem Gebiete der Straßenpolizei zum Gegenstand.

Der Artikel 10 Abs. 1 Z. 9 des Bundes-Verfassungsgesetzes in der derzeit geltenden Fassung weist die Kompetenzen hinsichtlich der Angelegenheiten der Bundesstraßen, also auch die Belange der Straßenpolizei, in Gesetzgebung und Vollziehung dem Bund zu. Die Straßenpolizei, soweit sie sich nicht auf Bundesstraßen bezieht, ist zurzeit Bundessache hinsichtlich der Gesetzgebung über die Grundsätze, Landessache dagegen die Erlassung von Ausführungsge setzen und die Vollziehung.

Die Gesetzgebung des Bundes wäre damit nur berufen, die Straßenpolizei auf Bundesstraßen zur Gänze, auf anderen als Bundesstraßen dagegen nur in den Grundsätzen zu regeln.

Angesichts der ungeheuren Ausweitung des Straßenverkehrs erscheint die Notwendigkeit einer einheitlichen Regelung auf diesem Gebiete unbestritten. In diesem Sinne hat

auch das geltende Straßenpolizeigesetz 1947 in seinem § 69 als Verfassungsbestimmung vorgesehen, daß für andere als Bundesstraßen in jedem Bundesland die straßenpolizeilichen Vorschriften für Bundesstraßen so lange gelten, als die Ausführungsgesetze nicht erlassen sind. Die Tatsache, daß bisher kein einziges Bundesland eigene Ausführungsgesetze zur Regelung des Straßenverkehrs auf anderen als Bundesstraßen erlassen hat und daß somit derzeit auf allen Straßen der Republik Österreich ein einheitliches Straßenpolizeirecht gilt, zeigt deutlich, daß auch die Bundesländer die Notwendigkeit einer einheitlichen gesetzlichen Regelung des Straßenverkehrs im ganzen Bundesgebiet grundsätzlich erkannt haben.

Diesem Erfordernis soll nunmehr durch die Erlassung einer einheitlichen Straßenverkehrsordnung, die dem Hause vorliegt, entsprochen werden. Für die bezogene Regelung auf dem Gebiet der Straßenpolizei soll hiemit die erforderliche verfassungsgesetzliche Grundlage geschaffen werden. Um die Erlassung einheitlicher Straßenpolizeivorschriften sicherzustellen, bedarf es der Übertragung der gesamten Gesetzgebung auf diesem Gebiet in die Kompetenz des Bundes. Da jedoch die zur Anpassung an die geänderten Lebensbedürfnisse erforderliche Kompetenzverschiebung zwischen dem Bund und den Ländern nur insoweit vertreten werden kann, als dadurch die bundesstaatliche Struktur der Verfassungsrechtsordnung nicht beeinträchtigt wird, soll als Ausgleich für den Verlust an Ausführungsgesetzgebungs- und Vollziehungskompetenz den Ländern die Vollziehungskompetenz mit Ausnahme des Verordnungsrechtes auch auf den Bundesstraßen eingeräumt werden, die ihnen bisher nicht zustand.

Der Verfassungsausschuß hat den Gesetzentwurf in seiner Sitzung am 1. Juli beraten und angenommen. Er stellt den Antrag, der Nationalrat wolle dem dem Ausschußbericht angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Weiters beantrage ich, falls Wortmeldungen vorliegen, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

**Präsident:** Ich bitte den Berichterstatter zu Punkt 2, den Herrn Abgeordneten Kulhanek, um seinen Bericht.

**Berichterstatter Kulhanek:** Hohes Haus! Ich habe den Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage 22 der Beilagen: Bundesgesetz über die Regelung des Straßenverkehrs (Straßenpolizeigesetz 1959), zu bringen.

Die gegenständliche Regierungsvorlage wurde vom Nationalrat am 21. Juli 1959 dem Handelsausschuß zur Vorberatung zugewiesen.

Der Handelsausschuß hat am 16. November 1959 einen Unterausschuß zur weiteren Beratung eingesetzt. Der Handelsausschuß hat letztthin den vorliegenden Gesetzentwurf einstimmig angenommen.

Ferner hat der Handelsausschuß die Entschließungsanträge Nr. 1 und 2 angenommen.

Erstmals in der Geschichte unseres Parlamentes wurde die Öffentlichkeit zur Mitarbeit eingeladen. In drei Frageaussendungen wurde zu bestimmten Bestimmungen die Meinung der Bevölkerung eingeholt. Aus ungefähr 3000 eingelangten Briefen wurden wertvolle Anregungen entgegengenommen. Zum Teil konnten sie im Gesetz selbst verwertet werden, zum Teil wurden sie für die kommende Novelle zum Kraftfahrgesetz in Vormerkung genommen. Die Meinungen teilten sich deutlich in solche der Fußgänger und solche von Autolenkern. Allgemein kam die Genugtuung der Bevölkerung über den Aufruf zur Mitarbeit zum Ausdruck.

Der Unterausschuß hat in 24 Sitzungen mit ungefähr 100 Arbeitsstunden seine Aufgabe bewältigt. Es gab 1576 Wortmeldungen. Der Unterausschuß hat von der Parlamentsdirektion Experten folgender Stellen zu seiner Verfügung halten lassen: Bundesministerium für Inneres (Polizei und Gendarmerie), Bundesministerium für Unterricht (Schulbehörden), Kammer für Arbeiter und Angestellte, Kammer der gewerblichen Wirtschaft, Österreichischer Automobil-Motorrad- und Touring-Club, Arbeiter-Rad- und Kraftfahrerbund, Österreichischer Städtebund, Österreichischer Gemeindebund und Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern.

Im Unterausschuß wurde mit dem größten Ernst und mit aller Hingabe gearbeitet. Aber niemals wird das Echo in der Öffentlichkeit jene Sympathien widerspiegeln, die in der Erarbeitung der einzelnen Paragraphen daran verwendet worden sind. Zu viele Kreise der Bevölkerung werden von diesem Gesetz betroffen, ja man darf sagen, die gesamte Bevölkerung. Zu widersprechend sind die Interessen der einzelnen Gruppen, als daß man ausgleichend hätte wirken können. Und nicht zuletzt mußten zur Erreichung des Zweckes jedem einzelnen Staatsbürger Beschränkung und Opfer auferlegt werden.

Um dem Recht und nur diesem zu dienen, wurde dem Gesetz vom Anbeginn an ein harmonischer Dreiklang unterlegt: Sicherheit, Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs. Dieser Dreiklang stand als Leitstern den zu fassenden Beschlüssen voran. Nur dort, wo berechtigte Ansprüche gegeben waren, wurde er derart geteilt, daß in jedem Falle

die Sicherheit gewährleistet blieb, sogar für bevorzugte Fahrzeuge, und nur in wenigen Fällen die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs zu einem Teil geopfert wurde.

Der Unterausschuß hat sich des weiteren zur leichteren Beschlußfassung eine Wertskala gegeben, in der die Sicherheit die erste Stelle einnahm. An zweiter Stelle standen die allgemeinen Belange, einschließlich der bevorzugten Fahrzeuge im Einsatz, an dritter Stelle wirtschaftliche Belange und an letzter persönliche und private Angelegenheiten.

Diesen Kulissen standen die ernstesten Tatsachen gegenüber, die ich mit nachstehenden statistischen Zahlen erläutern will: Der Fahrzeugstand hat sich von 953.000 im Jahre 1957 auf 1.206.264 im Jahre 1959 erhöht. Die Zahl der tödlichen Unfälle in Österreich ist von 1984 Fällen im Jahre 1957 auf 1814 im Jahre 1958 gesunken und auf 2041 im Jahre 1959 gestiegen. 1957 ereigneten sich 64.000, 1958 68.000, 1959 73.000 Unfälle. Zur Veranschaulichung diene, daß die letztgenannte Zahl von 73.000 der Bevölkerung von Klagenfurt entspricht. Um die Unterschiede in der Zahl der tödlichen Unfälle in den umliegenden Ländern zu zeigen, verweise ich darauf, daß es in der Schweiz — die Ziffern stammen aus 1957 — 1127 tödliche Unfälle gab, in Belgien 925, in Dänemark 645, in Holland 1701. Österreich steht mit der höchsten Zahl, 1984, an der Spitze. Das sind Zahlen, die nicht nur erschrecken, sondern die auch unbedingt zu einem Handeln zwingen.

Wenn wir die Überlegung noch hinzugesellen, daß Österreich wohl nicht die besten Straßen besitzt, daß es aber, durch seine Landschaft bedingt, die gefährlichsten Straßenführungen aufweist, daß wir anderseits die größten Deviseneingänge aus dem Fremdenverkehr beziehen, dann ist wohl aus tiefstem Ernst heraus die Einschränkung der persönlichen Freiheit durch die neue Straßenverkehrsordnung verantwortungsbewußt voll zu vertreten.

Nach diesen Feststellungen möchte ich nun in die Besprechung der einzelnen Paragraphen des Gesetzes eingehen.

Zum Titel: Mit Rücksicht darauf, daß aus dem Kurztitel eines Gesetzes so klar wie nur möglich dessen Inhalt und Zweck hervorgehen soll, ist vorgesehen, dieses Gesetz, dessen Inhalt und Zweck die Regelung und Ordnung des Straßenverkehrs ist, „Straßenverkehrsordnung 1960“ zu benennen. Wie sich aus dem übrigen Wortlaut des Titels ergibt, gründet sich die Straßenverkehrsordnung auf den im Bundes-Verfassungsgesetz bezeichneten Kompetenztatbestand „Straßenpolizei“.

**Zu § 2, Begriffsbestimmungen:** Wesentlich ist, daß Kraftfahrzeuge und Motorfahrräder von den Begriffsbestimmungen der Straßenverkehrsordnung herausgenommen wurden, weil hiefür nur die jeweils geltenden kraftfahrrechtlichen Definitionen maßgebend sein können. Wo also in der Straßenverkehrsordnung von Kraftfahrzeugen oder Motorfahrrädern die Rede ist, sind hierunter solche Fahrzeuge zu verstehen, die nach den jeweils geltenden kraftfahrrechtlichen Vorschriften als Kraftfahrzeuge beziehungsweise als Motorfahrräder anzusehen sind.

Als „Halten“ wird eine kurze Fahrtunterbrechung bezeichnet. Als Maßstab für die Kurzfristigkeit wurden verschiedene Tätigkeiten demonstrativ aufgezählt, wie zum Beispiel Ein- und Aussteigen von Fahrgästen, Ladetätigkeit, Tanken, Bezahlen des Fuhrlohnes und dergleichen. Voraussetzung in allen diesen Fällen ist jedoch, daß der Lenker im Fahrzeug oder in dessen Nähe verbleibt und leicht erreichbar ist.

**Zu § 4, Verkehrsunfälle:** Hier wurde die Verpflichtung zur Hilfeleistung bei Unfällen, wenn man hiezu fähig ist, festgelegt. Ist man hiezu nicht fähig, hat man fremde Hilfe herbeizuholen. Dasselbe gilt für die Zeugen eines Unfalles. Bei Sachschaden kann eine Meldung unterbleiben, wenn sich die Betreffenden gegenseitig ihre Identität nachgewiesen haben.

**Zu § 5, Besondere Sicherungsmaßnahmen gegen Beeinträchtigung durch Alkohol:** Um Unfälle in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand möglichst auszuschließen, hat sich der Ausschuß als erste Maßnahme auf die Einführung eines Alkoholtestes durch Prüfröhrchen festgelegt. Diese Prüfröhrchen bestehen aus einem Mundstück, einer Glassphäre, die mit kleinen gelben Kristallen gefüllt ist, und einem daran angeschlossenen kleinen Nylonsack. Bläst man in diese Röhrchen, bis sich der Nylonsack gefüllt hat, so zeigt die Atemluft in der Phiole durch eine grüne Färbung den Alkoholgehalt im Körper des Betreffenden an. Die Anzeige durch Verfärbung erfolgt bis 0,8 Promille verlässlich und eindeutig. Darüber hinaus können Werte nicht mehr genau festgestellt werden. Der Röhrchentest darf jeweils erst nach 20 bis 30 Minuten nach dem Genuss eines alkoholischen Getränkes vorgenommen werden. In dieser Zeit verflüchtigen sich die Alkoholreste aus der Mundhöhle, und es wird wirklich nur die Atemluft gemessen, die allein den tatsächlichen Gehalt an Alkohol im Körper anzeigt. Ungefähr ein Viertelliter Wein ergibt einen Blutalkoholgehalt von 0,5 Promille. Im Verlauf einer Stunde scheidet der Körper 0,12 Promille wieder aus. Um ein

Viertelliter Wein wieder auszuscheiden, braucht man also vier Stunden. Der Alkoholtest darf jedoch nur von Ärzten oder Organen des amtsärztlichen Dienstes oder von besonders geschulten, von der Behörde hiezu ermächtigten Organen der Straßenaufsicht durchgeführt werden.

Als zweite Maßnahme wurde der Versuch, in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand ein Fahrzeug zu lenken, für straffrei erklärt, wenn man von dem Vorhaben abläßt.

Als dritte Maßnahme wurde bei Verkehrsunfällen, bei denen eine Person getötet oder erheblich verletzt worden ist, die Blutabnahme vorgeschrieben.

Es war nicht leicht, vorerst einmal die Grenze von 0,8 Promille, bei der eine Personals in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand befndlich angesehen wird, einvernehmlich festzulegen. Die Meinungen schwankten zwischen 0,5 und 1,2 Promille. Die österreichische Rechtsprechung hält zurzeit bei 1 Promille.

Professor Hoff stellte durch einwandfrei durchgeführte Versuche fest, daß bereits bei 0,5 Promille Alkoholgehalt im Blut die Gefahrenzone beginnt, die Fahrtüchtigkeit eine Einschränkung erfährt. Die Ganglienzellen versagen bei diesem Alkoholgehalt im Blut, das Denken wird blockiert, die Koordinationszeit bei plötzlich auftretender Gefahr wird verlängert, und in diesem Bruchteil von Sekunden ereignet sich der Unfall. Professor Hoff legte besonderes Gewicht auf die Tatsache, daß die Gefährlichkeit nicht bei den stark Berauschten, sondern bei den leicht Beschwipsten liegt. Geringe Alkoholmengen wirken enthemmend und erregend zugleich.

Nun konnte aber andererseits nicht bestritten werden, daß es sich bei der genannten Grenze von 0,5 Promille um einen Durchschnittswert handelt und daß der einzelne je nach Größe, Gewicht und Gewohnheit auf Alkohol im allgemeinen und auf die genossene Menge im besonderen ganz verschieden reagiert. Es mußte also notwendigerweise auch der Unrechtsgehalt der zu setzenden Maßnahme in Betracht gezogen werden. Es mußte weiters erwogen werden, daß hundert andere Ursachen, wie Kopfweh, Migräne, Zahnweh, Verdauungsstörungen, Schlaflosigkeit und so fort, genauso Ursache einer eingeschränkten Fahrtüchtigkeit sein können wie 0,5 Promille Blutalkoholgehalt.

Die Grenze von 0,8 Promille, zu der man schließlich gefunden hat, besitzt den großen Vorteil, daß dieser Blutalkoholgehalt durch eine Blutprobe nachgewiesen werden kann, was bei 0,5 Promille infolge der geringen

Menge nicht möglich ist. Es kann also niemals Unrecht geschehen. Wer glaubt, daß er weniger als 0,8 Promille besitzt, kann durch eine Blutprobe den Beweis dafür antreten.

Im übrigen darf man vielleicht hier auch den Volksmund zitieren. Wer in den letzten Wochen beim Heurigen war, der hat zu einer alten Melodie einen ganz neuen Text gehört, der ungefähr lautet: Ja, ja, der Wein ist guat, ich brauch ka neues Bluat, mir ist schon ein Promille mehr als zuviel.“ (*Heiterkeit.*)

Leichter war die Einigung über die Abnahme der Blutprobe in bestimmten Fällen. Die Integrität des Körpers konnte dort geopfert werden, wo eine andere verletzt worden ist. Auch die Menschenrechtskonvention spricht sich nicht dagegen aus. Diese Ansicht vertrat auch das UNO-Seminar, das letzthin erst in Wien getagt hat.

Bezüglich der Verfassungsmäßigkeit einer zwangsweisen Blutabnahme entstanden heftige Diskussionen. Die Verhandlungen im Ausschuß haben ergeben, daß es sich bei der zwangsweisen Abnahme von Blut zum Zwecke der Alkoholprobe um ein Problem der Grundrechte handelt und daß die Vereinbarkeit dieser Maßnahme mit der geltenden Verfassungsrechtsordnung fraglich ist. Dies schon deshalb, weil sie einen zwangsweisen Eingriff in die körperliche Integrität darstellt, der in der österreichischen Rechtsordnung nach dem Stande der Gesetzgebung im Zeitpunkte des erstmaligen Inkrafttretens des Bundes-Verfassungsgesetzes am 10. November 1920 nicht vorgesehen war.

Darüber hinaus aber muß auch noch beachtet werden, daß der Artikel 90 Abs. 2 des Bundes-Verfassungsgesetzes für das Strafverfahren die Form des Anklageprozesses vorschreibt. Eine historische Interpretation des in Artikel 90 Abs. 2 verwendeten Begriffes des Anklageprozesses läßt es zweifelhaft erscheinen, ob die zwangsweise Blutabnahme zum Zwecke der Alkoholprobe mit ihm vereinbar ist. Ist doch der Betroffene bei diesem Vorgang nicht Prozeßsubjekt, sondern ein den Beweiszwecken des Anklägers dienstbares Untersuchungsobjekt. Wenn aber die zwangsweise Blutabnahme im gerichtlichen Strafprozeß nicht zulässig ist, so kann sie — einem Schluß vom Größeren auf das Kleinere zufolge — auch im Rahmen der Vorerhebungen der Sicherheitsbehörden und auch im Verwaltungsstrafverfahren nicht zulässig sein.

Da es bei der Zulassung der zwangsweisen Blutabnahme um eine Maßnahme auf dem Gebiete der Grundrechte geht, deren Vereinbarkeit mit der geltenden Verfassungsrechtsordnung zweifelhaft erscheint, ist der Ausschuß der Meinung, daß die Entscheidung darüber

dem Verfassungsgesetzgeber überlassen bleiben muß und daß demgemäß einer Regelung, die die zwangsläufige Blutabnahme vorsieht, der Charakter von Verfassungsbestimmungen zu geben ist.

§ 5 Abs. 6 begründet die Rechtspflicht, sich unter bestimmten Voraussetzungen Blut abnehmen zu lassen. Er sieht jedoch keine Sanktionen zur Durchsetzung dieser Rechtspflicht vor und ist daher, für sich betrachtet, eine lex imperfecta. Die Sanktion für Zuwiderhandlungen gegen die im § 5 Abs. 6 begründete Rechtspflicht enthält der § 99 Abs. 1 lit. c. Durch diese Bestimmung wird der Zwang, sich Blut abnehmen zu lassen, effektiv. Die Erwägungen, die die Regelung der zwangsläufigen Blutabnahme dem Verfassungsgesetzgeber zuweisen, gelten daher für den § 99 Abs. 1 lit. c nicht weniger als für den § 5 Abs. 6. Der Ausschuß ist demgemäß der Ansicht, daß der § 99 Abs. 1 lit. c ebenso wie der § 5 Abs. 6 den Charakter einer Verfassungsbestimmung erhalten soll.

Zum Vorrang: Grundsätzlich hat der von rechts Kommande Vorrang. Ausnahmen sind nur für Schienenfahrzeuge vorgesehen, die auch dann Vorrang haben, wenn sie von links kommen, sowie für Fahrzeuge, die sich auf Vorrangstraßen bei Kreuzungen und einmündenden Straßen befinden, und für Fahrzeuge im fließenden Verkehr.

Halten und Parken: Es wurde klargestellt, daß angesichts der notorischen Parkraumnot eine Verpflichtung zur bestmöglichen Ausnützung des Parkraumes besteht. Maßgeblich sind jedoch die Verhältnisse zur Zeit der Aufstellung. Mit der Bestimmung, daß ein Fahrzeug so aufzustellen ist, daß die Lenker anderer Fahrzeuge am Wegfahren nicht gehindert werden, wird auch gesagt, daß das Fahrzeug nicht so aufgestellt werden darf, daß der Lenker eines anderen Fahrzeuges in dieses nicht einsteigen kann.

Halte- und Parkverbote: Mit Rücksicht darauf, daß der moderne Straßenbau mehr als bisher der Errichtung von Straßentunnels zu neigt, wird bestimmt, daß in Straßentunnels nicht gehalten oder geparkt werden darf. Wesentlich ist, daß nunmehr auf Taxistandplätzen kein Halteverbot, sondern lediglich ein Parkverbot gelten soll.

Ferner ist zu erwähnen, daß auf Gleisen von Schienenfahrzeugen kein Halteverbot besteht. Jeder Fahrzeuglenker muß sich aber dessen bewußt sein, daß er das Gleis eines Schienenfahrzeuges freizumachen hat, wenn ein solches Fahrzeug herannahrt. Die Halteerlaubnis auf Gleisen von Schienenfahrzeugen erhält demnach eine wesentliche Einschränkung.

Auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr darf selbst dann gehalten werden, wenn nur ein Fahrstreifen frei bleibt. Wenn ein Halteverbot auf solchen Straßenstellen im Hinblick auf die Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist, so muß die Behörde ein solches Verbot erlassen.

Neu eingeführt wurde die Bestimmung, daß durch haltende oder parkende Fahrzeuge der Lenker eines anderen Fahrzeuges nicht gehindert werden darf, Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs rechtzeitig wahrzunehmen.

§ 42 betrifft das Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge. Angesichts der besonderen Verkehrsichte an Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen trägt der Verkehr von Lastkraftfahrzeugen an diesen Tagen wesentlich zur Kolonnenbildung auf den Straßen bei. Vom Ausschuß wurde deshalb beschlossen, daß an Samstagen ab 15 Uhr, an Sonntagen und an gesetzlichen Feiertagen von 0 Uhr bis 24 Uhr das Befahren von Straßen mit Lkw mit Anhängern verboten ist. Dieses Verbot gilt nicht für die Beförderung von Milch. Weiters sind Fahrten mit Lkw mit mehr als  $3\frac{1}{2}$  t Nutzlast verboten. Dies gilt nicht für Fahrten zur Beförderung von Schlacht- und Stechvieh oder leicht verderblichen Lebensmitteln, zur Getränkeversorgung in Ausflugsgebieten, zu unaufschließbaren Reparaturen an Kühlanlagen, zum Abschleppdienst, zur Pannenhilfe oder in Katastrophenfällen sowie am Goldenen und am Silbernen Sonntag und an den vorhergehenden Samstagen.

Dieses Verbot stellt eine der schmerzlichsten Bestimmungen des Gesetzes für die gewerbliche Wirtschaft dar. Es verdient festgehalten zu werden, daß die gewerbliche Wirtschaft hiermit ein großes Opfer für die Aufrechterhaltung der Sicherheit, Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den Straßen auf sich genommen hat.

§ 44 betrifft die Kundmachung der Verordnungen. Der Ausschuß hat die Frage, ob von dem Grundsatz, daß Verkehrsverbote und Verkehrsbeschränkungen durch Straßenverkehrszeichen kundzumachen sind, abgegangen werden soll, einer eingehenden Diskussion unterzogen. Die diesbezüglichen Bestimmungen wurden insofern abgeändert, als von der Aufstellung von Straßenverkehrszeichen allgemein nur dann abgegangen werden soll, wenn die Verordnung entweder vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau oder von einer Landesregierung erlassen wird und sich durch Straßenverkehrszeichen nicht ausdrücken läßt. Eine nach § 43 erlassene Verordnung des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau ist

auch dann nicht durch Straßenverkehrszeichen kundzumachen, wenn sie sich auf das ganze Bundesgebiet bezieht. Der Ausschuß konnte nach reiflicher Überlegung auf die Möglichkeit der Kundmachung von Verordnungen auf der Amtstafel zwar nicht verzichten, doch wurde vorgesehen, daß solche Verordnungen nur für Personen gelten, die im örtlichen Wirkungsbereich der Behörde ihren Wohnsitz oder eine Betriebsstätte haben. Dabei ging der Ausschuß von der Erwägung aus, daß solche Verordnungen ohnehin nur lokale Bedeutung haben werden. Schließlich wurde auch die Kundmachung einer Verordnung durch Straßenverkehrszeichen vorgesehen, die darin bestehen soll, daß die entsprechenden Verkehrszeichen am Beginn des in Betracht kommenden Ortsgebietes aufgestellt werden. In diesem Falle ist eine weitere Aufstellung von Straßenverkehrszeichen zur gehörigen Kundmachung der Verordnung nicht erforderlich. In diesen Fällen ist auch die Anordnung entsprechender Zusatztafeln vorgesehen, die namentlich dann in Betracht kommen, wenn sich ein Verkehrsverbot oder eine Verkehrsbeschränkung auf Straßen mit bestimmten Merkmalen, zum Beispiel Straßen mit Straßenbahnschienen, beziehen soll.

Zu § 50, Gefahrenzeichen: Wenn eine Straße eine andere überschneidet, so handelt es sich jedenfalls auch dann um eine Kreuzung, wenn auf einer dieser Straßen Straßenbahngleise verlegt sind. Es handelt sich somit hier keineswegs etwa um einen schienengleichen Eisenbahnübergang. Ebenso handelt es sich nicht um einen schienengleichen Eisenbahnübergang, wenn ein Straßenbahngleis von einem selbständigen Gleiskörper im Sinne des § 2 Abs. 1 Z. 14 auf die Fahrbahn wechselt oder diese übersetzt.

Zu § 56, Schutzwegmarkierungen: Wo eine Ampel ist, muß auch ein Schutzweg sein, es sei denn, daß Unter- oder Überführungen vorhanden sind. Wo ein Schutzweg ist, soll grundsätzlich eine Ampel errichtet werden. Lediglich dann, wenn es die Verkehrsverhältnisse nicht erfordern, insbesondere dann, wenn der Fahrzeugverkehr auf der betreffenden Straßenseite keinen besonderen Umfang hat, ist vor dem Schutzweg eine Querlinie anzubringen. Im Bereich einer Kreuzung genügt eine Querlinie, außerhalb einer Kreuzung müssen beiderseits des Schutzweges die Querlinien angebracht werden. Hat ein Fahrzeug die Querlinie erreicht, so darf der Fußgänger nicht mehr auf den Schutzweg treten. Zum Zwecke der besseren Kenntlichmachung der Schutzwägen wurde noch bestimmt, daß bei der Querlinie das Gefahrenzeichen „Fußgängerübergang“ anzubringen ist. Dieses

Zeichen muß so ausgeführt sein, daß es sowohl für den Lenker eines herannahenden Fahrzeugs als auch vom Fußgänger vom Schutzweg aus sichtbar und erkennbar ist. Im Zusammenhang mit der Schutzwegmarkierung wurde erwogen, jeden Schutzweg, sofern für seine Benützung nicht Lichtzeichen von Ampeln gelten, durch gelbe kugelförmige Leuchtkörper kenntlich zu machen. Von dieser Regelung wurde im Hinblick auf die daraus entstehenden Kosten Abstand genommen, doch sei wiederholt, daß die Regelung der Schutzwegbenützung unter Zuhilfenahme von Querlinien und Gefahrenzeichen nur so lange in Betracht kommt, als es die Verkehrsverhältnisse gestatten. Grundsätzlich soll die Benützung der Schutzwägen durch Lichtzeichen geregelt oder der Schutzweg doch zumindest mit gelbem Blinklicht angezeigt werden. Die Querlinie ist jeweils 15 m vom Fußgängerübergang entfernt.

Zu § 62, Ladetätigkeit: Ladetätigkeit ist das Be- oder Entladen von Fahrzeugen sowie das Abschlauchen von und in Fahrzeuge. Sie ist, sofern die Sicherheit des Verkehrs nicht und die Flüssigkeit und die Leichtigkeit des Verkehrs nicht wesentlich gestört werden, gestattet. Es muß Lärm vermieden werden. Eine Ladetätigkeit muß sofort begonnen werden. Für das Aufstellen von Fahrzeugen auf Gehsteigen ist eine Bewilligung notwendig. Bewilligungen können befristet oder mit Auflagen erteilt werden.

Zu § 69, Motorfahrräder: Mopedfahrer haben dafür zu sorgen, daß das Fahrzeug keinen vermeidbaren Lärm erregt. Mit Motorfahrrädern ist ausschließlich die Fahrbahn zu benutzen. Die Lenker haben bei Überqueren von Gehsteigen abzusteigen. Sie dürfen nicht nebeneinander fahren, sie dürfen nicht nebeneinander schieben, sie dürfen nicht ohne Grund dieselbe Straßenecke mehrmals befahren, sie dürfen den Motor nicht länger als nötig am Stand laufen lassen, sie dürfen die technischen Dämpfungseinrichtungen nicht entfernen. Ich glaube, daß mit dieser Vielfalt der Bestimmungen schon dem Wunsch Rechnung getragen wird, gerade in diese lästigen Erscheinungen auf der Straße doch eine gewisse Ordnung zu bringen.

Zu § 76, Verhalten der Fußgänger: Hier wurden zwei wesentliche Ergänzungen vorgenommen: Zum ersten wurde bestimmt, daß Fußgänger eine Straße dort nicht überqueren dürfen, wo sich am Gehsteigrand eine gelbe Längslinie befindet. Eine solche Linie hat zwar in anderen Staaten nicht diese Bedeutung, doch hält der Ausschuß eine Sperrlinie, die die Fußgänger davon abhält, vom Gehsteig auf die Fahrbahn zu treten, für sehr zweckmäßig. Zum zweiten wurde vorgeschrieben,

daß Fußgänger nicht überraschend vom Gehsteig auf die Fahrbahn treten dürfen, etwa um eine sich auf dem Gehsteig befindende Fußgängergruppe zu überholen.

Der Absatz 4 enthält Bestimmungen darüber, wann ein Fußgänger auf die Fahrbahn treten darf, um sie zu überqueren. Die diesbezüglichen Bestimmungen sind, je nachdem, ob Schutzwege vorhanden sind, verschieden. Ist ein Schutzweg in Verbindung mit einer Querlinie vorhanden, so darf der Fußgänger den Schutzweg nicht mehr betreten, wenn ein herannahendes Fahrzeug bereits die Querlinie erreicht hat. Ist ein Schutzweg in Verbindung mit gelb blinkendem Licht vorhanden, so darf der Fußgänger den Schutzweg nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend betreten. Der Lenker eines Fahrzeuges darf sich in diesem Fall, auch wenn er sich im Einbiegeverkehr befindet, dem Schutzweg nur mit einer solchen Geschwindigkeit nähern, daß das Fahrzeug vor dem Schutzweg an gehalten werden kann, um einem sich darauf befindenden Fußgänger das ungehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. An diese Verpflichtung wird der Fahrzeuglenker durch das gelb blinkende Licht erinnert, welches „Vorsicht“ bedeutet. Ist jedoch ein Schutzweg nicht vorhanden, so darf der Fußgänger die Fahrbahn erst dann betreten, wenn er sich vergewissert hat, daß er dadurch weder sich noch andere gefährdet. An Stellen, wo der Verkehr durch Arm- oder Lichtzeichen geregelt wird, gilt auch für die Fußgänger diese Regelung. Sie müssen bei Vorhandensein von Schutzwegen oder von Über- oder Unterführungen grundsätzlich diese Einführungen benützen, es sei denn, daß sie mehr als 25 m entfernt sind. In solchen Fällen ist die Straße jeweils nur bei einmündenden Straßen zu überqueren, es sei denn, daß es ohne jede Gefährdung auch auf anderen Stellen möglich ist.

Wo keine Gehsteige, Gehwege oder Straßenbankette bestehen, haben Fußgänger den äußersten Fahrbahnrand zu benützen. Auf Freilandstraßen haben sie, wenn es zumutbar ist, links zu gehen.

Fußgänger haben jeweils die Fahrbahn in angemessener Eile und auf dem kürzesten Weg zu überqueren.

Im Haltestellenbereich eines öffentlichen Verkehrsmittels darf die Fahrbahn erst nach Einfahren des Schienenfahrzeugs oder nach Stillstand eines anderen Fahrzeugs betreten werden.

Fußgänger dürfen unter Schranken, Seil- oder Kettenabsperrungen nicht durchschlüpfen.

Zu § 81, Weiden an Straßen: Die mit dem Weiden an Straßen verbundenen Fragen waren Gegenstand eingehender Erörterungen. Es ist nunmehr vorgesehen, daß Alpgebiete und Gebiete, wo der unbeaufsichtigte Weidegang nach altem Herkommen üblich ist, grundsätzlich mit den Gefahrenzeichen „Achtung Tiere“ zu kennzeichnen sind. Die Pflicht zur Beaufsichtigung des Weideviehs hat die Behörde aufzuheben, wenn die durch ein solches Gebiet führende Straße weder eine Autobahn noch eine Vorrangstraße ist. Ansonsten ist die Aufsichtspflicht aufzuheben, wenn nicht erhebliche Bedenken aus Gründen der Verkehrssicherheit entgegenstehen.

Ich möchte hier erwähnen: Der überaus sympathische Obmann des Vereines der Servitutsberechtigten, Herr Ökonomierat Mitten dorfer, auf den der Begriff „aus echtem Schrot und Korn“ wirklich uneingeschränkt anzuwenden ist, hat in Verteidigung seiner Interessen angeführt, daß die Servitutsrechte schon seit der Schlacht am Lechfeld im Jahre 955 bestehen. Es gibt heute noch 2000 Weide berechtigte, vorwiegend Kleinbauern, deren Existenz durch rigorose Maßnahmen gefährdet würde. Eine Einzäunung der Weidegebiete wäre unmöglich, weil diese viel zu groß sind.

Zu § 84, Werbungen und Ankündigungen außerhalb des Straßengrundes: Diesbezüglich wurde ein besonders strenger Maßstab angelegt. Hierbei wurde von der Überlegung ausgegangen, daß Werbungen und Ankündigungen auf Freilandstraßen oftmals geeignet sind, die Aufmerksamkeit des Fahrzeuglenkers zu sehr in Anspruch zu nehmen. Es wurde daher vorgesehen, daß Reparaturwerkstätten und Tankstellen auf Freilandstraßen mit den ohnehin auch in internationalen Vereinbarungen vorgesehenen Richtzeichen „Pannenhilfe“ und „Tankstelle“ anzukündigen sind. Alle anderen Werbungen und Ankündigungen an Freilandstraßen innerhalb einer Entfernung von 100 m vom Fahrbahnrand sind verboten. Ausnahmen dürfen nur in ganz besonders berücksichtigungswürdigen Fällen zugelassen werden, zum Beispiel bei der Bezeichnung „Rasthaus“ auf Autobahnen.

Zu § 89, Kennzeichnung und Entfernung von Verkehrshindernissen: Es wurde erwogen, ähnlich wie in Italien ein sogenanntes Warn dreieck vorzusehen. Wenn von diesem Gedanken jedoch wieder abgegangen wurde, so deshalb, um der Prüfung dieser Frage durch internationale Expertenkomitees nicht vorzugreifen. Es ist daher lediglich vorgesehen worden, daß ein mehrspuriges Fahrzeug, das nicht den Vorschriften gemäß beleuchtet werden kann und auf einer Freilandstraße bei Dämmerung, Dunkelheit oder sonstiger schlechter Sicht zum Stillstand gelangt ist,

in geeigneter Weise zu kennzeichnen ist. Bei einer solchen Bestimmung bleibt die Kennzeichnung durch Warndreiecke möglich. Mautschränken und Dauerabsperrungen müssen immer bezeichnet werden. Die Bezeichnung kann entfallen, wenn keine Gefährdung gegeben ist.

Zu § 94, Zuständigkeit: Die Bestimmungen über die Zuständigkeiten wurden in den wesentlichen Punkten neu gefaßt. Die Notwendigkeit hiezu ergab sich insbesondere aus dem Bestreben, den Ortsgemeinden eine weitere Kompetenz bei der Vollziehung der Straßenverkehrsordnung zuzuweisen. Es muß an dieser Stelle aber auch erwähnt werden, daß der gegenwärtige kaum an Grenzen gebundene Verkehr auch einen weiträumigen örtlichen Wirkungsbereich der Behörde bedingt. Dem nach der Gemeindeordnung berufenen Organ der Ortsgemeinden konnten daher nur jene Angelegenheiten übertragen werden, die von lokaler Bedeutung sind. Die Notwendigkeit hiefür ergab sich aus der Möglichkeit plötzlich auftretender Ereignisse, wie Schneeverwehungen, Hochwasser, Felsstürze und dergleichen.

Zu § 99, Strafbestimmungen: Die Bestimmungen wurden in ihren wesentlichen Zügen völlig neu gefaßt. Bei der Neufassung wurde allerdings der bereits in der Regierungsvorlage enthaltene Strafkatalog zugrunde gelegt. Die einzelnen Tatbestände wurden je nach ihrer Schwere in vier Gruppen zusammengefaßt. Am schwersten soll bestraft werden, wer den in § 5 enthaltenen Bestimmungen über besondere Sicherungsmaßnahmen gegen Beeinträchtigung durch Alkohol zuwiderhandelt. Schwere Strafen sind ferner auch für jene Übertretungen der Straßenverkehrs vorschriften vorgesehen, die erfahrungsgemäß die Ursache schwerster Unfälle sind. In diesen beiden Fällen ist eine Untergrenze für die Bestrafung ausdrücklich vorgesehen. Niemand darf mit einer geringeren Strafe belegt werden, und selbstverständlich gibt es hier kein Organmandat. Außerdem ist in diesen Fällen bei Vorliegen einer vom Gericht zu ahndenden Handlung die Verwaltungsstrafe neben der gerichtlichen Strafe zu verhängen; es gilt das Kumulationsprinzip. In den Strafbestimmungen finden sich ferner Tatbestände, die weniger schwer, und solche, die nur mit geringen Strafen zu ahnden sind.

Der Versuch ist strafbar; ausgenommen, wer in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand versucht, ein Fahrzeug in Betrieb zu nehmen, jedoch aus freien Stücken oder von wem immer sonst auf seinen Zustand aufmerksam gemacht, die Ausführung aufgibt. Gemäß § 8 des Verwaltungsstrafgesetzes

wird eine Verwaltungsübertretung dann versucht, wenn vorsätzlich eine zur wirklichen Ausübung führende Handlung unternommen wird.

In diesem Zusammenhang sei auch der Begriff „Inbetriebnahme“ eines Fahrzeuges definiert. Nach Übereinstimmung der Judikatur ist die Inbetriebnahme eines Fahrzeuges eine Tätigkeit, die auf die Ingangsetzung des Fahrzeuges und auf den sich daran anschließenden Betrieb gerichtet ist — laut Entscheidung des Obersten Gerichtshofes aus dem Jahre 1959.

Eine Verwaltungsübertretung liegt nicht vor, wenn lediglich Sachschaden entstanden ist und die Behörde hiervon ausschließlich durch die Meldung des Beschädigers Kenntnis erlangt hat. Eine Verwaltungsübertretung liegt ferner nicht vor, wenn die Tat auf einer Straße ohne öffentlichen Verkehr begangen wurde. Drittens liegt eine Verwaltungsübertretung nicht vor, wenn eine in § 99 Abs. 3 oder 4 bezeichnete Tat den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet: das sogenannte Absorptionsprinzip.

Zu § 100, Besondere Vorschriften für das Strafverfahren:

Wenn jemand bereits zweimal bestraft ist, dann können Geld- und Arreststrafe nebeneinander verhängt werden.

Die in § 99 Abs. 1 lit. a bis c — die schwersten Delikte also — enthaltenen Strafdrohungen schließen einander aus.

Die Stellung einer Kautions ist bei Delikten nach der schweren Natur nicht möglich.

Eine Verwaltungsstrafe schließt eine Bescheiderledigung nicht aus.

Mildernde Umstände können bei Delikten nach § 99 Abs. 1 und 2 keine Strafnachsicht bringen.

Die eingehobenen Strafgelder sind dem Erhalter jener Straße abzuführen, auf der die Verwaltungsübertretung begangen wurde, und sind von diesem für die Straßenerhaltung zu verwenden.

Zu § 103, Inkrafttreten und Aufhebung: Der Termin 1. Jänner 1961 für das Inkrafttreten dieses Gesetzes wurde aus nachfolgenden Gründen festgelegt:

1. Die Behörden haben vor dem Inkrafttreten der neuen Straßenverkehrsordnung die entsprechenden Vorbereitungen zu treffen.

2. Sowohl die Organe der Straßenaufsicht als auch die Straßenbenutzer, insbesondere die Lenker von Fahrzeugen, müssen sich mit den neuen Vorschriften vertraut machen.

3. Zu § 95, Bundespolizeibehörden, sind entsprechende Landesgesetze nötig.

4. Gemäß § 5 sind eigene Organe zur Abnahme des Röhrchentestes zu bilden und zu schulen.

5. Zur Durchführung des Röhrchentestes sind die Teströhren anzuschaffen.

6. Die Änderungen durch die neue Straßenverkehrsordnung sollen in eine möglichst verkehrsarme Zeit fallen.

#### Zu § 104, Übergangsbestimmungen:

Die bisherigen Verkehrseinrichtungen zur Regelung des Verkehrs sind, soweit sie nicht entsprechen, bis zum 31. Dezember 1964 den Bestimmungen dieses neuen Gesetzes anzupassen.

Erteilte Bewilligungen, sofern sie nicht den Vorschriften entsprechen, gelten weiter, ansonsten sind sie durch Bescheid aufzuheben.

Zustand und Ausrüstung von Fahrzeugen, soweit sie nicht neu in den Verkehr gestellt werden, sind bis 1. Jänner 1962 den Bestimmungen dieses Gesetzes entsprechend vorzunehmen.

Straßenerhalter und Behörden sind verpflichtet, Schutzweg bis spätestens 30. Juni 1961 den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung gemäß auszustatten oder, falls diese nicht notwendig sind, zu entfernen. Die Bestimmung des § 9 Abs. 2, wonach die Lenker von Fahrzeugen verpflichtet sind, sich einem Schutzweg nur mit einer solchen Geschwindigkeit zu nähern, daß das Fahrzeug vor dem Schutzweg angehalten werden kann, um einem darauf befindlichen Fußgänger das ungehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen, gilt jedoch bereits ab dem Inkrafttreten der Straßenverkehrsordnung.

Es ist bekannt, daß die zurzeit verwendeten Richtzeichen „ORTSTAFEL“ und „ORTSENDE“ vielfach weit außerhalb des verbauten Gebietes angebracht sind. Nach dem Wortlaut der neuen Straßenverkehrsordnung zeigen die erwähnten Zeichen Beginn beziehungsweise Ende des verbauten Gebietes an; sie müssen daher, falls nötig, versetzt werden. Diese Arbeiten müssen bis spätestens 31. Jänner 1961 abgeschlossen sein. Bis dahin hat der Lenker eines Fahrzeugs selbst zu beurteilen, ob er sich in einem verbauten Gebiet befindet.

Dem Bericht sind noch nachstehende zwei Entschließungsanträge beigelegt, die ich — unter Vornahme einer Textberichtigung im zweiten Satz des zweiten Absatzes und im dritten Absatz der Entschließung 1 — zur Verlesung bringe:

#### 1.

Die Bundesregierung wird ersucht, die zuständigen Ressorts, Gebietskörperschaften und Institutionen auf folgende Willenskundgebung des Nationalrates in entsprechender Weise aufmerksam zu machen:

Die Sinnerfüllung der Straßenverkehrsordnung 1960 setzt eine regelmäßige Verkehrserziehung aller Verkehrsteilnehmer voraus. Sie hat nicht nur das Wissen um die Verkehrsregeln, sondern vor allem das richtige Verhalten im Straßenverkehr zu umfassen. In den Dienst dieser Aufgabe sind alle gesetzlichen Institutionen sowie Volkshochschulen, Presse, Rundfunk, Fernsehen, Kammern, Vereine und Organisationen zu stellen.

In den unteren und mittleren Schulen sowie in den Berufs- und Fachschulen hat die Verkehrserziehung ein obligatorisches Unterrichtsfach zu bilden.

Die Ausbildung der Fahrschullehrer ist auf eine neue, den Verhältnissen entsprechende Grundlage zu stellen. Verkehrsfortbildungskurse für Kraftfahrer sollen ermöglicht werden. Die Kraftfahrprüfung soll in der Hauptsache die Verkehrsregeln und das Verkehrsverhalten zum Thema haben, aber auch eine strengere psychische Eignungsprüfung voraussetzen.

Der Nationalrat ist der Auffassung, daß bei der Schulung der Sicherheitsorgane vor allem jene Bestimmungen der StVO. 1960 in den Vordergrund zu stellen sind, welche die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs gewährleisten. Er empfiehlt die Einrichtung motorisierter Verkehrskontrollen, denen insbesondere die Durchführung von Stichprobenkontrollen gemäß § 5 der StVO. 1960 und die Einhaltung jener Bestimmungen obliegt, deren Übertretung nach den Abs. 1 und 2 des § 99 StVO. 1960 zu ahnden sind.

Der Nationalrat verweist ferner auf die besonderen Aufgaben, die sich für die Straßenerhalter, wie Gemeinden und die Länder aus der Durchführung der §§ 88 und 96 StVO. 1960 ergeben. Da die Verkehrsentwicklung Kinderspiele auf der Straße kaum mehr zuläßt, ist die Schaffung eigener Kinderspielplätze in höherem Maße notwendig als bisher; ebenso muß beim Straßenbau der Beseitigung von Verkehrsfällen höhere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

#### 2.

Die Bundesregierung wird ersucht, dem Nationalrat ehe baldigst eine Novelle zum Kraftfahrgesetz 1955, BGBl. Nr. 223/1955, vorzulegen, durch die dieses Gesetz dem

1410

Nationalrat IX. GP. — 36. Sitzung — 6. Juli 1960

Inhalt der am 1. Jänner 1961 in Kraft tretenden Straßenverkehrsordnung 1960 angepaßt wird.

Angesichts der Entwicklung der Technik und der fortschreitenden Motorisierung sowie der Erfordernisse eines modernen Verkehrs sollen die Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes nicht nur den gegenwärtigen Verhältnissen, sondern auch der noch zu erwartenden Verkehrsentwicklung Rechnung tragen.

Nach Ansicht des Nationalrates wären in dieser Novelle zum Kraftfahrgesetz insbesondere folgende Fragen zu berücksichtigen:

1. Eine Verschärfung der Bestimmungen über den Führerscheinentzug;
2. Intensivierung der Lärmbekämpfung und der Maßnahmen gegen die Rauchentwicklung;
3. Einführung eines Lenkerausweises für Mopedfahrer;
4. Erweiterung der Sicherheitsvorschriften für Lenker und Fahrzeuge;
5. Verschärfung der Vorschriften für die Überprüfung und Überwachung der Kraftfahrzeuge einschließlich ihrer Bereifung.

Ich stelle somit den Antrag, dem vorgetragenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung zu erteilen, die dem Bericht beigedruckten Entschließungen — Entschließung 1 mit der von mir vorgebrachten Textberichtigung — anzunehmen.

Gleichzeitig beantrage ich, General- und Spezialdebatte in einem abzuführen.

**Präsident:** Es ist beantragt, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen. Wird dagegen ein Einwand erhoben? — Dies ist nicht der Fall.

Wir gehen in die Debatte ein. Zum Wort gemeldet ist der Herr Bundesminister Dr. Fritz Bock. Ich erteile ihm das Wort.

Bundesminister für Handel und Wiederaufbau Dr. Bock: Hohes Haus! Die große Bedeutung, die der Regelung des Straßenverkehrs zukommt, veranlaßt mich, zur Einleitung der Debatte einige Bemerkungen zum vorliegenden Gesetzentwurf zu machen.

Zunächst darf ich feststellen, daß die Ausarbeitung des Ministerialentwurfs zu einer der umfangreichsten legistischen Arbeiten des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau seit 1945 zählte. In rund 2½jähriger Arbeit und unter Heranziehung aller in Frage kommenden Stellen wurde der Entwurf fertig gestellt. Zwei große Enqueten und ein mehrere tausend Papierbogen umfassender Schrift-

verkehr kennzeichnen den äußeren Rahmen der geleisteten Arbeit.

Diese Gesetzesmaterie berührt nun nicht nur innerösterreichische Belange, sondern auch jene Probleme, die sich für Österreich als Mitgliedstaat der Genfer Abkommen über den Straßenverkehr ergeben.

Die Genfer Abkommen über den Straßenverkehr wurden in dem Bestreben abgeschlossen, die Entwicklung und Sicherheit des internationalen Straßenverkehrs durch einheitliche Regeln zu fördern. Der heutige Straßenverkehr läßt sich nicht mehr an Grenzen binden; es wäre von einem eine Staatsgrenze überschreitenden Fahrzeuglenker zuviel verlangt, wenn er sich bei jedem Grenzübergang auf die nun geltenden Straßenverkehrsvorschriften umstellen müßte. Zahlreiche Staaten Europas tragen diesem Umstande Rechnung und entsenden ihre Experten zu Tagungen, um an der Vereinheitlichung der Straßenverkehrs vorschriften zu arbeiten. Die letzte dieser Tagungen hat erst in der zweiten Junihälfte in Wien stattgefunden.

Die internationale Bedeutung, die dem Straßenverkehr heute zuzumessen ist, verlangt immer mehr einheitliche Verkehrsregeln. Daher ist es auch notwendig, die Angelegenheiten des Straßenverkehrs bundeseinheitlich zu regeln. Das ist die Begründung für die notwendig werdende Änderung des Bundes-Verfassungsgesetzes, derzufolge die Angelegenheiten der Straßenpolizei nun in die Gesetzgebung des Bundes, aber in die Vollziehung der Länder fallen sollen.

Schon im Zuge der ersten Arbeiten stellte sich heraus, daß diese Gesetzesmaterie aus einem besonderen Grund besonders schwierig war. Das Besondere liegt darin, daß es sehr schwierig, manchmal unmöglich war, zu entscheiden, ob die gewählte Formulierung auch wirklich die objektiv beste sein werde. Mit anderen Worten heißt das, daß gerade auf dem Gebiete der Regelung des Straßenverkehrs meistens mehrere Möglichkeiten gegeben sind, die alle mehr oder minder zu dem gewünschten Ziele führen können.

Dieser Schwierigkeit sehen wir uns zum Beispiel bei der Verankerung des an die Spitze des Gesetzes gestellten Vertrauensgrundsatzes gegenüber, der besagt, daß bei niemandem im vorhinein mit einem vorschriftswidrigen Verhalten im Straßenverkehr gerechnet werden müsse, außer es handelt sich um Kinder, Seh- und Körperbehinderte, Gebrechliche und so weiter. Dieser Grundsatz räumt sozusagen jedem Straßenbenützer das Recht auf ein vorschriftsmäßiges Verhalten der anderen Straßenbenützer ein und verpflichtet diese zu einem disziplinierten Ver-

halten, weil eben jedermann darauf vertrauen darf. Ich glaube, es ist richtig, wenn ich sage, daß erst die Praxis uns lehren wird, ob die gewählten Formulierungen zielführend sind.

Dieses Beispiel, das noch durch andere ergänzt werden könnte, zeigt, daß der Gesetzgeber eben unter mehreren Möglichkeiten wählen muß und damit selbstverständlich die Bereitschaft anzeigt, je nach der Entwicklung des Straßenverkehrs notwendige Änderungen auch in Zukunft vorzunehmen. Dieser Vorbehalt beeinträchtigt nicht die Güte des vorliegenden Gesetzentwurfes, sondern er trägt nur der starken Zunahme und der Lebendigkeit des Problems Straßenverkehr Rechnung.

Ein wichtiger Teil des nun vorliegenden Gesetzesentwurfs ist in der ursprünglichen Regierungsvorlage nicht enthalten. Es sind dies die Bestimmungen des § 5, welche die Fragen des Alkoholgenusses für den Kraftfahrer regeln. Daß in der Regierungsvorlage hievon noch nicht die Rede war, heißt nicht, daß man sich im Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau über die Notwendigkeit einer solchen Regelung nicht im klaren gewesen wäre. Ich selbst habe nach reiflicher Prüfung jedoch den Auftrag gegeben, daß diese Materie nicht im Ministerialentwurf formuliert werde, weil es sich hiebei um einen weitgehenden Eingriff in die persönlichen Rechte handelt, deren Festlegung nach meiner Meinung nicht durch die Verwaltung präjudiziert werden sollte. Ich selbst begrüße die nun getroffene Regelung, aber ich glaube, es war richtig, ihre Formulierung allein der parlamentarischen Behandlung zu überantworten.

Das neue Gesetz wird von den Kraftfahrern strenge Disziplin und von den Verwaltungsbehörden besonders viel Arbeit fordern. Der Schutz des menschlichen Lebens und der Gesundheit rechtfertigen selbstverständlich sowohl die bedeutend verschärften Bestimmungen als auch die vermehrte Arbeit der Verwaltung. An dieser Stelle möchte ich an die Exekutive des Straßenverkehrs, unsere Verkehrspolizei und Gendarmerie, die Bitte richten, die im Gesetz vorgesehenen Strafen für Disziplinwidrigkeiten auch schon dann zu verhängen, wenn noch kein Unglücksfall eingetreten ist.

Um ein Beispiel zu sagen: Im § 16 Abs. 2 wird das Vorfahren in unübersichtlichen Kurven streng untersagt. Dennoch kann man immer wieder feststellen, daß sich Verkehrswildlinge gerade an diese Vorschrift nicht halten. Die Zahl der Unfälle, die sich daraus ständig ergibt, ist erschreckend hoch. Nun glaube ich, daß man gerade diese Unfallziffer herabdrücken könnte, wenn

ein derartig verbotenes Vorfahren auch dann streng bestraft würde, wenn dabei noch kein Unfall geschehen ist.

Ein anderes Beispiel: Um den Verkehr flüssig und rasch zu gestalten, wird im § 7 Abs. 1 vorgeschrieben, daß der Fahrer immer die rechte Straßenseite einhalten muß, damit raschere Wagen auf gerader Strecke den mittleren Fahrstreifen zum Vorfahren benutzen können. Immer wieder aber muß man feststellen, daß gerade die Besitzer der langsameren Fahrzeuge mit einer Gemütsruhe, die zur Unkameradschaftlichkeit wird, die Mitte der Straße benutzen und so den gesamten nachkommenden Verkehr blockieren. Ich bitte die Exekutive dringend, solche disziplinlose Fahrer nicht nur gelegentlich mit einer recht freundlichen Handbewegung an die rechte Straßenseite zu verweisen, sondern gemäß den nun vorliegenden Gesetzesbestimmungen mit einem Strafmandat zu belegen. Wir werden erstaunt sein, Welch heilsame Wirkung ein so strenges Vorgehen unserer Exekutive gegen Verkehrssünder, auch wenn sie noch keinen Unfall verschuldet haben, zeigen wird.

Noch eine allgemeine Feststellung sei mir gestattet. Die Regelung des Straßenverkehrs hängt natürlich mit den Problemen des Straßenbaues innig zusammen. Die Anstrengungen, die auf diesem Gebiet von Bund, Ländern und Gemeinden gemacht werden, sind groß. Daß der zur Verfügung stehende budgetäre Rahmen hier Grenzen setzt, bedarf keiner weiteren Erklärung. Ich möchte aber davor warnen, anzunehmen, daß die Probleme des Straßenverkehrs einmal verkleinert oder gar beseitigt sein würden, wenn unser Straßennetz überall den modernsten Anforderungen entsprechen wird. Es ist eine Erfahrungstatsache, daß neue und gute Straßen wie ein Magnet den Verkehr an sich ziehen, und damit wachsen gerade auf den neuen Straßen die Probleme des Verkehrs erst recht an. Diese Realität sagt natürlich nicht, daß der Bau und die Verbesserung von Straßen nicht mit aller Kraft vorangetrieben werden müssen. Aber was damit gesagt sein soll, ist, daß eine neue und moderne Straße den Kraftfahrer in keiner Weise seiner Verpflichtung zu diszipliniertem Fahren enthebt. Eine neue und moderne Straße ist für den Verkehr nicht minder gefährlich als eine alte und schlechte Straße. Die ständige Zunahme der Zahl der Kraftfahrzeuge verpflichtet uns in ständig steigendem Maße, Straßen zu modernisieren und neu zu bauen, weil die alten Straßen die immer größer werdende Zahl der Kraftfahrzeuge gar nicht mehr aufnehmen könnten. Aber ich wiederhole es:

1412

Nationalrat IX. GP. — 36. Sitzung — 6. Juli 1960

an die Disziplin der Kraftfahrer stellen die neuen Straßen keine geringeren Anforderungen als die alten.

Die neue Straßenverkehrsordnung wird nun am 1. Jänner 1961 in Kraft treten. Wir müssen uns aber, Hohes Haus, dessen bewußt sein, daß kein Gesetz für sich allein ausreicht, die Sicherheit im Straßenverkehr zu heben und dem fortschreitenden Verkehrstod Einhalt zu gebieten. Zu diesem Gesetzeswerk, bei dem alle, die daran beteiligt waren, mit bestem Wollen mitgearbeitet haben, muß vielmehr noch das Bewußtsein um die moralische Verpflichtung treten, im Straßenverkehr auf seinen Nächsten Rücksicht zu nehmen. Verwaltung und Gesetzgebung können mit dem neuen Gesetz über die Straßenverkehrsordnung nur die Grundlagen für den Kampf gegen den Verkehrstod schaffen. Daß auf der Straße der Kampf für das Leben und die Gesundheit der Menschen gewonnen werde, wird von den Menschen selbst abhängen. Das neue Gesetz ist die formalrechtliche Grundlage — es mit Leben zu erfüllen ist eine Aufgabe, die zur Würde des Menschen gehört. (*Beifall.*)

**Präsident:** Als nächster Rendner ist zum Wort gemeldet der Herr Abgeordnete Sebinger. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter **Sebinger:** Hohes Haus! Das heute dem Hohen Haus zur Beschußfassung vorliegende Gesetz ist, wie schon meine Voredner sagten, in emsiger und gewissenhafter Zusammenarbeit, aber auch in enger Fühlungnahme mit den breitesten Schichten der Bevölkerung im wahrsten Sinne des Wortes erarbeitet worden. Ich möchte nicht unerwähnt lassen, daß dieses Ergebnis zustandekommen konnte, weil jeder der daran Beteiligten bereit war, den anderen anzuhören, auf seine Argumente einzugehen und nach einer gemeinsamen Lösung zu suchen. Der Nationalrat hat mit der Beschußfassung dieses Gesetzes seine wirkliche Arbeitsfähigkeit eindeutig unter Beweis gestellt, und es wäre nur zu wünschen, daß die Hohe Bundesregierung auch bei anderen Gesetzesvorlagen von dieser Arbeitsfähigkeit des Abgeordnetenhauses Kenntnis nimmt und so wie hier danach handelt. (*Zustimmung.*)

Das ganze Gesetz beruht auf dem Vertrauensgrundsatz, so wie es der Herr Minister in seinen Ausführungen gesagt hat. Es wird die Verantwortung des Kraftfahrers auf der Straße nicht mehr diesem allein aufgebürdet, sondern von jedem Straßenbenutzer wird vorausgesetzt, daß er die maßgeblichen Bestimmungen für die Straßenbenutzung kennt und sich danach hält. Damit ist aber auch für die Judikatur eine Änderung eingetreten, denn die Erkennt-

nisse des Obersten Gerichtshofes haben bisher dahin gehend gelautet, daß der Autofahrer sich bewußt sein müsse, daß der andere Straßenbenutzer sich nicht nach den geltenden Bestimmungen auf der Straße verhält. Hier sind nun die Verantwortlichkeiten völlig gleichgestellt, und ich glaube, daß das ein guter Grundsatz ist.

Ich darf mich nun dem § 20, der die Fahrgeschwindigkeit behandelt, zuwenden. Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau hat durch den § 20 Abs. 3 eine Ermächtigung übertragen erhalten, und zwar die, während gewisser Zeiträume, innerhalb derer mit einer besonderen Dichte des Straßenverkehrs zu rechnen ist, wenn es die Sicherheit, Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs erfordert, Geschwindigkeitsbegrenzungen vorzuschreiben, die nicht überschritten werden dürfen. Der Ausschuß konnte sich nicht dazu entschließen, eine solche Geschwindigkeitsbegrenzung im Gesetz selbst festzulegen, und zwar deshalb nicht, weil mit solchen Versuchen gegenwärtig in der ganzen freien Welt experimentiert wird und die Erfahrungen, die man sammeln konnte, längst noch nicht so weit gediehen sind, daß in einem Gesetzes- text eine entsprechende Festlegung getroffen werden könnte.

Meine Damen und Herren! Lassen Sie mich bei dieser Gelegenheit auch auf die Vorgänge zu Pfingsten dieses Jahres zurückkommen. Zu Pfingsten dieses Jahres hat das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, da es ein sehr langes Wochenende gab, den Versuch unternommen, die Fahrgeschwindigkeit für eine bestimmte Zeit zu begrenzen. Wenn auch das Ergebnis dieses Versuches nicht in jeder Hinsicht befriedigt, so glaube ich dennoch, daß es nicht zu verurteilen ist, daß dieser Versuch angestellt wurde, sondern eher lobenswert. Ich bedaure sehr, daß in einigen Zeitungen — in der „Welt am Montag“, aber auch der sonst gemäßigte „Kurier“ schoß hier über das Ziel — dieser Versuch lächerlich gemacht und mit einer Handbewegung abgetan wurde; kurz und gut, wenn man es ganz grob nimmt, kann man sagen, daß er als Trottelhaftigkeit hingestellt wurde. Ich glaube, so soll man nicht verfahren, besonders dann nicht, wenn ein Versuch unternommen wird, dem Verkehrstod auf unseren Straßen Einhalt zu gebieten und ihm zu begegnen.

Ich möchte aber noch etwas dazu sagen. Ich hätte diese Äußerungen gar nicht erwähnt, wenn man wenigstens ernstlich die Frage aufgeworfen hätte, was bei der zunehmenden Dichte des Verkehrs geschehen wäre, wenn das Ministerium diesen Versuch nicht unter-

nommen hätte. Ich gebe zu, daß die Beantwortung dieser Frage schwierig ist und daß die Frage in dieser Form kaum eine eindeutige Klärung finden kann; aber so vorzugehen, wie es hier geschehen ist, erscheint mir doch unrichtig. Deshalb habe ich die Sache auch erwähnt.

Ich komme nun zu einer anderen Bestimmung des Gesetzes, nämlich zu der Bestimmung über den Zustand der Fahrzeuge. Meine Damen und Herren! Der Gesetzgeber sagt, daß der Besitzer eines Fahrzeuges für den Zustand des Fahrzeuges verantwortlich ist. Wenn der Besitzer eines Fahrzeuges, das nicht in Ordnung ist, dieses Fahrzeug jemandem leihst, so trägt er dafür die Verantwortung, und wenn der Besitzer eines Fahrzeuges, das nicht in Ordnung ist, jemanden anderen mit der Durchführung einer Fahrt mit diesem Fahrzeug beauftragt, so trägt auch der Besitzer die Verantwortung und wird im gegebenen Fall bestraft. Ich begrüße diese Bestimmung des Gesetzes, weil sowohl im privaten Verkehr als auch — ich stelle jetzt keine Behauptung auf, sondern ich weiß, daß es so ist — bei den Ämtern die Fahrtüchtigkeit der Fahrzeuge zuwenig beachtet, darauf zuwenig Rücksicht genommen wird, was eine Fahrlässigkeit gegenüber den Menschen bedeutet. So mancher Verkehrsunfall ist auf eine solche kleine Fahruntüchtigkeit eines Fahrzeuges zurückzuführen, und wenn dieser Mangel beachtet worden wäre, dann wäre es zu keinem Verkehrsunfall gekommen.

Meine Damen und Herren! Wie tief der heutige moderne Verkehr auch in jahrhundertealte und wohlerworbene Rechte eingreift, wie sehr er sie berührt, wie die vitalsten Interessen der Menschen betroffen werden, wenn der Gesetzgeber nicht imstande ist, sie entsprechend zu formulieren und zu berücksichtigen, das zeigt uns der § 81. Dieser Paragraph behandelt die Weiderechte der Servitutsberechtigten auf den Almen. Ich glaube, daß es uns gelungen ist, mit der gegenwärtigen Fassung eine gerechte und richtige Lösung zu finden, sowohl was die Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs in den betroffenen Gebieten als auch die wirtschaftlichen Notwendigkeiten und Bedürfnisse der Betroffenen betrifft. § 81 sagt dann noch: Wo die Behörde bestimmte Einschränkungen aus den angeführten Gründen vornehmen muß, hat sie die Interessenverbände, hat sie die Kammer zu hören. Wir glauben, daß damit alle Möglichkeiten ausgeschöpft sind, um das Weiderecht zu sichern. Hier handelt es sich nämlich um etwas ganz Bestimmtes. Ich wage die Behauptung: Wenn der österreichischen Landwirtschaft dieses Weiderecht auf den Almen verloren

ginge, so wäre eine kontinuierliche Weiterentwicklung unserer hochentwickelten Rinderzucht nicht denkbar. Es ging hier darum, die Sicherheit, Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der einen Seite sicherzustellen, aber auch dieses eminente Lebensrecht, das wohlerworben und Jahrhunderte alt ist, für die Zukunft zu sichern. Ich glaube, das ist uns gelungen.

Meine Damen und Herren! Ich darf mich nun auch noch den sogenannten Verfassungsbestimmungen zuwenden. Es ist richtig, was der Herr Minister hier gesagt hat, daß viele Bestimmungen dieses Gesetzes auf internationale Vereinbarungen und Konventionen zurückzuführen sind, die natürlich die Verfassung tangieren. Es ist auch so, daß wir in zunehmendem Maße Wahrnehmen müssen, daß die Bestimmungen der heute geltenden Verfassung mit der modernen Lebensentwicklung des Volkes dort und da bereits in Kollision gekommen sind, dort und da nicht mehr der Wirklichkeit entsprechen, und daß daher früher oder später — ich habe das in diesem Hause schon ein paarmal verlangt — die Bundesregierung nicht umhinkommen wird, doch endlich zu prüfen, ob nicht die Zeit da ist, zu einer wirklichen Verfassungsreform auf allen Gebieten zu kommen und damit die Lebensentwicklung der Nation mit dem gedruckten Buchstaben der Verfassung in Einklang zu bringen. Es wäre aber völlig abwegig, etwa zu behaupten, und ich sage das aus Vorsicht, daß der Bund als Gesetzgeber mutwillig sich hier Verfassungskompetenzen und Machtfülle aneignet, um etwa die Länderkompetenzen zu beschneiden. Daran hat niemand gedacht, und daran wird auch in der Zukunft niemand denken. Aber dort, wo es notwendig ist, würde sich der Gesetzgeber, würde sich in diesem Fall der Nationalrat einer Pflichtvernachlässigung schuldig machen, würde er nicht nach dem Rechten sehen.

Bei den Strafbestimmungen, verehrte Damen und Herren, möchte ich aus meinem Herzen keine Mördergrube machen. Ich gebe ganz offen zu, daß ich mildere Strafbestimmungen lieber gesehen hätte. Aber wenn man Woche für Woche mit dem Verkehrstod auf unseren Straßen konfrontiert wird, dann muß man zur Überzeugung gelangen, daß die Verkehrsteilnehmer auf alle Warnungen und auf alle Ermahnmungen pfeifen und sich darüber hinwegsetzen; und wenn das so ist, wenn das Zureden nichts hilft, wenn die Mahnungen nichts helfen, dann muß eben der Gesetzgeber rigorose Strafen verhängen. Vielleicht hilft die Furcht vor diesen Strafen und vielleicht sind sie geeignet, mehr Disziplin auf unseren Straßen zu gewährleisten.

1414

Nationalrat IX. GP. — 36. Sitzung — 6. Juli 1960

Ich habe heute in der „Presse“ einen sehr gescheiten Artikel über das neue Gesetz gelesen. Hier wird ausnahmsweise einmal der Nationalrat mit viel Lob überschüttet. Aber, mein Gott, ganz ohne Kritik geht's halt auch nicht ab, und die Kritik, die hier geübt wurde, betrifft die Ermessensbestimmungen, vor allem bei den Strafbestimmungen. Es wird hier ein gewisses Mißtrauen gegen die Objektivität unserer Behörden zum Ausdruck gebracht, das meines Erachtens und nach meinen Erfahrungen nicht angebracht ist. Ich teile diese Zweifel nicht, denn auch in anderen Gesetzen gibt es Strafen, die im Ermessen der Behörden liegen, aber es gibt in der Judikatur auf diesem Gebiet auch gewisse grundsätzliche Richtlinien, die bisher von den Behörden beachtet wurden und auch in Zukunft beachtet werden.

Aber trotzdem möchte ich an die Behörden als Vollstrecker dieses Gesetzes die Mahnung und die Bitte richten: Schießt nicht übers Ziel, seid maßvoll, und versuchen wir auf diesem Wege, die Bevölkerung mit den unbedingten Notwendigkeiten, die sich aus der Sicherheit des Verkehrs auf den Straßen ergeben, vertraut zu machen und auch das Erziehungs-moment mit in Rechnung zu stellen! Das war ja auch der Grund für einen der Entschließungs-anträge, die der Handelsausschuß gefaßt hat, in dem die Bundesregierung aufgefordert wird, alle in Betracht kommenden Stellen zu ersuchen, Verkehrsunterricht einzuführen und mit den damit zusammenhängenden gesetzlichen Bestimmungen vertraut zu machen. Denn es ist einmal so, wie der Herr Minister gesagt hat: Wir können ein noch so schönes Gesetz machen, wenn nicht die Bereitwilligkeit der Bevölkerung da ist, sich in ihrem ureigensten Interesse an die Bestimmungen des Gesetzes zu halten, um diesem fürchtlichen Mord auf unseren Landstraßen Einhalt zu gebieten, dann steht auch der Gesetzgeber den Verhältnissen machtlos gegenüber.

Ich darf nun zum Schluß, verehrte Damen und Herren, auch eine Bitte und eine Mahnung an unsere Bauern richten, die nun mit dem Verkehr auf den Straßen in stärkerem Ausmaße konfrontiert werden. Viele Bestimmungen dieses Gesetzes werden die Behörden veranlassen, Verordnungen zu erlassen, die von nicht zu unterschätzender Bedeutung sein werden. Aber ich bitte meine Standeskollegen über diesen Saal hinaus: Faßt diese Verordnungen, faßt diese Bestimmungen nicht als behördliche Schikane auf, sondern erkennt, daß sie erlassen werden auch zur Sicherheit eures Lebens und eures Daseins! (*Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ.*)

**Präsident:** Als nächster Redner ist zum Wort gemeldet der Herr Abgeordnete Dr. Migsch. Ich erteile ihm das Wort.

**Abgeordneter Dr. Migsch:** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Als wir Sozialisten vorschlugen, die Regierungsvorlage über die Neuregelung des Straßenverkehrs frei von jeder Regierungs-, Klub- oder Koalitionsbin-dung in Verhandlung zu nehmen, wußten wir, daß diese Methode für unseren Parlamentaris-mus ein Wagnis ist.

Der Unterausschuß hat nun in fleißiger und zeitraubender Arbeit jede Bestimmung der Regierungsvorlage mit seinen eigenen Erfah-run-gen und mit den Erfahrungen des Volkes sowie mit den Auffassungen Sachverständiger konfrontiert. Er mußte sich manchmal über formelle Schwierigkeiten hinwegsetzen, weil dieses neue Verfahren mit unserer Geschäftsordnung nicht immer in Einklang stand. Den Mitgliedern des Unterausschusses war aber ein Ziel und ein Wille gemeinsam: nämlich eine Straßenordnung zu schaffen, die Verkehrs-sicherheit und Verkehrsflüssigkeit gewähr-leistet. Und dieser Geist hat uns über alle diese Klippen hinweggeholfen.

Der Unterausschuß war auch in persönlicher Hinsicht sehr glücklich zusammengesetzt, jedes seiner Mitglieder brachte ein Hobby und Spezialkenntnisse mit. Wir hatten, um nur ein Beispiel zu erwähnen, auch einen Nicht-motorisierten, also einen Fußgänger, unter uns. (*Abg. Dr. Hurdes: Fußgänger sind wir alle!*) Sie besitzen ein Auto. (*Abg. Dr. Hurdes: Aber ich gehe auch zu Fuß!*) Der Nichtmotorisierte ist in diesem Haus sehr selten. (*Abg. Probst: Ein Fußbesitzer, der zu Fuß geht!* — Heiter-keit. — *Bundesminister Dr. Bock: Ein Fuß-benützer!*)

Ursprünglich war geplant, jene Punkte, über die eine Einigung nicht gefunden werden konnte, dem Nationalrat zur freien Abstim-mung zu überlassen. Das gemeinsame Ziel beherrschte aber unser Denken und Handeln so stark, daß es gelungen ist, selbst in jenen Fragen, wo Weltanschauung oder Interessens-lagerungen verschiedenartig waren, eine ge-meinsame Lösung zu finden.

Das Werk, das nunmehr dem Hohen Hause vorliegt, läßt den Schluß zu: das Wagnis ist gelungen. Ein gutes Beispiel sollte aber weitere nach sich ziehen. Demokratie ist kein stationärer Zustand, für sie gilt ja das Goethe-Wort: „Was du ererbt von deinen Vätern hast, erwirb es, um es zu besitzen!“ Sie hat nur dann Bestand, wenn allen politischen Kräften eine gemeinsame, manchmal sogar unausgespro-chene, jedenfalls aber unantastbare Lebens-grundlage eigen ist.

Die Methode, die von uns zu erproben war, erweitert die gemeinsame demokratische Lebensgrundlage, mildert politische und berufliche Gegensätze und objektiviert öffentliche Probleme, das heißt, sie formt über den Parteiengegensatz hinaus a priori ein gemeinsames Ziel. Sie ist also, obwohl mühsam und zeitraubend, doch geeignet, unserem Parlamentarismus mehr Farbe und Lebendigkeit zu verleihen. Wir Sozialisten erlauben uns daher, angesichts der guten Erfahrung den anderen Klubs den Vorschlag zu machen, diesen Weg weiter zu gehen. Wir freuen uns, daß Kollege Sebinger der gleichen Meinung ist.

Die Arbeit im Unterausschuß war nicht zuletzt deshalb erfolgreich, weil uns ein kameradschaftlicher Geist verband. Ich erlaube mir persönlich jedem einzelnen dafür zu danken, aber insbesondere für die Geduld, die sie mir gegenüber aufbringen mußten. Das war manchesmal für den Vorsitzenden nicht leicht, denn ich habe es mir auch nicht leicht gemacht. Den Beamten des Ministeriums für Handel und Wiederaufbau gebührt aber besonderer Dank und Anerkennung, weil sie uns durch ihren Pflichteifer und die sachkundige Beratung den erfolgreichen Abschluß ermöglicht haben. Ebenso gebührt Dank der Presse, die sich gerne und willig in den Dienst unserer Aufgabe gestellt hat.

Die Vollmotorisierung in Österreich ist eine Erscheinung der letzten Jahre. Vor 1937 gehörte die Straße in der Hauptsache dem Wanderer, dem Radfahrer und dem Pferdefuhrwerk. Damals gab es 110.000 Kraftfahrzeuge aller Art. Im April 1960 hatten wir einschließlich der Mopeds 1.310.000 Kraftfahrzeuge. Der Bestand hat sich also verzölfacht. Den 32.300 PKW von 1937 stehen heute 369.000 gegenüber. Wir können aus der bisherigen Entwicklung den Schluß ziehen, daß sich die Zahl der PKW in den nächsten fünf Jahren verdoppeln wird.

Mit dem Bewegungsmotor hat die Technik vom Alltagsleben des Volkes Besitz ergriffen. Die Motorisierung hat das Gefüge unserer Gesellschaft vollkommen verändert. Ihre Wirkung ist wahrhaft revolutionärer Art. Sie erfaßte aber Österreich in einem Augenblick, wo es dafür organisatorisch und technisch, soziologisch und psychologisch noch nicht vorbereitet war.

Erfahrungen der Geschichte, in Mythen geborgen, drängen oft nach Jahrhunderten unter ganz anderen Verhältnissen ans Licht. Ein altgriechisches Märchen erzählt die Geschichte von der Büchse der Pandora. Pandora war ein Mädchen, das die Götter mit den besten menschlichen Gaben ausgestattet hatten. Zeus gab ihr aber eine Büchse, aus der, ge-

öffnet, alles Unheil entströmte. Das Mädchen brachte so gegen seinen Willen der Menschheit Verderbnis.

Die Motorisierung ist die Büchse der Pandora unserer Zeit. Sie ist Segen und Fluch zugleich. Sie hat uns anarchische Zustände gebracht, sie schuf auf der Straße neue Klassen und ein neues menschliches Beziehungsklima. Der Fußgänger haßt den Motorisierten; für den Motorisierten ist der Fußgänger ein Anachronismus. Der PKW-Fahrer ist gegen den Motorradfahrer und umgekehrt. Der Herr über viele PS blickt auf den Besitzer weniger PS verächtlich herab, dieser staubt ihn dafür ab. Der Fahrer von Lastkraftwagen nimmt in der neuen Straßenhierarchie den obersten Rang ein, vor seiner Selbstgefälligkeit muß alles weichen. Alle zusammen sind gegen den Radfahrer, der offenbar wie früher der Sündenbock unserer Gesellschaft bleibt. (Abg. Dr. Neugebauer: *Klassenstaat!*)

Und Welch ein Widersinn: Die Motorisierung, ein Produkt höchstorganisierten gesellschaftlichen Zusammenwirkens, gebiert einen neuen asozialen Menschentyp. Wer ein Lenkrad bedient, benimmt sich, als ob die Straße ihm allein gehörte; alle anderen sind für ihn nur Hindernisse seiner Persönlichkeitsentfaltung. Mit kindlicher Freude holt er aus dem Motor heraus, was in ihm steckt, denn er ist ja ein Kerl, der in die weite Welt fährt! Was kann ihm passieren, denkt er. Wer aber von diesen denkt daran, daß dieser Motor, der Ausdruck eines neuen Lebensstils, auch ein neues Mordinstrument ist? Und in der Tat: Der Straßenverkehr von heute ist so gefährlich geworden, wie er am Ende der Völkerwanderungszeit war, als Räuber und Wegelagerer den Reisenden bedrohten.

Und die Folgen? 1959 starben auf unseren Straßen mehr als 2000 Menschen und mehr als 70.000 wurden verletzt. Wenn diese Verhältnisse andauern, werden in fünf Jahren 10 Prozent unserer Gesamtbevölkerung Verkehrsunfallgeschädigte sein!

Mit der Motorisierung wurden auch andere Probleme lebendig: Lärm und Gestank belästigen unsere Wohnviertel, Abgase verpesten die Luft. Die gesundheitlichen Schäden und Gefährdungen, die aus beiden Übeln erwachsen, sind heute noch keineswegs voll erkannt und erforscht.

Unser Wohnungs- und Straßensystem ist historisch unter ganz anderen Bedingungen gewachsen, als es die Motorisierung erfordert. Die Eisenbahn hat, als sie vor etwa 120 Jahren zum Hauptverkehrsträger auf dem Lande wurde, die Bedeutung der Straßen herabgesetzt. Das Straßensystem

1416

Nationalrat IX. GP. — 36. Sitzung — 6. Juli 1960

war zum Teil verödet. Unter diesen Bedingungen wuchsen unsere großen Städte in der Periode der ersten Industrialisierung heran.

Was in der Ersten Republik im Straßenbau geleistet wurde, erfolgte keineswegs im Hinblick auf das, was uns in den letzten Jahren erfaßt hat. Für den Wohnungsbau bildete die Motorisierung bis vor kurzem überhaupt noch kein zu beachtendes Problem. Und doch sprengt die Motorisierung alle diese Verhältnisse und wirft Fragen auf, greift auf alle Gebiete des menschlichen Zusammenlebens über.

Die Schaffung einer neuen Straßenverkehrsordnung stellte uns zwei Aufgaben: Es galt, eine Organisation und eine Technik zu schaffen, die den bestehenden Verhältnissen gerecht wird und die außerdem noch den internationalen Vereinbarungen entspricht. Der Straßenverkehr in Europa hat ja alle nationalen Grenzen gesprengt und ist längst zu einer internationalen Angelegenheit geworden. Der Unterausschuß war noch in der Lage, die letzten auf der internationalen Konferenz gefaßten Beschlüsse in diesem Gesetz zu verarbeiten. Die zweite Aufgabe aber betraf das Verhalten des einzelnen Verkehrsteilnehmers.

Wir haben uns im Unterausschuß ursprünglich auch zum Ziele gesetzt, die einzelnen Verkehrsregeln so einfach wie möglich zu gestalten. Ich gestehe offen: Dieses Ziel konnten wir nicht erreichen. Die Verkehrsregeln des neuen Gesetzes sind überaus kompliziert. Ich habe mir zum Beispiel errechnet, daß der Kraftfahrer beim Vorrangnehmen allein 31 Bestimmungen zu beachten hat. In allen anderen Belangen ist es nicht anders. Trotzdem wissen wir uns von einem Verschulden frei, denn die Verhältnisse, die im einzelnen überaus kompliziert und vielfältig sind, erfordern eben auch komplizierte Regelungen. Eine leicht begreifliche, einfache Verkehrsordnung wäre nur dann möglich, wenn wir alle unsere Städte niederrissen und unsere Straßen neu bauten, und zwar in den Städten wahrscheinlich drei Verkehrsebenen und als Überlandstraßen nur Autostraßen und Autobahnen errichten.

Man hat vor kurzem errechnet, daß die durchgängige Anpassung unseres Straßensystems an die neuen Verkehrsbedingungen mehr als 50 Milliarden Schilling erfordern würde. Dazu reichen unsere wirtschaftlichen, finanziellen und technischen Kräfte nicht aus. Wir wollen aber auch offen gestehen, daß wir ein solches Vorhaben, die Städte niederzureißen und neu zu bauen, selbst dann nicht ausführen würden, wenn es wirtschaftlich

und technisch durchführbar wäre. Unsere Städte sind historisch gewachsen, sie sind ein Niederschlag alter und echter Kultur. Wien, Graz, Innsbruck und die anderen österreichischen Städte wollen ihr mit vollem Recht liebgewordenes Gesicht und ihre Eigenart nicht verlieren. Der Motor kann niemals die alte Kulturentwicklung in Europa ersetzen. Wir müssen vielmehr bestrebt sein, seine Auswirkungen mit dem alten Kulturgebäude zu vereinen. Ich bitte daher die Damen und Herren im Hohen Hause, darüber hinaus aber auch die kritische Öffentlichkeit, daran zu denken, wenn sie die Kompliziertheit der einzelnen Fahrregeln beklagen.

Und nun zum Verhalten des einzelnen Verkehrsteilnehmers. Ich gebe ohneweiters zu, daß die Schwierigkeiten auf dem langen Weg der Erziehung liegen. Erziehung erfordert Geduld und Zeit. Und wann immer wir jetzt darangehen, alle Institutionen, die es gibt, in den Dienst der Verkehrserziehung zu stellen, so taucht doch die Frage auf und bleibt bestehen, was man in der Zwischenzeit mit dem Verkehrswildling machen soll. Können wir so lange warten, oder sind wir nicht verpflichtet, Maßnahmen zu setzen, die ihn aus dem Verkehr ausschalten?

Ich gestehe offen, daß ich mich im Unterausschuß vor allem darum bemüht habe, ein System zu schaffen, das den Verkehrswildling im Laufe der Zeit aus dem Verkehr ausschließt. In allen europäischen Staaten bestehen die gleichen Erfahrungen: Die überwiegende Mehrzahl aller Verkehrsunfälle wird durch wenige Verhaltensweisen herbeigeführt. Es sind das — man kann sie geradezu an fünf Fingern aufzählen —: zu rasche Geschwindigkeit, rücksichtloses Vorrangnehmen, regelwidriges Überholen und Alkoholisierung. Dazu kommen noch Feigheitsdelikte wie Fahrerflucht, die Weigerung, sich der Blutprobe zu unterziehen, und Lausbubendelikte, wenn man also Verkehrswarnzeichen willkürlich verändert oder beseitigt und dadurch Unfälle herbeiführt.

Diese wenigen Delikte sind die Hauptursache des Verkehrstodes. Was daneben besteht, das technische und menschliche Versagen, ist Schicksal; das wird natürlich kein Gesetzgeber und keine Vollzugsbehörde je überwinden können. Aber die Verkehrsunfälle durch die aufgezählten Verkehrsursachen sind überwindbar. Sie werden gesetzt aus Leichtfertigkeit, aus Verantwortungslosigkeit, aus Brutalität und aus Überschätzung der eigenen Kraft; sie entstehen aus einer asozialen Einstellung des Kraftfahrers.

Und hier standen wir vor der Frage: Können wir ein vernünftiges, ein ineinandergreifendes

System der Ordnung, der Erziehung, der Strafen und des Ausschlusses aus dem Verkehr finden?

Ich glaube, daß unsere neue Straßenverkehrsordnung diese Frage ausgezeichnet regelt. Nehmen Sie zum Beispiel die Frage der Alkoholisierung her. Seit eh und je war es verboten, im alkoholisierten Zustand einen Kraftwagen in Betrieb zu nehmen. Aber was ist „alkoholisierter Zustand“? Das war eine Kautschukbestimmung. In jedem einzelnen Falle mußte das festgestellt werden. In Wirklichkeit führte das nur zu einem Advokatenstreit und zu sonst nichts. Diese Kautschukbestimmung führte auch dazu, daß zum Beispiel mehr als 50 Prozent aller polizeilichen Anzeigen an das Gericht offenkundig aus Mangel an Beweisen nicht weiter verfolgt werden konnten. Und hier liegt die Ursache, die in der Öffentlichkeit zu heftiger und — ich sage es offen — durchwegs ungerechter Kritik an unseren Sicherheitsbehörden herausgefordert hat.

Ich erinnere hier an die Debatte der Chefredakteure in einer Radiosendung. Wie war es? Wenn die Polizei festgestellt hat, daß das Strafgesetz verletzt wurde, wurde die Anzeige an das Gericht gemacht, und die Polizeibehörde durfte kein eigenes Verwaltungsstrafverfahren in dieser Sache führen. Das haben wir völlig geändert, und wir konnten es ändern, weil wir den Strafkatalog in drei Gruppen geteilt haben.

Interessant und wichtig ist nur die erste Gruppe, die jene Delikte aufzählt, welche die Hauptunfallsursachen bilden, also jene, die ich aufgezählt habe. In Wirklichkeit benimmt sich doch nur ein kleiner Kreis als Verkehrswildling. Bisher konnte man den Verkehrswildling gar nicht feststellen. Er überholte in Lienz auf einer Kuppe regelwidrig und erhielt dort eine Strafe oder auch nicht. Dann tat er das gleiche in Oberösterreich. Er wurde bestraft oder auch nicht. Hier haben wir im Verwaltungsstrafrecht eine Neuerung getroffen, nämlich eine Strafevidenz eingeführt. Die Delikte, die nach der Gruppe I bestraft werden, müssen am Wohnort des Übeltäters verzeichnet werden. Gewiß, wenn man alle Delikte in eine Evidenz nehmen müßte, würden unsere Sicherheitsbehörden in einer sinnlosen Aktenflut ersticken. Da es sich aber hier nur um die wenigen entscheidenden Delikte handelt, wird die Durchführung dieses Systems leicht möglich sein. Die Sicherheitsbehörde erhält daher im Lauf der Zeit Kenntnis davon, wer ein Verkehrswildling ist. Sie kann sich dementsprechend verhalten und dem Mann den Führerschein entziehen.

\* Bisher war der Entzug des Führerscheins relativ ungeregelt. Erfolgte diese Handlung

auf Grund eines Gerichtsbeschlusses, trat sie vielfach erst ein, zwei Jahre nach der Straftat ein, zu einem Zeitpunkt, wo sich vielleicht der Übeltäter wesentlich gebessert hatte. Wenn Erziehung einen langen Weg bedeutet, dann braucht man Strafen, die abschrecken, dann bleibt allein die Vorbeugungstherapie übrig. Das haben wir versucht, und das haben wir auch geschaffen.

Es war bezeichnend: Die Erfahrungen aller Sicherheitsbehörden, die anlässlich der Festsetzung einer Höchstgeschwindigkeit zu Pfingsten gemacht worden sind, lauteten: Infolge der hohen Strafdrohung haben die Leute durchwegs Disziplin gehalten. Es ist auchverständlich: Wenn einer seinem asozialen Verhalten nicht Abbruch tut, gehört er aus dem Verkehr ausgeschlossen. (*Präsident Olah übernimmt den Vorsitz.*)

Ich bitte daher, zu bedenken: Die Strafbestimmungen sind keine Exzesse wild gewordener Bürokraten. Sie sind am Platze, weil sie die einzige Methode darstellen, jene gesellschaftliche Aufgabe zu erfüllen, die jeder demokratischen Gesellschaft zukommt.

Ich bin überzeugt davon, man kann und darf nicht Klage gegen den Verkehrsstod und gegen das Verkehrschaos führen und auf der anderen Seite zu ihrer Bekämpfung nichts tun. Ein solches Verhalten ist einer verantwortungsbewußten, auf Freiheit und Recht gegründeten Gesellschaft unwürdig. Ich bin auch davon überzeugt, daß alle gutgesinnten Verkehrsteilnehmer — und das ist die überwiegende Mehrheit — den Ausschluß der Verkehrswildlinge aus dem Verkehr und das rigoroseste Vorgehen der Sicherheitsbehörden gegen diese Personen begrüßen, weil sie damit auch etwas für ihre eigene Sicherheit tun.

Wir waren uns bewußt, daß die neue Straßenverkehrsordnung nur Stückwerk bleibt, wenn ihre Durchführung nicht mit Umsicht und Energie in Angriff genommen wird. Sie ist ferner nur ein Anfang und konnte nur einen Anfang bedeuten. Die Motorisierung stellt uns auf allen Gebieten des menschlichen Lebens vor neue Aufgaben. Unser Werk darf daher nicht mit der Beschußfassung der neuen Straßenverkehrsordnung abgeschlossen sein. Sehr viel ist noch zu tun.

Wir haben unsere Auffassungen in zwei Entschließungsanträgen niedergelegt. Nach ihnen sollen die Sicherheitsorgane vor allem für die Einhaltung jener Verkehrsregeln sorgen, welche die Sicherheit des Verkehrs bedingen. Nicht der Parksünder ist der Böse, sondern der Wildling, der vor einer Kuppe überholen will, sich regelwidrig Vorrang erzwingt oder alkoholisiert ein Kraftfahrzeug in Betrieb

nimmt. Hauptzweck der harten Strafbestimmungen ist die Abschreckung. Die Bedeutung dieser Vorbeugungstherapie kann nicht genug unterstrichen werden. Ihr Zweck wird aber nur zu erreichen sein, wenn auch die Presse mithilft. Wir bitten sie darum. Gewiß reichen heute weder die Personalstände noch die technischen Einrichtungen der Sicherheitsbehörden aus, um diese Ziele durchzusetzen. Finanzminister und Parlament werden daher höhere Mittel zur Verfügung stellen müssen. Die neue Straßenverkehrsordnung kostet viel mehr Geld.

Im Garten des Kraftfahrgesetzes wuchert seit Jahren mehr Unkraut, als guttut. Die rascheste Novellierung dieses Gesetzes ist daher unabwendbar. Es gilt, auch von der technischen Seite her Lärm- und Gestankentwicklung zu unterbinden. Es gilt, Kraftfahrzeuge, deren technische Einrichtungen die Sicherheit des Lebens nicht mehr gewährleisten, aus dem Verkehr auszuschließen. Es gilt aber auch, auf die Produktion von Kraftfahrzeugen Einfluß zu nehmen. Sie geht meiner Meinung nach schon seit langem einen völlig falschen Weg. Unsere Kraftfahrzeuge sind rasant und schnell genug, ja sie sind rasanter und schneller, als es das europäische Straßennetz überhaupt zuläßt. Beim Kraftfahrzeugbau soll weit mehr auf Sicherheit als auf Schnelligkeit Bedacht genommen werden. Diesen Sicherheitsfaktor können wir im Kraftfahrgesetz sehr wohl unter den Zulassungsbedingungen verankern.

Wir werden aber auch unser Straßenbauprogramm und seine Finanzierung einer gründlichen Prüfung unterziehen müssen. Die Herstellung rascher und moderner Überlandverbindungen ist gewiß überaus wichtig und nötig. Nach den neuesten Untersuchungen aber ist der Kraftwagenverkehr in den Städten und in ihrer Umgebung am dichtesten. Unsere Städte sind voller Verkehrsfallen. Sie zu beseitigen, muß zur nächsten Aufgabe der Straßenerhalter werden.

Das Parkproblem in den Zentren der meisten Städte ist geradezu unlösbar. Ein Beispiel zeigt seine Schwierigkeit: Im Jahre 1959 betrug die Zahl der neu zugelassenen PKW in Österreich 56.400. Wenn diese Kraftfahrzeuge hintereinander aufgestellt werden und jeder PKW nur einen Raum von 4 Metern in Anspruch nimmt, benötigen sie eine Strecke von 225 Kilometern, das heißt von Wien bis Graz, von Rathausplatz zu Rathausplatz. Wo werden wir in fünf Jahren bei einer Verdoppelung dieses Standes noch Platz haben?

Seit Jahren debattieren wir in der Öffentlichkeit über ein Assanierungsgesetz. Ein

solches Gesetz hätte aber nicht nur die wohnungspolitische Aufgabe, die Slums zu beseitigen, sondern auch die Aufgabe, neue Verkehrsbedingungen zu schaffen, für die Durchlüftung der Städte und für neue Parkplätze zu sorgen. Ein Assanierungsgesetz ist die Vorbedingung für eine gesunde Lösung vieler Fragen, die die Motorisierung aufgeworfen hat.

Die finanziellen Mittel der Stadtgemeinden sind durchaus unzureichend, um diese brennenden Aufgaben zu lösen. Wir werden bei der Neufassung des Finanzausgleiches darauf Rücksicht zu nehmen haben.

Die Straßenverkehrsordnung 1960 erfordert darüber hinaus einen größeren Einsatz finanzieller Mittel. Die Gemeinden zum Beispiel werden mehr Kinderspielplätze schaffen müssen. Kinderspiel auf der Straße und Kraftwagenverkehr sind miteinander unvereinbar.

Die neue Verkehrslage berührt auch die Gewerbeordnung. Verkehrsfluß und Gewerbeverrichtung auf der Straße sind vielfach auch unvereinbar. Natürlich mußte man eine Lösung suchen, aber jeder von uns war sich klar darüber, daß es eine Notlösung ist. In unseren Städten hat sich das Hauptgeschäftsleben leider in den Hauptverkehrsstraßen entwickelt. Bei der Standortwahl von Gewerbe- und Handelsbetrieben muß auf die Verkehrslage Bedacht genommen werden. Unsere Mariahilfer Straße in Wien kann nicht zugleich den Durchzugs-, den Geschäfts- und den Kundenverkehr aufnehmen. Man kann diese Straße umbauen, wie man will, und Kurzparkzonen schaffen noch und noch — eine wirkliche Abhilfe bringt nur die Trennung von Standort- und Durchzugsverkehr. Schulen und Spitäler haben nicht an einer Hauptverkehrsstraße zu liegen, das Schulbauprogramm hat darauf Rücksicht zu nehmen. Ich zähle nur einige Aufgaben auf; endlos sind die Aufgaben, die hier zu bewältigen sind.

Wir haben nach vielen politischen Auseinandersetzungen, die leider auch zu sozialen und politischen Katastrophen geführt haben, erst im letzten Jahrzehnt seit 1945 gelernt, aus dem Fluch der ersten industriellen Revolution einen Segen zu machen. Uns allen ist heute die Erkenntnis gemeinsam, daß die Wirtschaft im Dienste der Gesamtheit des Volkes zur Sicherung seiner sozialen Existenz und zur Hebung seiner Wohlfahrt zu stehen hat. Wir haben in Ausführung dieser Erkenntnis ein ausgezeichnetes System der Sozialversicherung entwickelt und nach einem mehr als 80jährigen Kampf Armut und materielle Not weitgehend überwunden. Diese Teufel sind weg — und ein neuer ist entstanden.

Heute tritt eine völlig neue Aufgabe an unsere Gesellschaft heran; zu ihrer Bewältigung haben wir nicht acht Jahrzehnte Zeit. Die Entwicklung ist rasanter geworden. Wenn wir ihr nicht begegnen, wenn wir sie nicht in Zucht nehmen, wird uns die in ihrem Zuge auftretende Anarchie verschlingen. Ein so langer Zeitraum ist aber auch gar nicht nötig, wir haben doch inzwischen gelernt, Wirtschaft, Technik und gesellschaftliche Organisation für allgemeine Wohlfahrtszwecke einzusetzen. Der Kraftwagen muß nicht eine Bedrohung von Leben und Gesundheit sein. Er ist der Schöpfer eines neuen Lebensgefühles, er ist zur Bereicherung des Lebens bestimmt, er soll dem Menschen dienen und ihn nicht zum Sklaven machen.

Wir haben diesem Gesetz einen neuen Namen gegeben. Sein Name ist Programm. Möge die neue Straßenverkehrsordnung mit helfen, die Anarchie zu überwinden.

In der Büchse der Pandora blieb, nachdem das Unheil entwichen war, die Elpis, die Hoffnung, zurück. Sie möge uns Wille und Kraft geben, den drängenden Aufgaben unserer motorisierten Zeit, dem Verkehrsproblem in allen seinen Auswirkungen und Verzweigungen, gerecht zu werden. (*Beifall bei der SPÖ.*)

**Präsident Olah:** Als nächster Redner ist Herr Abgeordneter Dr. van Tongel zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

**Abgeordneter Dr. van Tongel:** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die Abgeordneten der Freiheitlichen Partei werden den beiden in Beratung stehenden Gesetzen, dem Bundesverfassungsgesetz über die Änderung einiger Kompetenzbestimmungen unserer Bundesverfassung und dem neuen Straßenverkehrsgesetz, dessen Name Straßenverkehrsordnung 1960 ist, ihre Zustimmung geben. Ich darf meiner Genugtuung darüber Ausdruck verleihen, daß dieses so wichtige Gesetz rechtzeitig verabschiedet werden konnte, sodaß es nach Erlassung der nötigen Durchführungsmaßnahmen mit 1. Jänner 1961 in Kraft treten kann.

Bei den Beratungen im Unterausschuß des Handelsausschusses kam eine erfreuliche Übereinstimmung über den Inhalt der Straßenverkehrsordnung zustande. Beide Koalitionsparteien hatten für die Beratung dieses Gesetzes darauf verzichtet, Änderungen nur im gegenseitigen Einvernehmen der beiden Regierungsparteien vorzunehmen, wie dies sonst bei anderen Regierungsvorlagen der Fall ist. Das Gesetz war also „freigegeben“, wie man so schön sagt. Ich darf hervorheben, daß sich diese „Freigabe“ außerordentlich günstig und vorteilhaft ausgewirkt hat. Es kam bei den Beratungen zu echten Diskussionen. Neben

einer Publikumsbefragung wurden alle in Betracht kommenden Stellen und Fachleute gehört. Die Regierungsvorlage wurde einer gründlichen Neubearbeitung unterzogen. Viele Ergänzungen und Neuerungen wurden eingebaut.

Trotz anfänglich recht unterschiedlicher Stellungnahmen der Vertreter der drei Parteien kam es in fünfmonatigen intensiven Beratungen zu einer einhelligen Auffassung, sodaß bereits der Handelsausschuß das Gesetz einstimmig annehmen konnte. Dies beweist, meine Damen und Herren, daß die neue Beratungsmethode durchaus geeignet ist, zu positiven Ergebnissen zu führen, denn im Vordergrund der Beratungen standen bei diesem Gesetz nicht etwa parteipolitische Probleme oder Ansichten, sondern ausschließlich der Wunsch, im Interesse der gesamten Bevölkerung ein gutes, ein modernes Gesetz zu schaffen.

Es ist ein Gebot der Korrektheit, für mich aber auch eine besondere Genugtuung, dies an dieser Stelle hervorzuheben und zu sagen, daß wir wünschen würden, daß das, was heute hier als ein rühmenswerter Ausnahmsfall geschildert werden kann, nicht eine einzige Ausnahme bleibt, sondern daß wir auch in Zukunft solche „freigegebene“ Regierungsvorlagen des öfteren beraten können und daß eine solche „Freigabe“ auch bei anderen Gesetzen möglich wird, denn dieser Ausnahmsfall hat bewiesen, daß es auch so geht und, wie ich beifügen darf, sogar recht gut geht. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Ich glaube auch sagen zu können, daß eine solche gründliche Beratungsweise wichtiger Gesetze sicherlich das Ansehen der Volksvertretung und ihrer Mitglieder in der Bevölkerung heben würde, zumal die Schaffung guter Gesetze doch nur im Interesse aller Österreicher liegt.

Unsere Straßenverkehrsordnung ist ein Gesetz, das jeden Österreicher und jede Österreicherin angeht. Es ist ein Gesetz für alle Menschen, die unsere Straßen benützen, und das sind in Stadt und Land alle Einwohner, Mann und Frau ebenso wie Kind und Greis, die Fußgänger ebenso wie die Kraftfahrer und die Radfahrer. Ihnen allen soll es Sicherheit geben, soll es ermöglichen, ihren beruflichen Aufgaben nachzugehen, aber auch zur Erholung Gottes freie Natur aufzusuchen. Sie alle aber wollen und müssen ihr Ziel ungefährdet erreichen. Leider aber ist durch die ungeheure Zunahme der Motorisierung auch die Zahl der Unfälle auf unseren Straßen ungewöhnlich stark gestiegen und damit die Zahl der Toten und Verletzten. Eines der wesentlichsten Ziele der neuen Straßenverkehrsordnung ist es daher, durch geeignete Maßnahmen die große Zahl der Verkehrsunfälle auf den österreichischen Straßen zu verringern

1420

Nationalrat IX. GP. — 36. Sitzung — 6. Juli 1960

und trotz der zu erwartenden weiteren Zunahme des Verkehrs die Sicherheit auf unseren Straßen zu erhöhen.

Meine Damen und Herren! Ich darf hervorheben, daß vor allem die beiden Entschließungen, die als Anträge der drei in diesem Hohen Hause vertretenen Parteien heute zur Beschußfassung vorliegen, sehr wesentliche Forderungen zum Inhalt haben. Vor allem ist das Ersuchen an die Bundesregierung, alsbald eine Novelle zum Kraftfahrgesetz 1955 vorzulegen, von wesentlicher Bedeutung. Es ist unbedingt erforderlich, daß auch unser Kraftfahrgesetz den Bestimmungen der neuen Straßenverkehrsordnung angepaßt wird. Darüber hinaus müssen seine Bestimmungen der Entwicklung der Technik und der fortschreitenden Motorisierung und der noch zu erwartenden Verkehrsentwicklung Rechnung tragen.

Leider ist es, wie uns bei den Beratungen erklärt wurde, aus verfassungsrechtlichen Gründen derzeit noch nicht möglich, alle zur Regelung unseres Verkehrswesens erforderlichen Vorschriften in einem einzigen umfassenden und modernen Bundesgesetz zusammenzufassen, das alle einschlägigen Bestimmungen auch hinsichtlich ihrer Ausführung und einheitlichen Durchführung im ganzen Bundesgebiet enthält. So werden daher bis auf weiteres zwei Gesetze, die Straßenverkehrsordnung und das Kraftfahrgesetz, diese Probleme regeln.

Ich möchte meine Meinung zum Ausdruck bringen, daß diese Tatsache vielleicht der einzige Schönheitsfehler ist, der unserer Verkehrsgesetzgebung jetzt noch anhaftet. Ich möchte namens meiner Fraktion der Hoffnung Ausdruck geben, daß es vielleicht in absehbarer Zeit möglich werden wird, die verfassungsrechtlichen Probleme einer einvernehmlichen Lösung zuzuführen, sodaß die Erfüllung des Wunsches möglich wird, zu einem einheitlichen Gesetz zu kommen, das eben alles, was zum Verkehr gehört, umfaßt.

In der Entschließung des Nationalrates werden einige Forderungen demonstrativ aufgezählt, die unserer Meinung nach bei der Novellierung des Kraftfahrgesetzes unbedingt berücksichtigt werden sollen. Ich darf, was auch mein Vorredner schon hervorgehoben hat, nur die Verschärfung der Bestimmungen über den Führerscheinentzug anführen. Es scheint mir neben drakonischer Strafdrohung vor allem eine Sicherung gegen Verkehrsünder und Verkehrswildlinge zu sein, wenn man solchen Menschen die Berechtigung zur Führung eines Kraftfahrzeuges entzieht. Denn solche Elemente, die eine Gefahr für alle Straßenbenutzer darstellen, sind keiner Schonung würdig.

Die zweite, ebenfalls als Dreiparteiantrag vorliegende Entschließung bezweckt eine Willenskundgebung des Nationalrates hinsichtlich einiger Punkte, vor allem hinsichtlich der Verkehrsaufklärung und der Verkehrserziehung. Der Wunsch, der hoffentlich heute hier zur einstimmigen Annahme gelangt, nämlich die Einführung eines Verkehrserziehungsunterrichtes als obligatorisches Unterrichtsfach in unseren Schulen, ist eine unabdingbare Forderung und eine ganz wesentliche Voraussetzung für die Einhaltung der Vorschriften des neuen Gesetzes.

Meine Damen und Herren! Dieses neue Gesetz wird überhaupt nur dann die praktische Bewährungsprobe bestehen, wenn es gelingt, die Bevölkerung in umfassendem Ausmaß von der Zweckmäßigkeit, von der Richtigkeit und, ich möchte beifügen, auch von der Notwendigkeit seiner Bestimmungen zu überzeugen. Und hier ist gerade der Unterricht in der Schule von wesentlichster Bedeutung.

Ich darf auch noch unterstreichen, daß die Schulung unserer Sicherheitsorgane, die in der Entschließung auch angeführt ist, weniger mit Hinweisen auf die rein formalen Bestimmungen des Gesetzes zu bestreiten sein wird, sondern vor allem mit dem Nachdruck auf die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs. Und wir hoffen, daß diese Schulung einzelnen Organen, die sich auf eine möglichst große Anzahl von Anzeigen wegen Parksünden oder anderer Kleinigkeiten zu spezialisieren scheinen, den Sinn und Zweck eines modernen Verkehrsgesetzes klarer machen wird.

Meine Damen und Herren! In diesem Gesetz, das haben beide Vorredner schon hervorgehoben, ist eine Reihe von Wünschen, die wir bei der Beratung geäußert haben, nicht berücksichtigt worden. Sie konnten nicht alle berücksichtigt werden, und sicherlich hat der eine oder der andere eine Reihe von Wünschen noch für die Zukunft angemeldet. Wir haben uns aber um eine einheitliche Auffassung bemüht. Ich darf das unterstreichen, was Herr Dr. Miggisch eben ausgeführt hat. Gerade weil das Gesetz „freigegeben“ war und gerade weil man es sich hätte einfach machen können und im Hohen Hause in einer freigegebenen Abstimmung auch die Mehrheit hätte entscheiden lassen können, hatten wir den Ehrgeiz — ich darf das vielleicht auch im Namen der anderen Kollegen sagen —, durch eine einstimmige Auffassung, auf die wir uns geeinigt haben, zu beweisen — auch das ist heute hier schon unterstrichen worden —, daß der Nationalrat in einem solchen Belange, wenn man ihm die nötige Möglichkeit dazu gibt, durchaus arbeitsfähig ist und diese Arbeitsfähigkeit nicht nur

in der Schaffung eines Gesetzes unter Beweis stellt, sondern daß er dann sogar, wie diese Materie beweist, den Ehrgeiz hat, differente Auffassungen zu überwinden und zu einer einhelligen Lösung zu kommen. Ich glaube, daß ein so schwieriges und wichtiges Gesetz wie gerade dieses den nötigen Widerhall in der Bevölkerung in einem viel höheren Maß finden wird, wenn es sich auf eine einstimmige Willenskundgebung der Volksvertretung beziehen kann.

Ich darf bei der Besprechung des Zustandekommens der neuen Straßenverkehrsordnung vor allem auch der hingebungsvollen und unermüdlichen Mitarbeit der damit beauftragten Beamtenchaft des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau gedenken. Ohne die hervorragende Tätigkeit aller daran beteiligten Herren schmäler zu wollen, darf ich doch zwei Namen hervorheben, die vor allem im Stadium der parlamentarischen Beratungen die Arbeit der Abgeordneten hervorragend unterstützt und gefördert haben. Es sind dies Herr Sektionschef Dr. Habel und Herr Ministerialrat Dr. Lehne gewesen, denen ich an dieser Stelle den besonderen Dank zum Ausdruck bringen möchte. Herr Ministerialrat Dr. Lehne ist der Verfasser des Entwurfes des neuen Gesetzes. (*Beifall bei ÖVP und FPÖ.*) Er hat jahrelang unermüdlich Vorarbeiten geleistet, und ihm ist es auch zu danken, daß die erforderliche Übereinstimmung mit der Regelung in anderen Staaten bis in die allerjüngste Zeit entsprechend erzielt werden konnte, ein Problem, das gerade für Österreich als Fremdenverkehrsdurchzugsland von entscheidender Bedeutung ist. Beide Herren sind stets auf die nicht immer leichten und manchmal recht komplizierten Wünsche der Mitglieder des Unterausschusses eingegangen und haben innerhalb kürzester Zeit die erbetenen Unterlagen für unsere Wünsche beigebracht.

Ein ganz besonderer Dank — auch das möchte ich hier zum Ausdruck bringen — gebührt den Beamten und den Beamtinnen der Parlamentsdirektion, die durch ihre unermüdliche Tätigkeit sehr wesentlich zur rechtzeitigen Fertigstellung des Gesetzes beigetragen haben.

Meine Damen und Herren! Die neue Straßenverkehrsordnung soll ein Gesetz zur modernen Ordnung unseres Verkehrs sein. Sie soll allen Benützern unserer Straßen die Sicherheit gewährleisten, ohne eine einzelne Gruppe zu bevorzugen. Sie soll den Erfordernissen eines modernen und flüssigen Verkehrs dienen, der unter allen Umständen sicher sein muß; denn ohne Sicherheit gibt es noch mehr Unfälle, gibt es noch mehr Tote und Verletzte. Und gerade die immer weiter zunehmende Motorisierung, von der mein Herr Vorredner

gesprochen hat, erfordert in die Zukunft greifende Maßnahmen, und wir haben deshalb vielfach Neuland betreten müssen. Hier wird auch erst die praktische Erfahrung in der Durchführung des Gesetzes zeigen, ob uns dies gelungen ist.

Meine Damen und Herren! Ich darf mich nun noch ganz kurz einzelnen Bestimmungen zuwenden.

Die Hilfeleistungspflicht, die im § 4 vorgesehen ist, ist ein Gebot moderner Humanität. Wir rechnen damit, daß die gesamte Bevölkerung, ob Kraftfahrer oder Nichtkraftfahrer, den Sinn, der in dieser Hilfeleistungspflicht ausgesprochen ist, erkennt.

Zu der heiklen Frage der Alkoholbeeinträchtigung, die sicherlich in den kommenden Diskussionen hier im Hause noch erörtert werden wird, darf ich sagen, daß der Unterausschuß zu einer sehr radikalen Lösung gekommen ist. Die radikale Lösung ist aber dann vertretbar, wenn man weiß, wie die Alkoholbeeinträchtigung die Verkehrssicherheit beeinflußt. Die Lösung, bereits bei 0,8 Promille Alkoholgehalt in der Atemluft eine Alkoholbeeinträchtigung anzunehmen, den Betreffenden an der Führung eines Kraftfahrzeugs zu hindern und dann, wenn er einen Unfall mit tödlicher oder erheblicher Verletzung verursacht hat, einer zwangsweisen Blutprobe zu unterziehen, war Gegenstand sehr sorgfältiger Überlegungen und Überprüfungen.

Der Unterausschuß hat zu diesem Punkt zwei Vertreter des Obersten Gerichtshofes und einen Senatspräsidenten des Verwaltungsgerichtshofes gehört. Wir haben sehr sorgfältig die verfassungsrechtliche Frage geprüft, und um alle Möglichkeiten einer Anfechtung dieser Bestimmung auszuschließen, wurde die genannte Bestimmung zur Verfassungsbestimmung erklärt. Sowenig meine Kollegen und ich der Häufung von Verfassungsbestimmungen zustimmen können, so haben wir in diesem Fall doch diese Verfassungsbestimmung sogar angeregt, weil wir der Meinung sind, es könnte einem solchen Gesetz wie der neuen Straßenverkehrsordnung nichts Schlimmeres passieren, als bei erster Gelegenheit in einem so entscheidenden Punkt, wie ihn der § 5 darstellt, etwa aus rein formalrechtlichen Gründen vom Verfassungsgerichtshof aufgehoben zu werden. Deshalb haben wir hier und auch an zwei anderen Stellen der Erklärung als Verfassungsbestimmung zugestimmt.

Wer sich in alkoholverdächtigem Zustand weigert, sich einer Blutprobe zu unterziehen, kann dies tun, er riskiert allerdings eine hohe Verwaltungsstrafe. Da ein solcher Fall nur vorkommen wird, wenn der betreffende Mann

1422

Nationalrat IX. GP. — 36. Sitzung — 6. Juli 1960

schon sehr wesentliche Zeichen einer Alkoholisierung aufweist und wenn überdies durch den von ihm verursachten Unfall ein Toter oder zumindest ein sehr erheblich Verletzter auf der Straße liegt, kann, so glaube ich, dieser Eingriff in die Freiheit des einzelnen mit Rücksicht auf die höheren Interessen, die hier obwalten, gerechtfertigt werden.

Die drakonischen Strafbestimmungen sind, meine Damen und Herren, ich gebe es zu, ungewöhnlich. Sie haben vor allem bei einer Reihe von Persönlichkeiten des Rechtslebens eine gewisse Kritik ausgelöst. Wir haben uns aber zu diesen drakonischen Strafbestimmungen durchgerungen; denn wir sind folgender Meinung: Da alle anderen Mittel bisher versagt haben, die Sicherheit auf unseren Straßen gegen Wildlinge und Exzedenten zu gewährleisten, versuchen wir es jetzt einmal mit drakonischen Strafdrohungen und auch mit der Verhängung drakonischer Strafen. Ich glaube, es wird sich erweisen müssen, ob dieses Mittel richtig war. Sollte auch das noch nichts nützen, dann, glaube ich, wird der Hohe Nationalrat gezwungen sein, die Frage neuerlich zu prüfen und diese Strafen vielleicht noch zu verschärfen oder zu ganz anderen, neuen Methoden überzugehen; denn das hohe Rechtsgut, die Persönlichkeit und das Leben unserer Mitbürger zu schützen, ist eine so wesentliche Aufgabe, daß hier die Gesetzgebung die notwendigen Maßnahmen zu treffen haben wird.

Wir haben auch hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit keine gesetzliche Regelung vorgeschlagen, sondern die Ermächtigung des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau im Gesetz belassen, weil zweifelsohne die Frage der Geschwindigkeitsbegrenzung auf Freilandstraßen noch sehr sorgfältig geprüft werden muß und weil hier auch internationale Zusammenhänge gewahrt werden müssen. Man kann nicht den ausländischen Kraftfahrern, die zu vielen Zehntausenden auf Österreichs Straßen fahren, eine Regelung zumuten, die sie in ihrem eigenen Heimatland nicht haben. Hier wird daher eine Übereinstimmung mit den Nachbarstaaten herzustellen sein.

Wir haben vor allem für die Fußgänger eine Reihe von Maßnahmen getroffen, die gerade in den größeren Orten, Städten und Märkten von wesentlicher Bedeutung sind.

Wir haben aber andererseits auch das Verhalten der Fußgänger unter Strafsanktion gestellt, wenn es den Voraussetzungen des modernen Verkehrs widerspricht. Auch der Fußgänger muß sich als Verkehrsteilnehmer fühlen. Er hat den vollen Schutz der Gesetzgebung erhalten; wir erwarten aber auch von ihm, daß er im Rahmen der gesetzlichen Bestim-

mungen seinerseits durch diszipliniertes Verhalten auf den Straßen beiträgt, diesen Sinn und Zweck des Gesetzes zu erfüllen.

Und so darf ich, meine Damen und Herren, meine Betrachtungen damit abschließen, daß ich hoffe, daß erstens einmal diese neue Beratungsmethode, die wir bei diesem Gesetz unter Beweis gestellt haben und die bewiesen hat, daß auch die Opposition des Hohen Hauses nicht nur bereit und gewillt, sondern auch in der Lage ist, bei einem großen Gesetzgebungswerk höchst aktiv mitzuwirken, bei anderen Vorlagen ihre Fortsetzung findet, zum zweiten aber, daß dieses Werk, das, wie ich annehme, heute hier einstimmig verabschiedet wird, ein Gesetz zum Wohle der österreichischen Bevölkerung sein wird und zur Erhöhung der Sicherheit auf unseren Straßen und damit zum Wohle unseres Vaterlandes wird. (*Beifall bei der FPÖ.*)

**Präsident Olah:** Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Hartl das Wort.

**Abgeordneter Hartl:** Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wenn heute im Hohen Hause die Straßenverkehrsordnung 1960 verabschiedet wird, so gestatten Sie mir, daß ich als Obmann des Unterausschusses, der vom Handelsausschuß beauftragt wurde, die Regierungsvorlage vom 17. Juli 1959 zu behandeln, einiges über die Arbeit im Unterausschuß berichte.

In dem Bestreben, ein zweckentsprechendes Gesetz vorzubereiten, hatten sich Abgeordnete aller Parteien im Unterausschuß vereinigt. Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau hat ein Team bekannter Fachleute für die Beratungen zur Verfügung gestellt. Ebenso nahm ein Experte des Bundesministeriums für soziale Verwaltung an den Beratungen teil. Abgeordnete und Beamte begannen ihre Arbeit mit besonderer Ge-wissenhaftigkeit und mit besonderem Fleiß, die sich von Sitzung zu Sitzung steigerten. Zeugnis hiefür gibt die Anzahl der Wortmeldungen, die während der 24 Sitzungen des Unterausschusses vorgenommen wurden. Insgesamt waren es 1697. Die Diskussion während der Beratungen wurde sachlich geführt, und als Obmann hatte ich nie Gelegenheit, um in der Polizeisprache zu reden, hier einzuschreiten.

Der Unterausschuß hat seine Aufgabe nicht, wie man sonst zu sagen pflegt, vom grünen Tisch aus erledigt, sondern er ist mit gewissen Fachkenntnissen ans Werk gegangen. Nicht nur, daß fast alle dem Unterausschuß angehörenden Abgeordneten sowie die mitarbeitenden Beamten selbst Kraftfahrer sind, wurden im Laufe der Sitzungen 28 Experten, und zwar der Ge-

richtsmedizin, des Verfassungsdienstes, des Gemeinde- und des Städtebundes, der Rettungsgesellschaft, der Polizei, der Feuerwehr, des Bundesheeres, des Verwaltungsgerichtshofes, des Verfassungsgerichtshofes, des Bundesministeriums für Inneres sowie des Bundesministeriums für Justiz, zu den Beratungen herangezogen. Sie haben ihre Auffassung zu den verschiedensten Fragen, die ihnen von den Mitgliedern des Unterausschusses vorgetragen wurden, kundgetan und dann gemeinsam mit diesen präzisiert. Aber auch die einschlägigen interessierten Organisationen und Verbände, wie Gemeindepunkt, Städtebund, Sportorganisationen und so weiter, hatten dem Unterausschuß brieflich ihre Wünsche übermittelt.

Die Regierungsvorlage hatte 105 Paragraphen, genauso viele wie das jetzt zu beschließende Gesetz. Von den 105 Paragraphen der Regierungsvorlage wurden 89 abgeändert und neu formuliert. Sie ersehen hieraus, mit welcher Gründlichkeit die Arbeit geleistet wurde.

Das neue Gesetz ist gut, ja ich möchte fast sagen, es ist sehr gut! Es ist ein Gesetz von großer Tragweite. Die Auswirkungen dieses Gesetzes werden sich aber nur dann bemerkbar machen, wenn streng auf die Einhaltung der verschiedenen Gebote und Verbote geachtet wird. Der Bundesicherheitswache sowohl wie auch der Bundesgendarmerie wird die Hauptlast zuteil, auf die Einhaltung dieses Gesetzes zu achten. Ich hoffe, daß die Bevölkerung das notwendige Verständnis zeigen wird. Wir werden nur dann über den Verkehrsstod und über die Verkehrsunfälle siegen, wenn sich die Verkehrsmoral bessert und sich alle Verkehrsteilnehmer diszipliniert verhalten.

Abschließend darf ich als Obmann des Unterausschusses allen Dank sagen, die an der Vollendung dieses Gesetzes mitgewirkt haben. Vor allem danke ich namens der im Unterausschuß tätig gewesenen Abgeordneten der Bevölkerung, die sich in großer Zahl an der Beantwortung der Publikumsfragen beteiligt hat.

Auf Grund der drei Fragestellungen wurden dem Unterausschuß beziehungsweise den Mitgliedern des Unterausschusses 2760 Antwortschreiben übermittelt. Es war erstmalig in der Geschichte des österreichischen Parlamentarismus, daß sich ein Ausschuß bei seinen Beratungen mit einigen wichtigen Fragen zu einem zu beschließenden Gesetz durch die Presse an die Bevölkerung wandte. Der Widerhall war einmalig. Aus allen Teilen unseres Vaterlandes kamen Schreiben. Manche — und das muß man verstehen — waren diktiert von der persönlichen Einstellung

zu den Fußgängern einerseits und zu den Kraftfahrern auf der anderen Seite. Da wurde auch so mancher „guter Rat“, be treffend die Strafen für Verkehrssünder, gegeben. Zum Beispiel regte einer an, man solle dem Autofahrer, der sich unbotmäßig benimmt, aus allen vier Rädern die Luft auslassen. (*Heiterkeit.*) Ansonsten war der Großteil der Antwortschreiben sehr sachlich gehalten.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich als Abgeordneter, wie es heute bereits einmal geschehen ist, den Vorschlag zur Diskussion stellen, künftighin bei Gesetzentwürfen, die einen großen Teil der Bevölkerung betreffen, so wie bei der Straßenverkehrsordnung die Öffentlichkeit zur Mitarbeit heranzuziehen. Ich darf in diesem Zusammenhang der Presse für ihre Unterstützung Dank sagen. Ebenso danke ich dem Polizeioberkommissär Dr. Weinmann, der die 2760 im Unterausschuß eingelangten Schreiben sichtete und darüber dem Unterausschuß Bericht erstattete.

Dank gebührt auch den von mir eingangs erwähnten Beamten des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau Dr. Habel, Dr. Lehne, Dipl.-Ing. Homola und Dr. Kammerhofer. Vom Sozialministerium waren Dr. Fritza und Dr. Ventruba abwechselnd bei den Sitzungen des Unterausschusses anwesend. Die Parlamentsdirektion unterstützte den Ausschuß in seiner Arbeit, indem alle neuen Beschlüsse und Formulierungen sofort in geeigneter Weise richtiggestellt und vervielfältigt wurden. Hier danke ich besonders Herrn Dr. Esterer.

Ich danke aber auch dem Herrn Minister Dr. Bock, der vor Jahren die Initiative zur Schaffung eines neuen Straßenpolizeigesetzes ergriff. Seinen Referenten und Experten ist es zu danken, daß der Entwurf nicht nur klar und für jedermann verständlich abgefaßt ist, sondern auch bis in das kleinste Detail ausgearbeitet wurde, sodaß sich die Verwaltungsbehörden vermutlich umfangreichere Durchführungsbestimmungen ersparen können.

Desgleichen danke ich dem Herrn Staatssekretär Weikhart, der in unermüdlicher Anwesenheit die Tätigkeit des Unterausschusses unterstützte, dem Herrn Nationalrat Kulhanek, der nicht nur Berichterstatter im Hause ist, sondern es auch im Unterausschuß war und seine Aufgabe gut erfüllt hat. Ebenso möchte ich dem Herrn Schriftführer Dr. Weihs für seine Bemühungen herzlich Dank sagen.

Übrigbleibt noch der Rest des Unterausschusses: Kollege Ehgartner, Kollege Holoubek, Kollege Misch, Kollege Sebinger, der ja ein gewisses Opfer bringen mußte: Er wurde von uns als eine Art Versuchskaninchen bei

der Prüfung des Alcotest-Röhrchens verwendet. (*Heiterkeit.*) Er mußte ein Vierterl Wein trinken. (*Abg. Jonas:* *Das ist doch kein Opfer für ihn!*) Aber auch den Herren Kollegen Strasser und Dr. van Tongel sage ich Dank. (*Abg. Strasser:* *Aber ich war nicht bei der Alkoholprobe dabei! — Heiterkeit.*)

Hohes Haus! Das Werk ist gelungen. Uns allen und darüber hinaus der gesamten Bevölkerung obliegt es, darauf zu achten, daß dieses Gesetz genau befolgt wird. Damit soll erreicht werden, daß auf allen Straßen und Wegen Ordnung herrscht und die vielen Unfälle mit ihren Tausenden von Opfern von der Straße gebannt werden. Möge der Schutzpatron der Kraftfahrer, Sankt Christophorus, weiterhin über uns alle die schützende Hand halten, und mögen uns die Worte, die allen Verkehrsteilnehmern immer und immer wieder zugerufen werden, ein gewisses Vermächtnis sein, die Worte, die da lauten: „Komm gut heim!“ (*Beifall bei der ÖVP.*)

**Präsident Olah:** Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Strasser das Wort.

**Abgeordneter Strasser:** Hohes Haus! Es ist jetzt so viel Dank gesagt worden, und es ist, glaube ich, jedem gedankt worden, der irgendwie am Zustandekommen dieses Gesetzes mitgearbeitet hat, daß ich die Tagung nicht dadurch verlängern möchte, daß ich nun eine nochmalige Aufzählung beginne. Ich schließe mich den Worten aller Vorredner auf diesem Gebiete an.

Die Darstellung, die meine Kollegen von den Arbeiten im Unterausschuß gegeben haben, zeigt, daß ein weites Maß von Übereinstimmung eingetreten ist. Aber — Herr Kollege van Tongel und auch andere haben es gesagt — jeder von uns findet einige Schönheitsfehler in diesem neuen Gesetz, das ja in vielen seiner Punkte ein Kompromiß darstellt. Es ist ja auch so, daß jeder von uns einige besondere Schwerpunkte, möchte ich sagen, in diesem Gesetz gehabt hat. Der Kollege van Tongel hat sich zum Beispiel vor allem als Hüter der Verfassung zu bewähren versucht, der Kollege Sebinger hat seine Interessen vor allem auf dem § 30 gehabt — das sind wieder nicht die Menschenrechte, sondern andere Rechte —, und es hat also jeder von uns sein eigenes Spezialgebiet gehabt. Für mich lag der Schwerpunkt eigentlich auf vier verschiedenen Fragen. Das war das Problem des Fußgängerschutzes, das Problem des Sonntagfahrverbotes für Lastkraftwagen, die Alkoholregelung und die Frage der Geschwindigkeiten. Selbstverständlich ist es mir so wie vielen meiner Kollegen ergangen, daß ich nicht mit allen meinen Auffassungen

durchgedrungen bin, und ich glaube, man soll bei dieser Gelegenheit doch auch die Differenzen, die in manchen Fragen bestanden haben und bestehen, aufzeigen, da wir ja auch in die Zukunft blicken.

Hohes Haus! Meine Damen und Herren! In diesem Saal haben 165 Abgeordnete ihren Sitz, und mit unseren Gästen auf der Galerie und mit den Beamten und Journalisten mögen wir rund 300, die im Couloir inbegriffen, sein. Ohne jegliche prophetische Gabe kann ich jetzt mit apodiktischer Gewißheit voraussagen, daß mindestens 30 von uns in den nächsten zehn Jahren durch Verkehrsunfälle zumindest verletzt werden. Diese Voraussage erlaubt uns die österreichische Bundesstatistik, nach der im vergangenen Jahr rund 70.000 Menschen, das ist 1 Prozent unserer Bevölkerung, durch Verkehrsunfälle verletzt oder getötet worden sind.

Die Zahl jener, die auf unseren Straßen buchstäblich zu Tode gerädert worden sind, liegt über 2000. Es waren in Vorarlberg 68, in Tirol 96, in Salzburg 191, in Kärnten 117, in der Steiermark 422, in Oberösterreich 302, im Burgenland 95, in Niederösterreich 579 und in Wien 171 Menschenleben.

Diese Statistik sagt nicht weniger, als daß derzeit zwei Drittel unserer Mitbürger damit rechnen müssen, einmal in ihrem Leben bei einem Verkehrsunfall körperlich zu Schaden zu kommen. Wehn die Unfallskurve weiter steigt wie bisher, so wird in Kürze jedermann damit rechnen müssen, mindestens einmal im Leben auf der Straße sein Blut zu vergießen.

Der Straßenunfall ist nicht mehr ein „Un“-Fall, ein Fall außerhalb des Gewöhnlichen, wie etwa eine Zugsentgleisung, er ist zum Normalfall, zum normalen, jedermann treffenden Folgefallo des motorisierten Straßenverkehrs geworden. Ich frage, und wir fragen uns: Ist dieses Dauermassaker auf unseren Straßen, das unsere Volksgesundheit mehr schädigt als die meisten Krankheiten und uns nebenbei jährlich an die 3 Milliarden Schilling kostet, ist dieses Dauermorden wirklich der unabdingbare Preis der Motorisierung?

Auch andere Länder ringen mit dieser Frage. Nirgendwo auf der Welt wütet jedoch die Straßenpest so wie bei uns. Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa wies in einer Zusammenstellung für 1957 darauf hin, daß Österreich den gefährlichsten Straßenverkehr der Welt besitzt. Rechnet man die Zahl der Unfälle auf die Einwohnerzahl um, so entfielen zum Beispiel auf 10.000 Einwohner in Norwegen 15 Verkehrsunfälle, in Italien 32, in Österreich 88 und im vergangenen Jahr bereits 100. Rechnet man die Unfälle auf die Motorfahrzeuge um, so

entfielen in Schweden auf 10.000 Fahrzeuge 169 Unfälle, in Großbritannien 408, in Österreich 974 Unfälle. Man kann es drehen, wie man will, Österreich liegt wirklich unangefochten an der Spitze dieser unehrenvollen Weltrangliste.

Dieser österreichische Weltrekord ist in Wirklichkeit noch unangefochtener, als man glaubt. Man wagt es kaum auszusprechen, meine Damen und Herren: unsere Bundesstatistik ist falsch. Ich sage nicht mehr und nicht weniger: sie ist einfach falsch! Die Wirklichkeit ist noch schlimmer als die Zahlen, die ich vorhin zitierte. Unsere Bundesstatistik zählt nämlich nicht, wie international üblich, alle jene zu den Verkehrstoten, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall sterben. So kommt es zum Beispiel, daß uns die Bundesstatistik für 1959 für Wien nur 171 Tote angibt, daß aber der sehr klare und detaillierte Verkehrsunfallsbericht der Bundespolizeidirektion Wien und des Wiener Statistischen Amtes 240 Verkehrstote meldet, das sind rund 40 Prozent mehr, als die Bundesstatistik angibt. Man kann also mit Fug und Recht annehmen, daß die Zahl der jährlich auf unseren Straßen Getöteten näher bei 3000 als bei 2000 liegt. Ich bin gewiß: wenn diese blutigen Tatsachen wirklich ins Bewußtsein unserer Bevölkerung dringen, dann wird kaum jemand an den manchmal drakonischen Bestimmungen der neuen Straßenverkehrsordnung Anstoß nehmen. Dem Blutbad auf unseren Straßen muß endlich ein Ende gesetzt werden.

Meine Damen und Herren! Dieses Blutbad auf den Straßen ist, wie ich schon sagte, nicht nur ein Blutbad in Österreich, es ist ein Blutbad in Europa. Wenn wir die Zahlen der europäischen Wirtschaftskommission ansehen, so sehen wir, daß jährlich in Europa durch Verkehrsunfälle die Bevölkerung einer Stadt so groß wie St. Pölten ausgerottet wird und daß weit über 1 Million Menschen schwer verletzt und in Mitleidenschaft gezogen wird. Man nimmt an, daß die Kosten, die aus den Verkehrsunfällen durch Sachschaden, durch Spitalsbehandlung, durch Produktionsausfälle entstehen, ungefähr 2 Prozent des Nationaleinkommens ausmachen. Ich habe neulich einmal diese Kosten für Österreich mit etwa 2 Milliarden Schilling angenommen. Fachleute haben mir gesagt, die Kosten, die uns aus den Verkehrsunfällen entstehen, lägen zweifellos näher bei 3 Milliarden Schilling im Jahr.

Nun stehen wir vor der Frage: Was können wir gegen diese Straßenpest unternehmen? Ich glaube, es entsteht hier manchmal ein Mißverständnis, wenn man sagt, daß die Maßnahmen der Verkehrserziehung allein nicht

ausreichen. Die Verkehrserziehung soll sozusagen die Verkehrshygiene bewirken. Wenn man Kindern erzählt, daß sie sich die Zähne putzen sollen, ist das eine nützliche Sache, den Zahnarzt kann man dennoch oft nicht ersparen. Es genügt nicht allein, Sprücherln zu schaffen, wie — ich habe mir da so eine Serie aufgeschrieben —: Wer müde in sein Auto steigt, dem ist ein Unfall sehr geneigt! Oder: Das Lenken ist oft sehr erschwert, wenn man zu dritt am Zweisitz fährt! Der kluge Fahrer sagt sich taktisch, ein Löschgerät ist oft recht praktisch! Für die Verbreitung dieser Sprücherln werden einige Millionen Schilling in unserem Land zur Verfügung gestellt.

Diese kosmetischen Maßnahmen, die unter anderem vor allem vom Kuratorium für Verkehrssicherheit betrieben werden und die auf den Wogen des Österreichischen Touring-Clubs mitgetragen werden, reichen nicht aus; ich will nicht sagen, daß sie völlig überflüssig sind.

Wir müssen uns doch im klaren sein, daß wir bei dem Umfang der Unfälle und Verletzungen, die wir jährlich haben, auf einige Hauptunfallserreger stoßen müssen. Es kann sich nicht nur darum handeln, dem einzelnen gut zuzureden. Wenn wir eine Statistik hätten, wie sie andere Staaten zum Teil besitzen, wenn wir eine solche wirkliche Unfallsursachenstatistik besäßen, würden wir viel klarer sehen. Aber auch ohne diese Statistik zu haben und nach den Erfahrungen anderer Staaten können wir sicher feststellen, daß die Hauptunfallsursachen in der Verhaltensweise der Fahrer, in der technologischen Beschaffenheit des Fahrzeuges selbst und, wenn man will, in der Straße und den Verkehrsleiteinrichtungen liegen, die uns zur Verfügung stehen.

Nun, eine der Hauptunfallsursachen — eine Verhaltensweise — sind zweifellos die alkoholisierten Fahrzeuglenker. Das scheint erstaunlich, wenn man die Statistik der Bundespolizeidirektion Wien durchsieht — die ausgezeichnet ist —; denn wenn man die Unfallsursachen in dieser Statistik durchgeht, kommt man darauf, daß Alkoholisierung am Lenkrad als Unfallsursache erst an neunter Stelle steht. Vorher gibt es andere Ursachen, wie Nichtbeachtung des Vorranges, Unaufmerksamkeit des Lenkers, Unachtsamkeit des Fußgängers, ungenügender Abstand und so weiter, und so weiter. Erst dann scheint die Alkoholisierung als Unfallsursache auf. Wenn das wirklich so wäre, wenn der Alkohol wirklich an neunter Stelle stünde, wäre — das muß ich zugeben — das Gewicht, das wir der Alkoholfrage in unseren Beratungen zugelegt haben, vielleicht etwas übertrieben.

Die Wirklichkeit gab uns aber hier eine sehr klare Antwort. Die Antwort ist nämlich die, daß unsere Polizei derzeit gar nicht in der Lage ist, alkoholisierte Lenker einfach festzustellen.

Es ist niemand anderer als Professor Breiteneker, der Leiter unserer Gerichtsmedizin und in dieser Frage wahrscheinlich der kompetenteste Fachmann, den wir in Österreich haben, der in einem Artikel in der „Wiener Klinischen Wochenschrift“ über „Blutalkohol und Verkehrsunfall“ ausdrücklich festgestellt hat: „Einem Kraftfahrer, der bereits verkehrsgefährdend ist, muß man die Alkoholisierung gar nicht anmerken, was von Polizei- und Gendarmerieorganen immer wieder verkannt wird.“ Nach landläufiger Auffassung wird nämlich nur der als alkoholisiert angesehen, der den Zustand der Volltrunkenheit fast erreicht oder bereits überschritten hat, der torkelt und lallt. Nach Auffassung der Wissenschaftler wirkt sich aber die Alkoholisierung bereits viel früher aus, ist oft selbst für einen Fachmann, einen Arzt, schwer festzustellen und kann daher natürlich auch von unseren Exekutivorganen nicht erkannt werden, denen wir ja bisher überhaupt keine Hilfsmittel zur Feststellung des Alkoholisierungsgrades in die Hand gegeben haben.

Wie sich aber die Alkoholisierung auf die Verkehrssicherheit, auf die Unfallshäufigkeit auswirkt, können wir in jenen Ländern feststellen, die solche Prüfungsmethoden bereits seit längerem eingeführt haben und kennen. Es gibt ja die obligatorische Blutprobe heute zum Beispiel bereits in Deutschland, in der Schweiz, in Norwegen, in Dänemark, in Frankreich — ich glaube, auch in Belgien —, also in einer großen Anzahl europäischer Staaten. Und in manchem dieser Länder und auch in anderen Ländern ist man bereits vor längerer Zeit zu Atemprüfgeräten übergegangen. In diesen Ländern hat die Exekutive daher die Möglichkeit, die Alkoholisierung von Lenkern wirklich festzustellen.

Was ist das Ergebnis? In Deutschland hat sich nach dem Wissenschaftler Laves ergeben, daß die Zahl der Verkehrsdelikte, die alkoholisierte Lenker begehen, unter 10 Prozent liegt, also verhältnismäßig niedrig ist. Es sind aber die tödlichen Unfälle! Er weist nach, daß 40 Prozent der Fahrer, die einen tödlichen Verkehrsunfall verursacht haben, mehr als 0,4 Promille Blutalkohol hatten, daß also 40 Prozent der tödlichen Verkehrsunfälle in direktem Zusammenhang mit einem manchmal sehr geringen Grad von Alkoholisierung standen.

Ähnliche Ergebnisse haben Untersuchungen in den Vereinigten Staaten ergeben. Eine

Untersuchung in Westchester County in New York, die sich über acht Jahre erstreckt hat, hat hervorgebracht, daß bei den Unfällen, bei denen die Lenker getötet wurden, 49 Prozent der getöteten Lenker über 1,5 Promille alkoholisiert waren, und weitere 20 Prozent in einem geringeren Ausmaß angeheizt waren. Also 69 Prozent der getöteten Lenker standen unter Alkoholeinfluß.

Und wo immer — ich möchte das Hohe Haus hier nicht aufhalten — wir die Untersuchungen, die in anderen Teilen der Welt gemacht wurden, kontrollieren, sehen wir, daß man zu ähnlichen Ergebnissen gekommen ist.

Nun ist die Lage in Österreich nicht wesentlich anders. In unserem Land wird getrunken, und zwar jährlich an 5 Milliarden Schilling. Diese 5 Milliarden Schilling, die vertrunken werden, haben, möchte ich sagen, mehrere Auswirkungen. Einmal natürlich ihre Auswirkung auf die Zahl der Unfälle. Wenn wir annehmen, Hohes Haus, daß die Erfahrungen, die in Deutschland gemacht wurden, wonach bei 40 Prozent der tödlichen Verkehrsunfälle Alkohol im Spiel war, auch nur annähernd auf unser Land übertragen werden können, dann ergibt sich, daß, wenn wir imstande sind, den Alkohol vom Volant wegzubringen, jährlich an die 1000 Menschenleben gerettet werden könnten. Aus diesem Grunde glaube ich, daß die Alkoholfrage eine sehr entscheidende Frage in unserem Gesetz ist, und wir sehen, wie stark sich die Alkoholbestimmungen auswirken, ja auch daran, daß die anerkannt niedrigsten Unfallzahlen Europas in jenen Ländern gegeben sind, in denen man die Bestimmungen gegen die Alkoholisierung am schärfsten gefaßt hat. Die verkehrssichersten Länder Europas sind Länder, in denen an und für sich viel getrunken wird. Das sind Norwegen und Schweden. Man hat dort eine 0,5 Promille-Grenze gesetzlich festgelegt und geht mit fast barbarischen Strafen vor, wenn von Fahrern diese Grenze überschritten wird.

Wir konnten uns im Ausschuß nicht über die Promille-Grenze einigen. Ich bedaure das. Ich gebe zu, daß die Lösung, wie wir sie jetzt haben, besser ist als die vorherige und besser als gar keine Lösung. Vom rein medizinischen und menschlich verantwortungsbewußten Standpunkt aus — so argumentiert die „Furche“ — ist es aber völlig sinnlos, von einer zulässigen Höchstgrenze des Blutalkoholspiegels zu sprechen. Die vielen Diskussionen, die über diese Grenze geführt wurden, erwecken zum Teil den Eindruck, als ob man nun ungestraft bis zur Grenze von 0,8 Promilletrinken könnte. „Die Mehrzahl aller Zusammenstöße aber wird nach dem Genuss weit geringerer Alkoholmengen hervor-

gerufen. Jener Spruch, der überall in den Verkehrsämtern zu lesen ist, hat seine absolute Gültigkeit, über seine Richtigkeit kann es gar keinen Zweifel geben: „Trink keinen Alkohol, wenn du fährst, wenn du aber trinkst, dann fahre nicht!“ Das gilt für das Stamperl Schnaps genau so wie für die Flasche Bier.

Doch halt! Hier werden sofort die Zusammenhänge klar: Der Konsum alkoholischer Getränke bringt dem Staat jährliche hunderte Millionen. In jedem Lande sind die alkoholerzeugenden Industrien die finanziell stärksten Unternehmen. Es wäre reine Geschäftsstörung, wollte man hier logische und vernünftige Beschränkungen durchsetzen. Was spielen denn schon die paar tausend Toten jährlich auf den Straßen für eine Rolle? Das Geschäft muß blühen, wer sollte sich finden, der verantwortungsbewußt zu harten Maßnahmen aufrufe?“ Das schrieb die „Furche“ vor einige Tagen. Ich kann mich diesen Ausführungen der katholischen „Furche“ völlig anschließen. Sie hat erkannt, daß hier andere Kräfte im Spiel sind als klare Nützlichkeitserwägungen, und es ist sehr bedauerlich — und jetzt spreche ich wieder für mich selber und zitiere nicht die „Furche“ —, daß sich große Organisationen hier für Interessen einspannen lassen, die nicht die Ihrigen sein können.

Ich denke hier an den Österreichischen Touring-Club. Dieser Österreichische Touring-Club, der maßgeblich am Kuratorium für Verkehrssicherheit beteiligt ist, für den dieses Kuratorium für Verkehrssicherheit mit seinen Sprücherln sogar irgendwie eine propagandistische Grundlage hat, hat es fertiggebracht, in der ersten Nummer seiner „Verkehrs-Revue“, in der die Grundsätze der Bekämpfung der Verkehrsunfälle programmatisch niedergelegt wurden, das Problem des Alkohols nicht einmal mit einem Wort zu erwähnen. Nicht ein Wort findet sich in dieser grundsätzlichen Erklärung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit über die Notwendigkeit der Bekämpfung des Alkoholismus am Volant. (*Widerspruch bei ÖVP-Abgeordneten.*) Später, unter dem Druck der Öffentlichkeit, sind einige kleine Sprücherln erschienen, aber es hat reichlich lange gedauert, und das Herz ist nicht dabei.

Während wir im Unterausschuß tagten, wurde das Zentralorgan des Touring-Clubs nicht müde, Alarmschreie wegen einer vielleicht zu niedrigen Alkoholgrenze auszustoßen. Ja, sogar Broschüren schickte man uns ins Haus — das ist das einzige, was ich je gratis vom Touring-Club erhalten habe —, in denen man fein säuberlich anstrich, was wir zu beherzigen haben. Da lesen wir also zum Beispiel: „Eine generelle Grenze bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,5 ist abzulehnen“. Da steht weiter: „Der Vorschlag des Gesetzgebers,

eine Blutalkoholkonzentration als Grenzwert festzulegen, ist abzulehnen.“ Da steht drinnen, unterstrichen — ich lese nur die Stellen vor, die man unserer besonderen Aufmerksamkeit für würdig gehalten hat —, „daß nach den Untersuchungen von Laves sich herausgestellt hat, daß bei 1 Promille nur“ — nur! — „74 Prozent der Fahrer fahrnsicher sind.“ Nur! Der Schluß daraus: Man soll diese Grenze nicht ziehen, weil ja bei 1 Promille noch 26 Prozent fahren können. Und so geht das weiter.

Seitdem wir diese Frage besprechen, ist es dort nicht ruhig geworden. Und als wir im Unterausschuß zur Frage der Atemprüfgeräte kamen — ich glaube, ich will hier kein Recht für mich in Anspruch nehmen, ich war der erste, der das zur Diskussion gebracht hat —, die wir ja nur deswegen einführen wollten, um die unangenehme Blutprobe, wo immer es möglich ist, nicht durchführen zu müssen, erschienen sofort im Zentralorgan des Touring-Clubs große Bilder auf der ersten Seite mit der Überschrift „Atemschutzgeräte“. Darunter steht: „Solche Atemluftteste sind nicht exakt. Das kann nicht funktionieren.“

Da wir aber verschiedene Methoden der Atemprüfgeräte prüften — es gibt auch andere als diese Dräger-Röhrchen —, erschien 14 Tage später prompt ein anderes Bild mit der Überschrift: „Teurer Alkoholtest“. Da wird uns vorgerechnet, daß ein Breathalyser, ein Standgerät zur Prüfung des Atems, 25.000 S kostet. Ich will dem Österreichischen Touring-Club nicht vorrechnen, wie viele Millionen Schilling er jährlich über das Verkehrskuratorium für Fragen der Verkehrssicherheit erhält, und ob diese 25.000 S im Kampf gegen den Alkoholismus am Lenkrad nicht wirklich gut eingesetzt wären. Aber das ist anscheinend zu teuer.

Damit überhaupt kein Mißverständnis entstehen kann, hat jetzt der Touring-Club sogar ein Kärtchen herausgebracht, auf dem schön zu sehen ist, wieviel man höchstens trinken darf. Ich frage mich, ob sie nicht meinen: wieviel man mindestens trinken soll. (*Abg. Rosa Rück: Das ist bedauerlich!*) Beim Bier ist es ungefähr ein Liter; so viel darf man trinken; darüber wird man bestraft. Beim Wein ist es ein bißchen weniger als  $\frac{1}{2}$  Liter, beim Sekt nicht einmal  $\frac{3}{4}$  Liter — sehr schlecht —, beim Likör so an die drei Stamperln, aber das ist schon ein bißchen zuviel, beim Obstbrand ungefähr zwei Stamperln und so weiter, und da geht eine rote Linie durch. Der Touring-Club erweckt jetzt buchstäblich den Eindruck, als ob es gestattet sei, bis 0,8 Promille Alkohol zu konsumieren.

Meine Damen und Herren! Wenn ich auch nicht mit allen Bestimmungen dieses Gesetzes

1428

Nationalrat IX. GP. — 36. Sitzung — 6. Juli 1960

einverstanden bin — ich hoffe, daß mir der Berichterstatter bei meiner Interpretation zustimmen wird —: Die Grenze von 0,8 Promille ist eine Beweisgrenze. Bei wem 0,8 Promille Blutalkoholkonzentration festgestellt werden, bei dem gibt es keine weiteren Prüfungen mehr, der ist straffällig geworden, der hat seine 5000 S zu zahlen oder er muß eben einige Zeit in „Urlaub“ gehen. Das heißt aber keineswegs, daß der Genuß von Alkohol unter dieser Grenze unbedingt straffrei sein muß, denn es gibt in diesem Gesetz auch einen § 58. Dieser § 58 besagt, daß unbeschadet der Promilleregelung — unbeschadet! — ein Fahrzeug nur lenken darf, wer sich in einer entsprechenden geistigen und körperlichen Verfassung befindet. Es könnte auch jemand unter 0,8 Promille nicht in der entsprechenden körperlichen und daher auch nicht in der geistigen Verfassung sein, um ein Fahrzeug zu lenken.

Ich las in einer anderen Zeitung, die ich nicht verdächtigen kann, dem Touring-Club nahezustehen, auch eine andere sonderbare Interpretation der Alkoholbestimmungen, nämlich die, daß nach diesem Gesetz derjenige, der besoffen am Volant angehalten wird und dann freiwillig das Weiterfahren aufgibt, straffrei sei. Das ist nicht der Fall. Auf Grund dieses Gesetzes ist er nur straffrei, wenn er sein Fahrzeug noch nicht in Betrieb genommen hat. Wenn er in Grinzing vom Heurigen herauskommt und nicht so gescheit ist, ein Taxi zu nehmen und heimzufahren, sondern zuerst versucht, den Wagen zu starten, und wenn ihm dabei der Wachmann auf die Schulter klopft und sagt: Lieber Herr, Sie haben ein bißchen zuviel aufgeladen!, und es ihm eventuell nachweist, dann bleibt er straffrei, wenn er vom Versuch Abstand nimmt. Wenn er aber sein Fahrzeug in Betrieb genommen hat und gefahren ist und bei einer allfälligen Stichprobenkontrolle angehalten wird, dann wird ihm das nicht sehr viel helfen.

Meine Damen und Herren! Ich habe die Alkoholfrage aus dem Grund jetzt etwas ausführlicher behandelt, weil ich wirklich glaube, daß wir hier den Hebel zu einer bedeutenden Herabminderung der Zahl unserer Unfälle ansetzen hätten können, wenn wir den Mut gehabt und uns einem gewissen Druck entzogen hätten. Das, was geschieht, wird sich hoffentlich günstig auswirken. Ich glaube aber, es hätte noch günstiger sein können, und das ist eben einer der Schönheitsfehler, die ich in diesem Gesetz sehe.

Einen Schönheitsfehler gibt es zweifellos auch in den Bestimmungen über die Abnahme der Blutprobe. Die Abnahme der Blutprobe ist keineswegs etwas Unerhörtes im österreichischen Recht. Hier stimme ich dem Kommentar

des Berichterstatters nicht ganz zu, obwohl er ja auch sagte, daß die Meinungen geteilt und wir in Zweifel waren. Er hat aber vor allem die Meinung unterstrichen.

Wir haben in Österreich seit langem Gesetze, die die zwangsläufige Blutabnahme vorsehen: das ist das Epidemiegesetz, das ist das Geschlechtskrankheitengesetz, und das ist auch bei der Vaterschaftsuntersuchung der Fall. Es wäre gar nichts Erstmaliges, wenn wir auch in einem anderen Gesetz, wo es sich wirklich ebenso wie bei den genannten Gesetzen, zum Teil sogar mehr, um das öffentliche Wohl handelt, die Blutabnahme eingeführt hätten, und zwar intensiver, als es jetzt der Fall ist. Denn nach der augenblicklichen Regelung kann eine Blutabnahme angeordnet werden, wenn der Betreffende eine Person getötet oder eine Person erheblich verletzt hat.

Wie schaut hier die Praxis aus im Straßenverkehr? Ich will hier keine Zeitungen aufblättern, aber es ist vorgekommen, daß ein Besoffener in die Schaufenster eines Hauses hineingefahren ist. Vor kurzem fuhr sogar ein riesiges Lastauto — ich weiß nicht, ob da der Alkohol die Ursache war oder vielleicht etwas anderes — irgendwo in Oberösterreich in ein Schlafzimmer hinein und konnte nicht mehr herausgezogen werden, weil sonst das Haus zusammengefallen wäre. Da zufällig niemand in den Betten war, wurde niemand getötet und auch niemand erheblich verletzt. Nach dem jetzigen Gesetzestext müßte man bei dem Mann keine Blutprobe vornehmen, obwohl sicherlich der Tatbestand einer konkreten Gefährdung von Menschenleben gegeben ist.

Es war für uns also nicht leicht, uns hier auf einer Linie zu einigen. Ich begrüße es aber, daß wir immerhin so weit gekommen sind und einen ersten Schritt in dieser Richtung gegangen sind.

Was die anderen Fragen betrifft, freue ich mich, daß es uns gelungen ist, mehr und weiter, als ich es erhoffte, das Verbot des Verkehrs mit schweren Lastkraftwagen Wirklichkeit werden zu lassen. Wenn man in einem Punkt nicht alles erreicht hat, was man wünschte, wurde es vielleicht an einer anderen Stelle wieder kompensiert. Die Tatsache, daß jetzt an Samstagen und Sonntagen die schweren Lastkraftwagen mit Anhängern und Lastkraftwagen mit über 3,5 Tonnen Nutzlast von unseren Straßen verschwinden werden, wird zweifellos sehr zur Verkehrssicherheit beitragen, weil ja gerade an Sonntagen die ungeübten Sonntagsfahrer auf den Straßen anzutreffen sind und bei den Überholmanövern dieser oft mit Diesel fahrenden Fahrzeuge

die schrecklichsten Unfälle zustandekommen. Hier haben wir also einen wirklichen Erfolg in der Richtung auf eine größere Sicherheit auf unseren Straßen erzielt.

Auch die neue Regelung für die Fußgänger, die nun Platz greift, ist zweifellos etwas, was wir zu begrüßen haben.

Es freut mich, daß diese neuen Regelungen nicht bereits morgen in Kraft treten. Wir wurden zwar teilweise kritisiert, weil dieses Gesetz nicht bereits am 1. Juli oder am 15. Juli in Kraft tritt. Das ist aus mehreren Gründen nicht möglich, ist aber aus einem Grund gut. Der Erfolg dieses Gesetzes wird nämlich davon abhängen, ob es uns allen gelingt, die neue Ordnung im österreichischen Straßenverkehr lebendig zu machen, der Bevölkerung die neuen Pflichten und die neuen Rechte, die sie im Straßenverkehr hat, klarzumachen. Manche Regelungen sind nicht einfach, und es wird unser aller Anstrengung bedürfen, um bis zum 1. Jänner 1961 die wichtigsten Grundsätze der neuen Verkehrsordnung jedermann einzuprägen. Es freut mich, daß das gute Klima und die gute Zusammenarbeit der den verschiedenen Parteien angehörenden Mitglieder des Unterausschusses bereits jetzt andeutet, daß wir auch diese Aufgabe gemeinsam meistern werden. (*Lebhafte Beifall bei der SPÖ. — Beifall bei Abgeordneten der ÖVP.*)

**Präsident Olah:** Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Ehgartner. Ich erteile es ihm.

**Abgeordneter Ehgartner:** Meine Damen und Herren! Hohes Haus! Wir wollen heute eine neue Straßenverkehrsordnung verabschieden, die Regierungsvorlage 22 der Beilagen. Wie schon die niedrige Zahl der Beilagen besagt — das haben bereits meine Vorredner und auch der Berichterstatter erwähnt —, wurde dieses Gesetz in sehr vielen Sitzungen und eingehenden Beratungen bis in das kleinste Detail durchgearbeitet, bevor es hierher ins Plenum zur Verabschiedung freigegeben wurde.

Lohnt es sich, über die Straße und den Verkehr so viel zu reden und so viele Worte zu machen? Seit Jahren wächst das Tempo der Motorisierung schneller als der Ausbau unseres gesamten Straßennetzes. Die Straße geht uns alle an, ganz gleich, ob wir in der Großstadt oder auf dem Lande leben. Für die Wirtschaft ist die Straße neben der Eisenbahn und Schifffahrt das erste Fließband, über das Bedarfsgüter schnell und sicher zum Verbraucher gelangen. Für den Privatmann ist die Straße der große Ferienweg. Wir müssen bestrebt sein, durch gute Gesetze und durch gute Verkehrswägen vor allem die entsprechende Sicherheit und den

Schutz des Lebens für unsere Mitmenschen zu gewährleisten.

Natürlich wissen wir, daß wir mit guten Gesetzen hier allein bestimmt nicht auskommen werden. Es fehlt uns vor allem an Straßen und an besseren Straßen (*Beifall bei der FPÖ*) und nicht allein an Gesetzen. Bald werden drei-, ja viermal so viele Fahrzeuge unser Straßennetz befahren. Und deshalb stelle ich auch hier immer wieder die Forderung, bessere Straßen und wieder bessere Straßen zu bauen.

War das vergangene Jahrhundert das Jahrhundert der Schiene, so ist unseres das der Straße. Mehr als hundert Millionen Kraftfahrzeuge haben die Schiene entthront. Und diesen Zug der Zeit kann man auch mit Gesetzen und Verordnungen nicht mehr aufhalten. Wenn wir bei dieser Gelegenheit den internationalen Güterverkehr in Österreich betrachten, so können wir auch hier diese Tendenz beobachten. Im Jahre 1959 wurden rund 22 Millionen Tonnen befördert, die Transportmenge stieg gegenüber dem Jahr 1958 um knapp drei Prozent. Die Abwanderung von der Schiene zur Straße hielt weiter an. Der Anteil der Bahn an dieser Transportmenge sank von 78,4 Prozent auf 71,8 Prozent, während der Anteil des Straßenverkehrs von 8 auf 11 Prozent stieg.

Dieser Verkehr auf der Straße fing zuerst ganz harmlos an, als es am 4. August 1727 in der „Vossischen Zeitung“ hieß, daß ein gewisser Mathematicus eine Carosse erfunden hat, die 14 französische Meilen in zwei Stunden im tiefsten Sand zurücklegte. Eine Wüstenkutsche, ein Spezialfahrzeug für tiefsten Sand, das war der Vorläufer unseres heutigen Automobils. (*Abg. Zeillinger: Da war das Straßenprogramm noch nicht gefäßt!*)

Im „Hamburger Correspondenten“ vom 10. Mai 1733 liest man, „daß eine gewisse vornehme Person, welche sich in königlich-preussischen Diensten befindet, einen curiosen Wagen erfunden, welcher, sobald sich jemand hineinsetzte schnell fortgehet und nach dem es einem beliebet, langsam oder geschwinder fortfähret, auch rechts und links und in einem kleinen Kreise sich umdrehet.“ Es hat sich damals um ein Fahrzeug gehandelt, das mit Federkraft betrieben wurde.

Eine Wendung auf diesem Gebiet brachte die Dampfkraft. Als die englischen Straßen auf Betreiben Mac Adams zu Beginn des neunzehnten Jahrhunderts endlich großzügig verbessert wurden, kam dies nicht allein den Postkutschen zugute, sondern auch ein paar Dutzend Fahrzeugen, die man am besten als Dampfbusse bezeichnet. Schon im Jahre 1827

wurden in England solche Dampfbusse zur Passagierbeförderung eingesetzt, wobei diese Fahrzeuge damals schon Strecken von ungefähr 300 Kilometern zurücklegten.

Nach und nach wurden immer mehr solcher Fahrzeuge eingesetzt, und länger als ein halbes Jahrhundert trieb also die Dampfkraft allerlei Fahrzeuge auf normalen Straßen, bis ungefähr in den Jahren 1880 bis 1890 Gottlieb Daimler die ersten Probefahrten mit einem nach neuen Prinzipien entwickelten Benzин-motor durchgeführt hat und Karl Benz sein Motordreirad erfolgreich erprobte.

Einige Jahre später hatte der Peugeot-Wagen mit einem Daimler-Motor bei einem Fahrradrennen die Strecke Paris—Brest—Paris, 1200 Kilometer, mit einem Stundendurchschnitt von  $13\frac{1}{2}$  Kilometern zurückgelegt. (*Ruf bei der FPÖ: So weit sind wir eh bald wieder!*)

Zehn Jahre nach diesem Rennen, im Jahre 1901, erreichte ein unter Mitwirkung des Konstrukteurs Maybach entwickelter Mercedes-Wagen schoneine Durchschnittsgeschwindigkeit von 86 Stundenkilometern.

Auch Siegfried Marcus, der Österreicher, ist hier zu erwähnen, der 1864 sein Automobil erfunden hat.

Die Straßen selbst waren in einem trostlosen Zustand. Und es war damals hauptsächlich den Radsporthezeln zu verdanken, daß sie auf eine Verbesserung der Straßen gedrungen haben, denn schon seit dem Jahre 1890 wurden Fahrräder in Serie erzeugt.

Historiker sind der Meinung, daß die Erfindungen von Siegfried Marcus, Daimler oder Benz in ihren Heimatländern vor allem wegen des schlechten Zustandes der Straßen nicht zur Entwicklung gelangt sind. Urd das Entscheidende für die Auswertung der Daimlerschen Erfindung durch die französische Firma Panhard war, daß eben gerade in Frankreich zu der damaligen Zeit bessere und vor allem gerade Straßen vorhanden waren.

Schon damals — so wie heute, wir wissen es ja — war man mit Geschwindigkeitsbeschränkungen rasch zur Hand. In Graubünden zum Beispiel hat man den Autoverkehr vollkommen verboten, man ist aber schnell zu einer Meinungsänderung gelangt, als der ganze Touristenstrom diesen Schweizer Kanton mied und die Graubündener Hoteliers lange Zeit das Nachsehen hatten.

Heute ist die Straße in ihrer Entwicklung endlich so weit, daß von der technischen Seite her nicht mehr viel zu gewinnen ist. Hingegen ist auf dem Gebiete der Verkehrsplanung und der Verkehrsorschung noch manches zu tun, um die Sicherheit auf den Straßen zu steigern. So wurde aus den durch den Verkehr überlasteten Straßen der Gedanke der „Nur-Auto-

straßen“ und aus den Erfordernissen des schnellen Überlandverkehrs die Idee der richtunggebenden Fahrbahn geboren.

Solange das Kraftfahrzeug keine vollkommene Umgestaltung erlebt, solange es ein erdegebundenes Fahrzeug bleibt, wird die heutige Autobahn mit voneinander unabhängigen Fahrbahnen die höchste Entwicklung der Straße darstellen, jenen Idealtypus, der nur durch Kriechspuren für Lastverkehr, so wie er in den letzten Jahren geschaffen wurde, beziehungswise durch Anbringung von Blendungsschutz zwischen den Fahrbahnen und ähnliches noch vervollkommenet, aber nicht mehr entscheidend verändert werden kann. Daß es, wie schon oft erwähnt, vor allem auf gute Straßen ankommt, um die Sicherheit des Lebens zu gewährleisten, zeigt uns auch folgende Gegenüberstellung: Auf zwei gleich langen Straßen von 55 Kilometern wurden ein Jahr hindurch sämtliche Unfälle aufgezeigt, und es wurde festgestellt, daß es auf einer Autobahn dieser Länge 194, auf der Landstraße 466 Unfälle gab. Auf der Autobahn waren es 9 Tote, auf der Landstraße waren es 15. Auf der Autobahn waren es 122 Verletzte, auf der Landstraße über 300. Man sieht also wieder: Je besser die Straße, desto weniger Unfälle.

Nie hat es auf Erden solche Mengen von Fahrzeugen gegeben, und nie haben sich die Menschen mit solchen Geschwindigkeiten über die Erdoberfläche bewegt. Wenn wir aber bedenken, daß allein in Westeuropa in einem einzigen Jahr 35.000 Menschen den Verkehrsstod gestorben sind und daß weitere 600.000 ihre Gesundheit einbüßten, dann können wir erst verstehen, wie notwendig es ist, eine gute Straßenverkehrsordnung und gute Straßen zu schaffen. So betrug zum Beispiel der Schaden, der allein durch Verkehrsunfälle in den Vereinigten Staaten im Jahre 1958 entstand, mehr als 5,5 Milliarden Dollar. Vom Jahre 1900 bis zum Jahre 1958 starben allein in den Vereinigten Staaten  $1\frac{1}{4}$  Millionen Menschen an den Folgen von Verkehrsunfällen, das sind mehr Opfer, als Amerika in allen Kriegen, die dieses Land in diesem Jahrhundert geführt hat, zu beklagen hatte.

Wenn wir nun die Situation in Österreich betrachten, so müssen wir feststellen, daß wir noch lange nicht die Spitze der Motorisierung erreicht haben. Wir hinken den anderen Ländern des Westens noch ziemlich nach. Während in Österreich auf 20 Personen ein Personenkraftwagen kommt, sind es in der Schweiz nur 11, in Belgien nur 7 und in Amerika nur 3 Personen. Wir alle hoffen, daß unsere Konjunktur noch weiter anhalten

wird und daß wir in einigen Jahren auch in der Motorisierung den westeuropäischen Standard erreichen werden.

In diesem Zusammenhang möchte ich besonders erwähnen, daß auf die Gruppe der unselbstständig Erwerbstätigen bereits mehr als 50 Prozent der Personenkraftwagen entfallen. Die Statistik zeigt uns: im Jahre 1954 waren 22 Prozent Arbeiter, Angestellte und Beamte unter den PKW-Besitzern, 1956 schon 37 Prozent, 1958 waren 46 Prozent, und im Jahre 1959 waren bereits mehr als 50 Prozent unselbstständig Erwerbstätige unter denen, die einen Personenkraftwagen im Eigentum hatten. Wenn ich Sie hier noch mit einigen Ziffern belästigen darf: es zeigt gerade die Zulassung der Personenkraftwagen eine ständig steigende Zuwachsrate: es wurden im Jahre 1955 rund 43.000 Personenkraftwagen neu zugelassen, 1956 48.000, 1957 53.000, 1958 waren es 60.000 und 1959 66.500. Und diese Steigerung der Zuwachsrate bei Kraftfahrzeugen hält auch im Jahre 1960 unvermindert an. In den letzten fünf Monaten, beziehungsweise vom Jänner bis Mai, wurden insgesamt 34.814 Personenkraftwagen in Österreich zugelassen, im Jahre 1959 waren es in diesen fünf Monaten 28.761. Wir sehen also wieder, daß im Jahre 1960 eine Steigerung von über 20 Prozent der Zahl der PKWs eingetreten ist.

Im Dezember 1959 hatten wir 952.487 Kraftfahrzeuge, schon jetzt sind wir durch diese Neuzulassung bei den Kraftfahrzeugen weit über die Millionengrenze gekommen, wobei ich die Anzahl der Mopeds, die mit 31. Mai 1960 bereits 364.000 ausgemacht hat, nicht berücksichtigt habe.

Wir sind der Meinung, daß wir in den Städten kaum mehr Fahrzeuge unterbringen können, und doch werden wir uns in einigen Jahren gerne daran erinnern, wie herrlich und leicht das Fahren im Jahre 1960 war, und wie schwierig wird es dann sein.

Und nun, meine Damen und Herren, sind wir unter der Berücksichtigung eines immer stärker und stärker werdenden Verkehrs an die Schaffung unserer neuen Straßenverkehrsordnung gegangen und haben bei diesem neuen Gesetz geprüft und erwogen und vor allem an die Sicherheit und an den Schutz des Lebens gedacht.

Die Straßenverkehrsordnung — und das hat bereits unser Herr Berichterstatter erwähnt — hat 105 Paragraphen. Ich möchte nur noch — hoffentlich als letzter — einige dieser Paragraphen hervorheben, die mir besonders wichtig erscheinen.

So handelt zum Beispiel der § 2 von den sogenannten Begriffsbestimmungen, und Abs. 1 Z. 27 dieses Paragraphen spricht über das

Halten. Was heißt also Halten in unserer neuen Straßenverkehrsordnung? Der Text dieser Ziffer lautet: „eine kurze Fahrtunterbrechung zur Erledigung von Verrichtungen wie Ein- und Aussteigen von Fahrgästen, Ladetätigkeit, Tanken, Bezahlen des Fuhrlohs und dergleichen, sofern der Lenker im Fahrzeug oder in dessen Nähe verbleibt und leicht erreichbar ist.“

Besonders möchte ich erwähnen, daß unter diese Bestimmung auch der Zustelldienst fällt und dieser Zustelldienst auch dort erlaubt wird, wo ein Parkverbot erlassen ist. Das ist für die gewerbliche Wirtschaft besonders wichtig.

Der § 4 handelt von den Verkehrsunfällen. In diesem Paragraphen ist als Neuerung das Verhalten von Personen bei Verkehrsunfällen geregelt. Diese Gesetzesbestimmung verpflichtet auch Zeugen eines solchen Unfalles — und das ist das Neue —, für ausreichende Hilfe zu sorgen oder sogar diese Hilfe zu leisten.

§ 5 — mein Kollege Strasser hat sich besonders über diesen § 5 ausgelassen — spricht von besonderen Sicherungsmaßnahmen gegen Beeinträchtigung durch Alkohol. Über diesen Paragraphen, meine Damen und Herren, ist in der letzten Zeit in der Öffentlichkeit wohl am meisten gesprochen worden. Es gab verschiedene Meinungen und lange Diskussionen, welche Promillegrenze die richtige wäre. Es wurden Werte von 0,5 Promille — Kollege Strasser —, 1 Promille, 1½ Promille genannt, und jeder dieser Werte konnte mit objektiven Unterlagen entsprechend begründet werden. Daß sich der Unterausschuß beziehungsweise der Handelsausschuß entslossen hat, Ihnen, meine Damen und Herren, gerade den Blutalkoholgehalt von 0,8 Promille als Grenze vorzuschlagen, hat seinen Grund darin, daß künftig — und das wurde bereits erwähnt — die Untersuchung auf Blutalkohol mit dem Dräger-Test durchgeführt werden soll. Der Dräger-Test ist einfach und praktisch zu handhaben. Es handelt sich um ein kleinfingerstarkes, 8 bis 10 cm langes Glasröhrchen, welches chemisch präparierte gelbe Kristalle enthält. Nach tiefem Luftholen muß durch dieses Röhrchen kräftig geblasen werden, und es zeigt dann durch grün-blaue Verfärbung in kürzester Zeit eindeutig an, ob sich bei einer Blutabnahme ein Blutalkoholgehalt von mehr oder weniger als 0,8 Promille ergeben würde. Diese Röhrchen können monatelang aufgehoben werden und auch als Beweismittel bei Prozessen Verwendung finden.

Warum gerade 0,8 Promille, meine Damen und Herren? Nicht deshalb, weil ein großer

1432

Nationalrat IX. GP. — 36. Sitzung — 6. Juli 1960

Automobilklub schon vor Monaten ein nettes Kärtchen — Kollege Strasser hat dieses Kärtchen zitiert — mit der Bezeichnung „Blutalkohol-Konzentration in Promille“ herausgebracht hat. Ich habe mir übrigens erlaubt — ich hatte zufälligerweise eine Anzahl dieser Kärtchen mit, und ich habe es für ungerecht gefunden, daß nur unser Kollege Strasser über dieses Kärtchen spricht —, unter Ihnen, meine Damen und Herren, diese Kärtchen jetzt zu verteilen, damit auch Sie wissen, was auf diesem Kärtchen steht, denn möglicherweise ist es doch für den einen oder anderen von Interesse.

Wir haben vor allem den Blutalkoholgehalt von 0,8 Promille auch deshalb angenommen, weil gerade die österreichische Judikatur schon in letzter Zeit bei einem Blutalkoholgehalt von 1 Promille Fahruntauglichkeit angenommen hat und wir eben gerade dieses 1 Promille noch verschärfen wollten, weil außerdem gerade bei dem Dräger-Test die Grenze von 0,8 Promille besonders gut sichtbar ist, während bei Blutalkohol über dieser Grenze die Kurve im Reagenzverfahren sehr verflacht und die Konzentration nicht mehr mit entsprechender Sicherheit festgestellt werden kann.

Besonders wichtig ist in diesem Paragraphen der Absatz 3, der besagt, daß Organe der Straßenaufsicht berechtigt sind, Personen, die sich offenbar in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand befinden, an der Lenkung oder Inbetriebnahme des Fahrzeuges zu hindern, wobei diese Fahrzeuglenker, wenn sie den Anordnungen der Aufsichtsorgane Folge leisten, straffrei bleiben.

Absatz 6 dieses Paragraphen regelt die Blutabnahme zum Zwecke der Feststellung des Blutalkohols, und es soll die Blutabnahme nur dann erfolgen, wenn bei einem Verkehrsunfall der Vorführte im Verdacht eines durch Alkohol beeinträchtigten Zustandes steht und durch diesen Verkehrsunfall eine Person getötet oder erheblich verletzt wurde.

§ 7 unserer neuen Straßenverkehrsordnung spricht über die „allgemeine Fahrordnung“. Hier ist besonders hervorzuheben, daß der Lenker eines Fahrzeuges so weit rechts zu fahren hat, wie dies ohne Gefährdung, Behinderung oder Belästigung anderer Straßenbenutzer möglich ist. Wir hatten diesbezüglich erst in den letzten Tagen einen Film im Fernsehen. Es wurde gerade festgestellt: Die Strecke Wien—Wiener Neustadt, die heute sechsbahnig ausgebaut ist, wird nur in dem Mittelteil der Straße befahren, während rechts und links die beiden Fahrbahnen meistens frei bleiben. Also auch hier ist eine Abhilfe geschaffen. Künftighin hat

man eben so weit rechts zu fahren, als das möglich ist.

§ 9 handelt vom Verhalten bei Bodenmarkierungen. Der Lenker eines Fahrzeugs darf sich einem Schutzweg nur mit einer solchen Geschwindigkeit nähern, daß das Fahrzeug vor dem Schutzweg angehalten werden kann, um einem darauf befindlichen Fußgänger das ungehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen.

Ein weiterer Absatz — es ist dies der Absatz 6 aus diesem Paragraphen — besagt: Sind auf der Fahrbahn Richtungspfeile angebracht, so haben sich die Lenker je nach der beabsichtigten Weiterfahrt einzurichten. Die Lenker von Fahrzeugen müssen jedoch auch dann im Sinne der auf ihrem Fahrstreifen angebrachten Richtungspfeile weiterfahren, wenn sie sich nicht der beabsichtigten Weiterfahrt entsprechend eingerichtet haben. Sie wissen alle, meine Damen und Herren, daß auch jetzt schon auf den großen Kreuzungen diese Richtungspfeile angebracht sind, daß es aber immer wieder vorkommt, daß ein Fahrzeug, das sich rechts aufgestellt hat, links abbiegt. Wenn die Kreuzung freigegeben wird und der ganze Verkehrsfluß in Gang kommt, dann versucht dieser eine Kraftfahrer eben von rechts nach links zu fahren und hält dadurch den ganzen Konvoi des nachflutenden Verkehrs auf. Künftighin soll also auch hier eine sehr wichtige Änderung in unserer Straßenverkehrsordnung eintreten.

§ 12 handelt vom Einordnen. Der Absatz 5 dieses Paragraphen bringt eine Neuregelung für einspurige Fahrzeuge, also Motorräder, Mopeds und Fahrräder. Diese dürfen künftig hin nicht neben oder zwischen den bereits angehaltenen Fahrzeugen vorfahren, um sich mit ihren Fahrzeugen weiter vorne aufzustellen. Auch dieser Paragraph ist für die Praxis besonders wichtig. Wir alle kennen das Slalomfahren der einspurigen Fahrzeuge, deren Lenker sich bemühen, bei jeder Kreuzung in der ersten Reihe der Fahrzeuge zu stehen. Wird die Kreuzung freigegeben, so behindern gerade diese Fahrzeuge — ich denke da an Fahrräder und so weiter — das Weiterfahren und behindern so allgemein die Flüssigkeit des Verkehrs.

§ 17, Vorbeifahren: Der Lenker eines Fahrzeuges darf nach Absatz 2 an einem in einer Haltestelle stehenden Schienenfahrzeug auf der Seite, die für das Ein- oder Aussteigen bestimmt ist, nur in Schrittgeschwindigkeit und in einem der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand vom Schienenfahrzeug vorbeifahren. Auch hier gab es bis jetzt immer verschiedene

Meinungen. Der Fußgänger war der Meinung, daß das Vorbeifahren verboten sei. Der Kraftfahrer ist mit einer unvorschriftsmäßigen Geschwindigkeit vorbeigefahren, es gab bei jeder Haltestelle Differenzen. Auch hier bringt unsere neue Straßenverkehrsordnung das Richtige: Es ist zwar erlaubt, langsam weiterzufahren, nur im Schritt, aber nur dann, wenn der Fußgänger beim Einstiegen nicht behindert wird.

§ 18 regelt das Hintereinanderfahren. Absatz 2 besagt: Der Lenker eines Fahrzeugs hat von Schienenfahrzeugen, die er nicht zu überholen beabsichtigt oder wegen der Beschaffenheit seines Fahrzeugs nicht überholen kann, einen angemessenen Abstand (mindestens etwa 20 Meter) einzuhalten. Auch dieses Hintereinanderfahren finden wir täglich in der Praxis. Es fährt ein schwerer LKW hinter der Straßenbahn. Er kann bei seiner Geschwindigkeit nicht vorfahren, beziehungsweise der Wagen ist zu breit, sodaß der freibleibende Raum nicht ausgenützt werden kann, er blockiert also den gesamten nachströmenden Verkehr. Auch hier gibt es also künftig eine sicherlich gute Änderung: Jeder Kraftfahrer, der nicht vorfahren kann oder nicht vorfahren will, hat mindestens 20 Meter Abstand zu halten.

Ungefähr dasselbe bringt uns auch der Absatz 4; nur bezieht sich dieser Absatz auf Landstraßen: Der Lenker eines größeren Fahrzeugs (LKW, Omnibus und dergleichen) hat auf Freilandstraßen nach zwei solchen Fahrzeugen einen Abstand von mindestens 50 Metern einzuhalten.

§ 20 handelt von der Fahrgeschwindigkeit. Die Straßenverkehrsordnung bringt uns im Hinblick auf die Fahrgeschwindigkeit keine Neuerung, obwohl es zuerst so aussah, als ob wir eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 oder 100 Stundenkilometern einführen müßten. Wir haben ja heuer zu Pfingsten schon einen kleinen Vorgeschmack einer Geschwindigkeitsbeschränkung bekommen. Es soll also keine Geschwindigkeitsbeschränkung generell eingeführt werden, sondern sie wird im Bedarfsfalle durch Verordnung des Handelsministeriums festgesetzt.

Im allgemeinen möchte ich persönlich zur Geschwindigkeitsbegrenzung sagen: Jede Geschwindigkeitsbegrenzung führt zwangsläufig zur Kolonnenfahrt mit allen ihren fahrtechnischen, fahrpsychologischen und nicht zuletzt gesundheitlichen Mängeln. Jeder Wagen und jeder Fahrer hat seine persönliche Geschwindigkeit, auf die er sich automatisch einstellt. Diese persönliche Geschwindigkeit wird nach oben begrenzt durch die Reizfolge, die noch ohne Anstrengung „verdaut“ wird, und nach unten durch den Mangel an Reizen,

der einschläfert. Durch das erzwungene Dösen ereignen sich in der Kolonne die meisten Unfälle. Es ist leider eine erwiesene Tatsache, daß jeder Fahrertyp bei einem ihm aufgezwungenen zu niedrigen und ihm wesensfremden Tempo an Fahrsicherheit verliert. So paradox es klingt, aber der langsame Fahrer wird durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung verführt, sein „Soll“ zu erfüllen, das heißt, er fährt oberhalb der ihm wesenseigenen Geschwindigkeit und wiegt sich in falscher Sicherheit. Je stärker die Begrenzung dieser Geschwindigkeit ist, desto umfangreicher und gefährlicher sind die Kolonnen. Es ist eine unbedingt unrichtige Auffassung, daß einfach dadurch die Verkehrssicherheit gesteigert wird, daß man möglichst langsam fährt. Es können manches Mal 120 Stundenkilometer durchaus angemessen sein, andernfalls sind 40 oder 50 Stundenkilometer eben zuviel. Das hängt natürlich auch davon ab, welchen Wagen man fährt, ob es ein kleiner Wagen ist oder ein großer Straßenkreuzer. Also wenn schon eine Geschwindigkeitsbegrenzung, dann diese nicht zu gering ansetzen und außerdem nur in Zeiten von besonders starkem Verkehr, wobei ich der Meinung bin, daß eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Autobahn in Österreich vorläufig vollkommen unnötig ist.

§ 24 handelt von Halte- und Parkverboten. Absatz 5 dieses Paragraphen besagt, daß Ärzte bei einer Fahrt zur Leistung ärztlicher Hilfe das von ihnen selbst gelenkte Fahrzeug für die Dauer der Hilfeleistung auch auf einer Straßenstelle, auf der Halten und Parken verboten ist, abstellen dürfen. Während einer solchen Aufstellung ist das Fahrzeug mit einer Tafel „Arzt im Dienst“ zu versehen. Auch das ist wesentlich und wichtig, und das war auch ein Punkt unserer Rundfrage.

Nun kommt unser § 42. Dieser Paragraph bringt uns das Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge von mehr als 3,5 Tonnen an Samstagen ab 15 Uhr, an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen von 0 bis 24 Uhr. Auch hier gibt es natürlich Ausnahmen, und zwar für die Beförderung von Milch, für die Beförderung von Schlacht- oder Stechvieh, von leicht verderblichen Lebensmitteln oder für die Getränkeversorgung in Ausflugsgebieten.

Meine Damen und Herren! Gerade dieser Paragraph ist für die gewerbliche Wirtschaft eine besondere Härte. Wenn ich Ihnen hier Fernschreiben zeige, die ich gestern abend aus Fuhrwerkerkreisen erhalten habe, dann sollen diese bestätigen, wie schwer gerade dieser Paragraph auf der gewerblichen Wirtschaft lastet. Hier kam es zu dem bewußten Kompro miß, das unser Kollege Strasser schon angeführt hat. Wir wußten natürlich, daß die

Mehrzahl der Kraftfahrzeugbesitzer begeistert ist, wenn die großen, dicken „Trümmer“ an Samstagen und Sonntagen von der Straße entfernt sind, aber wir wissen andererseits auch, wie schwer diese Regelung gerade die gewerbliche Wirtschaft, also die Lastfuhrwerker trifft. Es wird fast ausgeschlossen sein, daß heute Überlandfuhrwerker, die aus Antwerpen, Amsterdam oder Hamburg Güter bringen, sich mit der zwangsweisen 5½ Tage-Woche zufriedengeben.

Bitte, wir sind zu einer Regelung gekommen, und diese Regelung wurde auch einhellig beschlossen. Aber ich möchte jetzt schon darauf hinweisen, daß möglicherweise heuer im Herbst wieder eine große Auseinandersetzung wegen der Neuregelung der Beförderungssteuer kommen wird. Ich möchte also jetzt schon auf das große Aktivum unserer Fuhrwerker gerade in diesem Punkt hinweisen. Unsere Fuhrwerker gehen mit einem großen Aktivum in die Verhandlungen, denn in der 5½ Tage-Woche haben die Fuhrwerker gegenüber der Bahn, die noch immer die 7 Tage-Woche hat, ein derartiges Aktivum, daß ich hoffe, daß man ihnen bei der Festsetzung einer eventuell geplanten Beförderungssteuer weitgehend entgegenkommen wird.

Meine Damen und Herren! Wir im Unterausschuß wußten natürlich, daß es heute keinen österreichischen Wagen gibt, der mit 3½ t Nutzlast erzeugt wird. Der in Österreich meistgefahrene LKW, der 380 Diesel/Steyr, hatte zwar bis zum Jahre 1953 eine Nutzlast von 3½ t. Durch Verstärkung ist er aber ab dem Jahre 1954 ein 4 t-Wagen geworden. Jetzt haben wir das Kuriosum — bitte, vielleicht wollten wir es —, daß auch österreichische Fahrzeuge, und zwar die einzigen Fahrzeuge, von dieser Beschränkung der 3½ t-Nutzlast ausgenommen sind.

Nun zu § 43: Verkehrsverbote, Verkehrs erleichterungen und Hinweise. Dieser Paragraph regelt in Abs. I lit. c das Freihalten von Straßenstellen für Ladetätigkeiten durch Parkverbote, jedoch sollen künftig — und das ist das wichtigste, meine Damen und Herren — solche Ladezonen nur für die unbedingt notwendige Zeit und Strecke gegeben werden. Wenn Sie zum Beispiel am Samstag in die Innere Stadt fahren, so werden Sie, obwohl die Innere Stadt fast ohne Automobile ist, fast keine Parkplätze finden, denn überall gibt es die sogenannten Ladezonen, die natürlich von der Wirtschaft begrüßt werden; auf diesen Parkverbotstafeln für Ladezonen steht aber: „Wochentags von 8 bis 18 Uhr“. Es wurde dabei nie Rücksicht genommen, ob etwa der Betrieb, der diese Ladezone in Anspruch genommen hat, bereits um 16

oder 17 Uhr sperrt oder am Samstag überhaupt nicht arbeitet. Hier soll also künftig durch dieses Gesetz eine Änderung eintreten. Ladezonen mit Parkverboten ja, aber nur dann, wenn wir sie auch richtig benötigen.

Der Absatz 11 des gleichen Paragraphen — und dieser ist besonders für die gewerbliche Wirtschaft wichtig — besagt, daß, wenn nicht Bedenken aus Gründen der Sicherheit des Straßenverkehrs bestehen, auch auf Stellen, auf denen die Behörde ein Halteverbot erlassen hat, das Auf- und Abladen von geringen Warenmengen im Zustell- oder Abholdienst gewerblicher Betriebe sowie das rasche Ein- oder Aussteigen beziehungsweise das Kassieren des Taxifahrlohn auf Grund eines Antrages der gesetzlichen Interessenvertretung zu genehmigen sind.

Der § 56 unseres neuen Gesetzes regelt die Schutzwegmarkierungen für Fußgänger. Es wird in Absatz 2 dieses Paragraphen der Behörde vorgeschrieben, daß künftig, wenn es die Sicherheit und der Umfang des Fußgängerverkehrs erfordert, Schutzwände anzulegen sind; die Benützung derselben ist mit Lichtzeichen zu regeln. Solange der Verkehr eine Regelung durch Lichtzeichen nicht erfordert, sind beiderseits der Schutzwände in einem Abstand von 15 Metern Querlinien anzubringen und außerdem das Gefahrenzeichen „Fußgängerübergang“.

Der § 62 handelt von der Ladetätigkeit. Beim Beladen oder Entladen — das ist der Absatz 2 — eines Fahrzeuges ist nach Möglichkeit jeder Lärm zu vermeiden; wenn nötig, ist eine schalldämpfende Unterlage zu verwenden oder zwischen dem Ladegut schall-dämpfendes Material anzubringen. Als ich diesen Paragraphen im Gesetzentwurf gelesen habe, habe ich unwillkürlich an den Zustelldienst unserer Molkereien um 4 oder 5 Uhr früh gedacht. Ich hoffe also, daß auch bei diesen Fahrzeugen beziehungsweise beim Abladen — es geht zwar in dem Fall gegen die gewerbliche Wirtschaft — entsprechende Vorkehrungen getroffen werden und die schalldämpfende Unterlage nach Möglichkeit auf Grund dieser Bestimmung angebracht wird. (Abg. Sebinger: Die Pferde werden mit Filzpatschen ausgestattet!) Sicherlich.

Der § 66 spricht von der Beschaffenheit und der Ausrüstung des Fahrrades. Hier ist für die Kraftfahrer sowie für die Fahrradbesitzer Absatz 2 Z. 4 besonders wichtig, die besagt, daß jedes Fahrrad künftig mit einem roten Rücklicht, dessen Wirksamkeit vom Fahrer auch während der Fahrt überwacht werden kann, ausgestattet sein muß. Weiters, daß jedes Fahrrad mit gelben Rückstrahlern an den Pedalen versehen werden muß. Dar-

über gibt es wohl nichts zu sagen. Alle, die Kraftfahrzeugführer sind, wissen, wie schwierig es ist, gerade in der Nacht, wenn der entgegenkommende Verkehr blendet, einen Radfahrer zu bemerken, der rechts auf der Straße fährt, wenn er nicht die vorgeschriebenen notwendigen Rückstrahler auf seinem Fahrrad hat.

Der § 68 spricht über das Verhalten der Radfahrer. Radfahrer dürfen nur auf Fahrradwegen nebeneinander fahren, also nicht mehr auf den Straßen. Weiters wird in diesem Paragraphen das Freihändigfahren verboten, das Anhängen an andere Fahrzeuge, das Karusselfahren sowie das Wettfahren.

Der § 69 ist der Paragraph für die Motorfahrräder, das sind die Mopeds. Die Lenker von solchen Fahrzeugen haben dafür zu sorgen, daß das Fahrzeug keinen vermeidbaren Lärm erzeugt; sie dürfen dieselbe Straße oder dieselben Straßenzüge innerhalb eines örtlichen Bereiches nicht ohne zwingenden Grund mehrmals hintereinander befahren oder den Motor am Stand länger als unbedingt notwendig laufen lassen. Weiters müssen Motorfahrräder mit einer zweckmäßigen, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechenden Vorrichtung zur Dämpfung des Motorengeräusches ausgestattet sein.

Meine Damen und Herren! Diesen Paragraphen werden wir alle schon im Hinblick auf die Lärmentwicklung begrüßen. Ich habe mir sagen lassen, daß es einzelne, ganz wenige Mopedfahrer gibt, deren erste Tätigkeit, wenn sie sich ein neues Moped gekauft haben, darin besteht, daß sie vor allem die Schalldämpfung aus dem Auspufftopf herausreißen und daß sie dann — das soll jetzt kein Tip für unsere Mopedfahrer sein — in die Apotheke gehen, dort Leichtbenzin kaufen, sodaß sie ein höher komprimiertes Gemisch zuwege bringen, damit sie in der Lage sind, anstatt der vorgeschriebenen 40 Stundenkilometer auch mehr zu leisten.

Der § 76 unseres Gesetzes spricht vom Verhalten der Fußgänger. Schon der Absatz 1 bringt eine besondere Neuerung zugunsten der Kraftfahrer. Er besagt, daß Fußgänger nicht mehr überraschend auf die Fahrbahn treten dürfen, weiters daß Fußgänger auf Freilandstraßen auf dem linken Straßenbankett gehen müssen. Auch darüber gibt es nicht allzuviel zu sagen. Auch hier sehen wir eine große Gefahr, wenn der Fußgänger auf der rechten Seite der Straße geht: man sieht ihn kaum, während, wenn er links geht, er in den Lichtkegel des Fahrzeuges hineinkommt und immer noch die Möglichkeit hat, durch einen Schritt auf die Seite aus dem Gefahrenbereich des Kraftfahrzeugs auszutreten.

Der Absatz 4 dieses Paragraphen besagt, daß Fußgänger, wenn Schutzwege in Verbindung mit der Querlinie (15 Meter vorher) vorhanden sind, diese nicht mehr betreten dürfen, wenn ein Fahrzeug bereits diese Querlinie erreicht hat.

Der Absatz 6 sagt weiter, daß dort — das ist wieder eine besondere Notwendigkeit —, wo Schutzwege oder für die Fußgänger bestimmte Unter- oder Überführungen vorhanden sind, diese unbedingt benutzt werden müssen. Ist jedoch keine dieser Einrichtungen vorhanden oder mehr als 25 Meter entfernt, so dürfen Fußgänger im Ortsgebiet die Fahrbahn nur an Kreuzungen überqueren, es sei denn, daß die Verkehrslage ein sicheres Überqueren auch an anderer Stelle zuläßt. Für künftig hoffen wir also, daß wir nicht mehr Fußgänger etwa auf der unteren Mariahilfer Straße quer über die Fahrbahn laufen sehen; das ist eine Gefahr sowohl für die Fußgänger wie auch für die Automobilisten.

Absatz 8 besagt — das ist leider auch eine Unart in letzter Zeit gewesen —, daß Fußgänger an Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln erst nach Einfahren des Zuges in den Haltestellenebereich diesen zum Einsteigen betreten dürfen.

§ 84 ist wieder wichtig für die Wirtschaft. Er betrifft Werbungen und Ankündigungen außerhalb des Straßengrundes. Absatz 2 dieses Paragraphen besagt, daß Ankündigungen und Werbungen außerhalb von Ortsgebieten an Straßen innerhalb 100 Meter vom Fahrbahnrand künftig verboten sind. Es wird also nach dem 1. Jänner eine Straßenentrümpelung beginnen, und ich hoffe nur, daß unsere Behörde die einzelnen Firmen auffordert beziehungsweise ihnen entsprechende Zeit gibt, diese Ankündigungstafeln von den Überlandstraßen zu entfernen, denn ich bin eigentlich überzeugt, daß die Firmen, die bis jetzt diese Reklamemöglichkeit benutzt haben, kaum in der Lage sind, alle ihre Tafeln zu kennen und zu wissen, wo sie stehen. Es wäre daher besser, zuerst eine Aufforderung ergehen zu lassen, als gleich mit einem entsprechenden Strafmandat zu kommen. (*Präsident Doktor Gorbach übernimmt den Vorsitz.*)

§ 92 spricht über die Verunreinigung der Straße. Hier ist unter anderem bemerkenswert, daß der Lenker, wenn den Rädern größere Erdmengen anhaften, vor dem Einfahren auf eine staubfreie Straße dafür zu sorgen hat, daß diese Erdmengen entfernt werden. Jeder, der diesen Paragraphen liest, denkt sofort an die Zuckerrübenkampagne, und jeder Kraftfahrer weiß, wie schwierig es ist, zu Zeiten der Zuckerrübenkampagne 20 oder 30 km vor oder nach einer Zuckerrüben-

1436

Nationalrat IX. GP. — 36. Sitzung — 6. Juli 1960

fabrik etwa auf der Bundesstraße 1 zu fahren, denn die Straße ist glitschig, und es haben sich immer wieder dadurch Unfälle ergeben, daß verschiedene Fahrzeuge mit all dem Schmutz, der auf ihren Rädern haftet, die Bundesstraße befahren.

§ 99 betrifft die Strafbestimmungen. Darüber wurde schon viel gesprochen. Sie reichen von den größten bis zu den kleinsten Vorkommnissen.

Wenn wir heute unsere Straßenverkehrsordnung 1960, die am 1. Jänner 1961 in Kraft treten wird, beschließen, dann glauben wir alle, daß wir ein gutes Gesetz verabschieden. Wir wissen aber genau, daß gute Gesetze allein keine Abhilfe schaffen. Ich appelliere daher an alle Straßenbenutzer, ob Fußgänger, Kraftfahrer oder Führer von Schienenfahrzeugen, gegenseitig Rücksicht zu nehmen, denn dann werden die Strafbestimmungen des § 99 sicherlich nicht in Wirksamkeit treten müssen. Unsere Exekutive muß uns jedoch bei der Durchführung des Gesetzes in massiver Art behilflich sein, denn undisziplinierte Straßenbenutzer wird es immer geben. Es ist bezeichnend, daß vor kurzem ein Vertreter eines österreichischen Automobilklubs in einer öffentlichen Diskussion Polizei und Gendarmerie aufgefordert hat, gegen Außenseiter auf der Straße mit weit größerer Strenge vorzugehen. Natürlich muß die Exekutive das auch können und wollen. Ich habe selbst vergangene Woche miterlebt, daß ein Herr und eine Frau quer über eine gesperrte Straßenkreuzung gelaufen sind. Alle nachkommenden Kraftfahrzeuge mußten jäh abbremsen. Als ich dann den Polizeibeamten fragte, ob er die Leute nicht gesehen habe, sagte er: Natürlich habe ich sie gesehen, aber ich kann ja die Kreuzung nicht verlassen! Wenn solche Leute nur ein einziges Mal entsprechend bestraft werden — und jetzt haben wir die Möglichkeit dazu —, so wird sich das herumsprechen, und wir werden auch auf solche Außenseiter, ob sie nun Fußgänger oder Automobilisten sind, entsprechend einwirken können.

Hoffentlich werden sich nach Einführung unserer neuen Straßenverkehrsordnung auch die Unfälle auf Österreichs Straßen reduzieren!  
(*Beifall bei der ÖVP.*)

**Präsident Dr. Gorbach:** Zum Worte gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Jonas. Ich erteile ihm das Wort.

**Abgeordneter Jonas:** Hohes Haus! Nach langen und sehr gründlichen Beratungen ist das neue Straßenpolizeigesetz dem Nationalrat zur Beschußfassung vorgelegt worden. Wir erhoffen uns von dieser Vorlage, daß sie eine neue Ära auf den österreichischen Straßen

herbeiführen und den Notzustand auf unseren Straßen beseitigen wird.

Die bisherige gesetzliche Grundlage für das Straßenrecht stammt vom Dezember 1946. Wie dringend notwendig eine Änderung geworden ist, mögen Ihnen zwei Zahlen zeigen. Als das bisher geltende Gesetz im Jahre 1946 beschlossen wurde, gab es in Wien ganze 19.300 motorisierte Fahrzeuge. Heuer, da wir das neue Gesetz beschließen, haben wir in Wien 230.000 motorisierte Fahrzeuge.

Meine Damen und Herren! Man soll aber nicht glauben, daß das Verkehrsproblem nur eine Angelegenheit der Städte ist. Eine Oase der Ruhe gibt es im österreichischen Verkehr nicht mehr. Das Auto ist allmächtig geworden und hat alle vorherigen Verkehrs-zustände in unserem Lande über den Haufen geworfen. Wie stark das Auto ist, möge, um es bildlich auszudrücken, der Umstand beweisen, daß die schwachen Blechwände eines Reiseautobusses die stärksten Stadtmauern sprengen können.

Natürlich ist die Konzentration des Verkehrs in den größeren Städten besonders stark. Dort, wo wirtschaftliche und kulturelle Zentren sind, ist auch eine Häufung des Verkehrs festzustellen, und ich darf die Abgeordneten aus den anderen Bundesländern darauf aufmerksam machen, daß die Verkehrs-verhältnisse, die sie jetzt in Wien erleben, in Zukunft die ihrer eigenen Städte sein werden. Was wir heute hier in Wien haben, wird es in verhältnismäßig kurzer Zeit auch in den mittleren und in den kleineren Städten Österreichs geben.

Das neue Gesetz ist zweifellos ein großer Fortschritt, obwohl die Erfahrungen, die wir in der nächsten Zeit durch die Praxis gewinnen werden, wahrscheinlich auch bald Novellierungen erzwingen werden. Ich begrüße dieses neue Gesetz als Bürgermeister der Millionenstadt Wien, die unter den gegebenen Verhältnissen die schwierigsten Verkehrsprobleme zu lösen hat, aber ich begrüße dieses Gesetz auch als Obmann des Österreichischen Städtebundes, der die Interessen seiner Mitgliedsgemeinden zu vertreten hat und damit die Interessen von mehr als der Hälfte der österreichischen Bevölkerung.

Das neue Gesetz hat eine große Aufgabe zu erfüllen, nämlich die Sicherheit und die Flüssigkeit des Verkehrs zu garantieren. Aber hinter diesen zwei Worten „Sicherheit und Flüssigkeit“ verbergen sich so viele Probleme und so vielseitige Umstände, daß in den Beratungen aus der scheinbar so einfachen Materie in Wirklichkeit 105 Paragraphen geworden sind und nun alle Interessenten bis zum letzten Fußgeher und Radfahrer vor

der Situation stehen, daß sie sich mit einer sehr komplizierten Gesetzesmaterie vertraut machen müssen. Trotzdem müssen wir alle dafür sorgen, daß diese 105 Paragraphen lebendig werden und die ersehnte Ordnung auf den Straßen bringen.

Herr Bundesminister Dr. Bock hat von den Aufgaben der Verwaltungsbehörden gesprochen, die im Zusammenhang mit diesem Gesetz eine starke Ausweitung erfahren werden und, ich möchte hinzufügen, auch eine gehäufte finanzielle Anstrengung mit sich bringen werden.

Wie groß die Beschäftigung der Verwaltungsbehörden mit Verkehrsproblemen ist, möge Ihnen wieder eine Zahl zeigen. Die Wiener Landesregierung hat im vergangenen Jahre 40 Kundmachungen in Verkehrangelegenheiten beschließen müssen und hat heuer, also in diesem halben Jahr, bereits 38 Kundmachungen beschlossen, die vom Wiener Magistrat dann in die Tat umgesetzt werden müssen. Natürlich bringen uns diese Kundmachungen die Möglichkeit, auch auf sehr differenzierte Verkehrsbedürfnisse einzugehen, aber Sie sehen schon, daß auch auf der Ebene einer einzelnen Stadt die Verkehrsvorschriften sehr vielseitig, zahlreich und umfangreich sein können. Wir erhoffen uns, daß das neue Gesetz in dieser Beziehung eine Vereinfachung und Entlastung bringen wird, daß uns manche Kundmachung erspart bleiben wird, und wir begrüßen es vor allem, daß das neue Gesetz die Grundlage dafür bietet, daß wir in den größeren Städten den sogenannten Schilderwald lichten können. Es ist der § 44 Abs. 4, der uns durch die sogenannte Rundumbeschildierung die Möglichkeit hiefür gibt.

Hohes Haus! Ich glaube, daß die österreichische Bevölkerung mit großer Genugtuung zur Kenntnis nimmt, daß bei der Beratung dieses Gesetzes im Ausschuß und im Unterausschuß mit großer Offenheit an heikle Probleme herangegangen wurde. Wenn wir bedenken, und mein Freund Strasser hat das mit erschütternden Zahlen bewiesen, daß die Straße heute schon mehr Opfer fordert als früher die Kriege und die Seuchen, dann ist eine Zagheit in der Bekämpfung der Ursachen dieser Opfer eine schwere Schuld, und der Gesetzgeber muß aus den gegebenen Tatsachen die Konsequenzen ziehen. Deshalb bin ich überzeugt, daß der Nationalrat bei den Bestimmungen über die Alkoholfrage in diesem Gesetz die volle Zustimmung der Bevölkerung hat. Sollten sich diese Bestimmungen über die Alkoholfrage in der Praxis als zu schwach erweisen und keine radikale Besserung bringen, dann dürfen wir nicht zögern, diese Bestimmungen zu verschärfen. Der Schutz des menschlichen Lebens durch dieses Gesetz ist für uns alle keine

parteipolitische Frage, sondern ganz einfach eine Frage der Lebenserhaltung nicht nur für unsere Mitbürger, schließlich auch für uns selbst.

Nach der Sachlage und nach den Bedürfnissen des Verkehrs überhaupt sind die Bestimmungen über den Schutz des Fußgehers wohl am allerwichtigsten. Hier hat das Gesetz eine echte Bewährungsprobe zu erbringen. Auch im allermodernsten und im höchstmotorisierten Verkehr muß der Mensch das Maß aller Dinge bleiben. Aber nicht jener Mensch, der motorisiert ist, sondern jener Mensch, der nur seine zwei Beine zur Verfügung hat und deshalb nach einiger Zeit müde werden kann. Und hier haben wir wieder vor allem an jene zu denken, die am schwächsten sind, nämlich an unsere Kinder und an unsere alten Mitbürger, die nicht mehr mit der Behendigkeit über die Kreuzungen laufen können wie junge Menschen, denen das unter Umständen noch Spaß macht.

Nun, meine Damen und Herren, darf ich zu einigen Paragraphen kurze Bemerkungen machen.

Die Aufgaben und die Bedeutungen der Straßen in Österreich sind nicht gleich. Die Aufgaben einer Landstraße sind völlig anders als die einer Stadtstraße. Ebenso sind die Bedingungen sehr stark verschieden, und ich glaube, daß sich im Laufe der technischen Entwicklung auch die Bedeutung der Straßen außerordentlich stark gewandelt hat. Das wirkt sich besonders stark bei der technischen Ausführung der Straßen aus. Ich darf nur so nebenbei erwähnen, daß infolge der ständigen Vermehrung und Vergrößerung der Zahl der Lastkraftwagen der Unterbau der Straßen fast schon so stark und fest gemacht werden muß wie bei den Landeflächen auf den Flughäfen. Bei dieser Verschiedenheit der Aufgaben der Straßen haben begreiflicherweise die Bestimmungen dieses Gesetzes eine unterschiedliche Wirkung.

Ich möchte an dieser Stelle wirklich ernste Bedenken ankündigen gegen den § 82 Abs. 4. Ich fürchte, daß in der Praxis durch die Anwendung dieser Bestimmung eine dauernde Beeinträchtigung des Verkehrs eintreten wird. Es wird wohl im Absatz 4 gesagt, daß Instandsetzungsarbeiten keiner besonderen Bewilligung bedürfen, wenn es sich um solche „geringfügigen“ Ausmaßes handelt, aber ich vermittle sehr stark, daß man sich bei dieser Formulierung nur gedacht hat, daß so ein kleines Auto oder ein Fahrrad, wenn man es repariert, ja in wenigen Minuten wieder wegfährt. Aber man hat nicht daran gedacht, daß diese auch nur geringfügigen Arbeiten wegen ihrer Häufung die Verkehrsflächen, die für sie notwendig sind, dauernd besetzt halten und dem allgemeinen Verkehr entziehen. Mit dieser Bestimmung

1438

Nationalrat IX. GP. — 36. Sitzung — 6. Juli 1960

wird in Wirklichkeit den betreffenden Gewerbetreibenden ein ausgesprochenes Monopol auf ein Stück öffentlicher Verkehrsfläche eingeräumt, und das bedeutet gleichzeitig auch ein Verkehrsverbot für andere Verkehrsteilnehmer.

Eine gleiche Situation entsteht, wenn in der Umgebung von großen Fuhrwerksunternehmungen rundherum die Verkehrsflächen von den großen Zugmaschinen und Anhängewagen verstellt sind. Auch hier sehen wir schon in allen Wiener Bezirken eine dauernde und fühlbare Verkürzung der Verkehrsflächen zugunsten einzelner Unternehmungen und zum Schaden aller anderen Verkehrsteilnehmer. Solche Blockierungen gehen über den Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen weit hinaus, und ich bin überzeugt, daß nicht das Drängen der Gemeindevorwalter, sondern die Verhältnisse eine Novellierung dieser Bestimmungen erzwingen werden, genauso wie die Verhältnisse auch schon andere Regelungen herbeigeführt haben, an die man sich vorerst nicht gewöhnen wollte, die man aber doch zur Kenntnis nehmen mußte.

Aus Abschnitt XII möchte ich den § 94 kurz besprechen, der von den Zuständigkeiten handelt. Der Österreichische Städtebund, der dankenswerterweise bei den Beratungen herangezogen wurde, hat hier einige Wünsche geäußert, die leider nicht zur Gänze erfüllt wurden.

Es ist ein halbes Zugeständnis an den Städtebund, wenn der Absatz 3 des § 94 den Bezirksverwaltungsbehörden das Recht gibt, an Gemeinden Aufgaben zu übertragen, wenn sie sich auf das Gebiet dieser einen Gemeinde beziehen. Der Städtebund hat verlangt, daß die Kompetenzen der Gemeinden bei der Vollziehung dieses neuen Gesetzes voll gewahrt bleiben. Diese Forderung ist keine Rechtshaberei, sondern sie geht von dem alten Grundsatz aus, daß, wer anordnet, auch zu zahlen hat. Aber durch den § 94 und durch andere Paragraphen ist der Grundsatz eingeführt worden, daß andere anordnen und die Gemeinden zu zahlen hätten. Das kann in der Praxis zu sehr großen Widersprüchen führen, wenn nämlich die Wünsche groß und die Kassen der Gemeinden leer sind. Es ist deshalb sehr zu wünschen, daß die Bezirksverwaltungsbehörden von den Bestimmungen des § 94 Abs. 3 reichlichen Gebrauch machen.

Und nun, Hohes Haus, liegen dem Gesetzentwurf auch noch zwei Entschließungen bei. Ich glaube, es ist recht und billig, wenn vom Nationalrat die Regierung und die Gebietskörperschaften aufgefordert werden, auch in ihrem Wirkungsbereich verschiedene Vorfahrungen zur Besserung der Verkehrsverhältnisse zu treffen. Soweit es das Tätigkeitsgebiet der Gemeinden betrifft, muß festgestellt werden, daß für ein solches Verlangen von

Jahr zu Jahr mehr finanzielle Aufwendungen notwendig sein werden. Die Belastungen der Gemeinden durch Verkehrsaufgaben steigen ständig, aber die Steuerleistungen der Kraftfahrer werden zum größten Teil vom Bund in Anspruch genommen. Das ist ungerecht und führt dazu, daß die Gemeinden andere Aufgaben vernachlässigen müssen, und deshalb darf ich hier eine alte Forderung der Gemeinden wieder anmelden, daß sie zur Bedeckung der großen Aufgaben, die ihnen aus den Verkehrsproblemen erwachsen, auch zusätzliche Mittel bekommen. Ob das jetzt durch eine andere Aufteilung der Mineralölsteuer oder des Zuschlages zur Mineralölsteuer erfolgt oder durch andere Mittel, ist für die Gemeinden ziemlich gleichgültig. Aber wenn sie ihre Aufgaben erfüllen sollen, dann darf man ihnen die Mittel hiezu nicht verweigern.

Die Verkehrssicherheit, die wir durch dieses Gesetz erreichen wollen, ist nicht nur ein rein menschliches Problem, sondern auch ein wirtschaftliches. Darüber ist schon viel gesprochen und geschrieben worden. Ich möchte nur aus der Praxis mitteilen, daß die Unfallverletzten, die in die Wiener Spitäler eingeliefert werden, im Durchschnitt 15 bis 18 Tage in Spitalspflege zubringen, meistens auf Kosten der Allgemeinheit, daß sie dann entweder dauernd oder ziemlich lange Zeit noch arbeitsunfähig sind und daß durch all diese Zeit auch eine fühlbare Einkommenseinbuße für die ganze Familie eintritt.

Zu den Entschließungen möchte ich sagen, daß die Gemeinde Wien diese Empfehlungen schon vor Jahren vorweggenommen und außerordentliche Maßnahmen verschiedener Art durchgeführt hat, um mit der Lösung von Verkehrsproblemen die Sicherheit unserer Mitbürger zu schützen. Ich möchte am Beispiel von Wien aufzeigen, welche Beträge für solche Leistungen aufgewendet werden müssen, und ich wiederhole, nicht nur in Wien, sondern auch in allen anderen Städten! Es mögen die Größenordnungen, die in Wien auftreten, ein Maßstab sein für die Aufgaben, die die kleineren Städte erwarten. Die Gemeinde Wien hat seit dem Jahre 1950 allein für die Einrichtung von Verkehrssignalanlagen 18 Millionen Schilling ausgegeben und damit mehr als 100 optisch geregelte Kreuzungen instandgesetzt. Diese Zahl wird in den kommenden Jahren in sehr raschem Tempo vergrößert werden. Für verschiedene andere Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit wurden im gleichen Zeitraum 8,4 Millionen Schilling ausgegeben.

Die größte Post auf diesem Gebiet nimmt der Straßenbau ein, der zu mindestens 60 Prozent zu den Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Flüssigkeit

des Verkehrs gerechnet werden kann. Für diesen Zweck wurden seit 1950 von der Gemeinde Wien 1 Milliarde und 300 Millionen Schilling ausgegeben, und zwar für den Umbau von wichtigen Verkehrsknotenpunkten, für die Beseitigung von Verkehrsengen, für Straßenunterführungen, Fußgängerpassagen und anderes mehr.

In diesen Entschließungen ist nicht erwähnt, aber ich möchte das hier der Vollständigkeit halber anführen, daß die Beleuchtung der Straßen nicht ohne Einfluß auf die Verkehrssicherheit ist, und deshalb möchte ich erwähnen, daß wir in Wien jetzt über mehr als 88.000 Lampen verfügen; das ist ungefähr das Doppelte dessen, was wir im Jahre 1938 hatten, sodaß die Gemeinde Wien auch auf diesem Gebiete sagen kann, daß sie für die Sicherheit des Verkehrs das Menschenmögliche tut.

Zu dieser gleichen Kategorie gehört es auch, daß die städtischen Verkehrsbetriebe im Zuge der Neubestellung sowie beim Umbau von Straßenbahnwagen nur mehr Wagen mit automatisch schließenden Türen in Verkehr stellen, sodaß Unfälle durch Auf- oder Abspringen fast schon zur Gänze verschwunden sind und in Zukunft, wenn wir mit dieser Aktion fertig sind, nur mehr der Vergangenheit angehören werden.

In der Entschließung wird mit besonderer Betonung auf die Wichtigkeit der Schaffung von Kinder- und Jugendspielplätzen verwiesen, um unsere Jugend von den Gefahren der Straßen fernzuhalten. Auf diesem Gebiet hat die Gemeinde Wien besonders viel getan. Seit dem Jahre 1950 wurden mehr als 37 Millionen Schilling hiefür aufgewendet und 556 Spielplätze für unsere Jugend errichtet.

Die Entschließung fordert mit Recht bei der Erweiterung und Verbesserung der Straßen auch die Beseitigung von Verkehrsfallen. Solche Verkehrsfallen und Verkehrsengen gibt es in den Städten sehr viele, und je früher sie beseitigt werden, umso besser. Aber ich muß dem Hohen Hause mit aller Deutlichkeit sagen: In dieser Beziehung werden wir keine fühlbaren Erfolge erreichen, solange man den Gemeinden nicht die gesetzliche Hilfe hiezu gibt, nämlich ein vernünftiges Bodenbeschaffungs- und Assanierungsgesetz. Solange das nicht der Fall ist, ist die Entschließung ein kraftloser Beschuß des Nationalrates.

Das vorliegende Gesetz, die neue Straßenverkehrsordnung, ist die juristische Sanierung des österreichischen Verkehrs. Die materielle Sanierung, nämlich die technische Ausgestaltung der Straßen, wäre dann die zweite Folge. Und ich wiederhole den Ruf an den Nationalrat: Nachdem jetzt das Gesetz zur juristischen Sanierung geschaffen wurde, möge

der Nationalrat nun auch das Gesetz zur materiellen Sanierung des österreichischen Verkehrs, das heißt das Assanierungsgesetz, schaffen. Erst dann werden die Voraussetzungen für eine dauernde Ordnung auf den österreichischen Straßen vorhanden sein. (*Beifall bei der SPÖ.*)

**Präsident Dr. Gorbach:** Die Rednerliste ist erschöpft. Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung, die ich über jeden der beiden Gesetzentwürfe getrennt vornehme.

Wir gelangen zunächst zur Abstimmung über den Entwurf eines Bundesverfassungsgesetzes, mit dem das Bundes-Verfassungsgesetz in der Fassung von 1929 abgeändert wird. Da es sich hiebei um ein Verfassungsgesetz handelt, stelle ich gemäß § 55 Abs. B der Geschäftsordnung die Anwesenheit der Hälfte der Mitglieder fest.

Dasselbe gilt auch für die Straßenverkehrsordnung 1960, da auch dieses Gesetz Verfassungsbestimmungen enthält.

*Bei der getrennt durchgeführten Abstimmung werden*

*der Gesetzentwurf, mit dem das Bundes-Verfassungsgesetz in der Fassung von 1929 abgeändert wird, und*

*der Gesetzentwurf über die Regelung des Straßenverkehrs (Straßenpolizeigesetz 1959)\*), beide in der Fassung der Ausschußberichte in zweiter und dritter Lesung einstimmig zum Beschuß erhoben.*

*Die beiden Ausschußentschließungen zur Straßenverkehrsordnung 1960 werden unter Berücksichtigung der vom Berichterstatter vorgeschlagenen Textberichtigung angenommen.*

**Präsident Dr. Gorbach:** Hohes Haus! Mit dieser Beschußfassung haben wir ein schwieriges und umfangreiches Gesetzeswerk beendet. Es ist schon beim Abschuß der Beratungen des Unterausschusses und heute hier im Hause von den Vertretern aller Parteien den Beamten der Ministerien und des Hauses der Dank für ihre Mitarbeit ausgesprochen worden. Es ist wohl berechtigt, auch von dieser Stelle aus allen jenen Abgeordneten, die an der Gesetzwerdung dieser neuen Straßenverkehrsordnung in besonderer Weise mitgewirkt haben, vor allem dem Obmann, dem Schriftführer und den Mitgliedern des Unterausschusses, den besten Dank zum Ausdruck zu bringen.

Unser Dank gebührt aber auch den vielen, vielen Helfern aus dem Kreise der Sachverständigen, die uns wertvolle Ratschläge zukommen ließen und schließlich allen Frauen

\*) Mit dem Titel: Bundesgesetz, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 — StVO. 1960).

1440

Nationalrat IX. GP. — 36. Sitzung — 6. Juli 1960

und Männern, den vielen Bürgern unseres Staates, welche bei der Befragung der Öffentlichkeit mit ihren Meinungsäußerungen und mit ihren Anregungen der Sache gedient haben. Möge das so gründlich erarbeitete Gesetz dazu beitragen, der Probleme Herr zu werden, welche die Technik des neuen Straßenverkehrs hervorgerufen hat. (*Allgemeiner Beifall.*)

**4. Punkt: Bericht des Unterrichtsausschusses über die Regierungsvorlage (216 der Beilagen): Europäisches Abkommen über die Gleichwertigkeit der akademischen Grade und Hochschulzeugnisse (225 der Beilagen)**

**Präsident Dr. Gorbach:** Wir schreiten nunmehr in der Tagesordnung weiter und gelangen zum 4. Punkt: Europäisches Abkommen über die Gleichwertigkeit der akademischen Grade und Hochschulzeugnisse.

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Regensburger. Ich bitte ihn, die Verhandlungen einzuleiten.

**Berichterstatter Regensburger:** Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Die uns unter Punkt 4 der heutigen Tagesordnung zur Behandlung und Beschußfassung übermittelte Regierungsvorlage trägt den Titel: Europäisches Abkommen über die Gleichwertigkeit der akademischen Grade und Hochschulzeugnisse. Im Auftrage des Unterrichtsausschusses habe ich die Ehre, über diese Vorlage zu berichten.

Im Zuge der Verwirklichung des gesamteuropäischen Kulturprogramms hat der Europarat ein Europäisches Abkommen über die Gleichwertigkeit der akademischen Grade und Hochschulzeugnisse beschlossen. Bei der im Dezember 1959 stattgefundenen 25. Sitzung des Ministerkomitees des Europarates wurde das vorliegende Abkommen bereits von mehreren Staaten unterzeichnet. Österreich konnte zu diesem Zeitpunkte aus formellen Gründen eine Unterzeichnung nicht vornehmen. Die Genehmigung durch den Nationalrat vor seiner Ratifizierung gemäß Artikel 50 Abs. 1 des Bundes-Verfassungsgesetzes 1920 in der Fassung von 1929 ist notwendig, da nach Auffassung des Bundeskanzleramtes, Verfassungsdienst, durch dieses Abkommen erstens Bestimmungen der Verordnung vom 9. Juli 1945 über die Führung ausländischer akademischer Grade abgeändert werden und zweitens für den innerstaatlichen Rechtsbereich Rechte und Pflichten begründet werden, ohne daß hiefür eine gesetzliche Grundlage vorhanden ist.

Artikel 1 enthält die Fixierung der Begriffe „Universitäten“ und „akademischer Grad“.

Artikel 2 unterscheidet zwischen den Vertragsparteien, je nachdem, ob in ihrem Hoheits-

gebiet die Zuständigkeit für die Regelung der Frage der Gleichwertigkeit der akademischen Grade und Hochschulzeugnisse beim Staate, bei der Universität oder je nach der Art des Falles beim Staate oder bei der Universität liegt.

Die Artikel 3 und 4 regeln die Grundsätze, das Ausmaß und die Grenzen der gegenseitigen Anerkennung des Abkommens durch die Vertragsparteien.

Die Artikel 5 und 6 legen die Durchführung bei Vorliegen und Zutreffen der Bestimmungen des Artikels 2 Abs. 1 Buchstaben b) und c) fest.

Artikel 7 regelt die Berichterstattung über die zur Durchführung dieses Abkommens getroffenen Maßnahmen und Entscheidungen.

Artikel 8 enthält Bestimmungen über die Notifizierung von Mitteilungen der Vertragsparteien gemäß Artikel 2 und 7 sowie über die Information des Ministerkomitees durch den Generalsekretär des Europarates.

Artikel 9 beinhaltet die Auslegung der Bestimmungen des vorliegenden Abkommens in besonderen Fällen.

Nach Inkrafttreten dieses Abkommens kann das Ministerkomitee des Europarates jeden Staat, der nicht Mitglied des Rates ist, einladen, diesem Abkommen beizutreten.

Die Kündigungsbestimmungen für das Abkommen sind im Artikel 12 enthalten.

Zweck dieses Europäischen Abkommens ist die gegenseitige Anerkennung von akademischen Graden und von Hochschulzeugnissen, die ein Staatsangehöriger eines Mitgliedstaates des Europarates erworben hat und die er ohne Nostrifikation in einem anderen Mitgliedstaat des Europarates verwenden kann. Ebenso soll er ohne irgendwelche Anerkennungsverfahren seine Studien fortsetzen können.

Hinsichtlich der akademischen Grade wird noch verfügt, daß sie nur unter Anführung der Verleihungsuniversität verwendet werden dürfen.

Der Unterrichtsausschuß hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung vom 14. Juni 1960 beraten. Nach der Debatte wurde einstimmig der Beschuß gefaßt, dem Nationalrat die Genehmigung dieses Abkommens zu empfehlen.

Ich gestatte mir daher, namens des Unterrichtsausschusses den Antrag zu stellen, dieser Regierungsvorlage die verfassungsmäßige Genehmigung zu erteilen.

Falls Wortmeldungen vorliegen, bitte ich, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

**Präsident Dr. Gorbach:** Der Herr Berichterstatter beantragt, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen. Wird dagegen ein Einwand erhoben? — Das ist nicht der Fall. Es bleibt bei diesem Verfahren.

Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Mahnert. Ich erteile es ihm.

**Abgeordneter Mahnert:** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Wir Freiheitlichen begrüßen jeden Schritt, der geeignet ist, uns der europäischen Einheit näherzubringen. Wir haben in diesem Hause schon sehr oft unseren Wunsch zum Ausdruck gebracht, daß alle diese Schritte, gleichgültig, auf welchem Gebiet sie notwendig sind und auf welchem Gebiet sie gemacht werden, zielstrebiger, energischer und vielleicht auch rascher erfolgen.

In diesem Zusammenhang habe ich noch eine Frage, die uns vielleicht der Herr Berichterstatter als Ergänzung seines Berichtes beantworten kann. Seinem Bericht war zu entnehmen, daß dieses Abkommen am 14. Dezember 1959 abgeschlossen und von einer Reihe von Staaten unterfertigt wurde, daß es jedoch formelle Gründe Österreich unmöglich gemacht haben, schon damals die Unterfertigung vorzunehmen. Vielleicht kann uns der Herr Berichterstatter darüber Aufklärung geben, worin diese formalen Gründe bestanden und warum der Unterrichtsausschuß erst ein halbes Jahr später, also zu einem verhältnismäßig späten Zeitpunkt, mit diesem doch immerhin nicht unwesentlichen Abkommen befaßt wurde, mit einem Abkommen, das zweifellos geeignet ist, die europäische Zusammenarbeit auf geistigem Gebiete zu fördern.

Dieses Abkommen schließt an ein Abkommen an, das schon im Jahre 1957 ratifiziert wurde: an die Europäische Konvention über die Gleichwertigkeit der Maturazeugnisse. Diese beiden Abkommen, die an sich ein Ganzes bilden, unterscheiden sich in einem Punkt voneinander, und ich glaube, zum Vorteil des heutigen Abkommens. Die seinerzeitige Konvention über die Gleichwertigkeit der Maturazeugnisse enthält eine Vorbehaltsklausel der Nichtanwendung, das heißt, sie sieht vor, daß der einzelne Unterzeichnerstaat das Recht hat, dieses Abkommen auf seine eigenen Staatsangehörigen nicht anzuwenden.

In Österreich wird von dieser Nichtanwendungsklausel auch Gebrauch gemacht. Wenn ein österreichischer Staatsangehöriger, der die Matura etwa in der Bundesrepublik Deutschland abgelegt hat, nach Österreich kommt, um hier in seiner Heimat seine Studien fortzusetzen, muß er sich einem Anerkennungsverfahren, der Nostrifizierung, unterwerfen.

Es wäre im Zusammenhang gerade mit diesem Abkommen, das wir heute beschließen und das eine derartige Klausel nicht beinhaltet, durchaus zu erwägen, ob man nicht auch bei dem früheren Abkommen dazu übergehen sollte, von dieser Nichtanwendungsklausel bei österreichischen Staatsangehörigen künftig keinen Gebrauch mehr zu machen.

Im übrigen kann ich am Rande noch feststellen, daß dieses Abkommen auf die Tätigkeit des Unterrichtsausschusses eine durchaus belebende Wirkung gehabt hat. Es hat nämlich dazu geführt, daß der Unterrichtsausschuß nach über einjährigem Bestehen das zweite Mal zur Beratung einer Materie zusammengetreten ist. Das erste Mal zur Beratung und zur Verlängerung eines Gesetzes, des Kulturgroschengesetzes, und nunmehr, das zweite Mal, zur Beratung eines Europäischen Abkommens: zweimal in der Zeit von über zwölf Monaten. Und diese nicht überaus fruchtbare, ich möchte sogar sagen, sehr spärliche Tätigkeit des Unterrichtsausschusses könnte den Eindruck erwecken, als ob auf diesem Gebiet, in dem Bereich des Kulturellen und Erzieherischen, in Österreich alles in bester Ordnung sei, daß es gar nicht notwendig sei, daß die gesetzgebende Körperschaft hier überhaupt in Aktion tritt.

Ich erinnere mich jedoch und Sie alle, meine Damen und Herren, erinnern sich ebenso an die Budgetdebatte. In dieser Budgetdebatte hat ein Aufgebot von 15 Rednern über eine ganze Reihe von Problemen, die in diesem Bereich seit Jahren ungelöst sind und einer Lösung harren, sehr bewegt Klage geführt. 15 Redner aller drei Parteien haben eine Fülle von Problemen angeschnitten, und ich habe allerdings, als auch ich zu diesen Problemen Stellung nahm, der Meinung Ausdruck gegeben, daß diese „wackeren Kulturstreiter“, wie ich sie nannte, in ihrer eigenen Partei eine so verschwindende Minderheit darstellen, daß sie nicht in der Lage sind, das, was sie hier in der Budgetdebatte im Hause vertreten, dann auch in entsprechende Initiative und in entsprechende Aktionen umzusetzen. Ich möchte absolut nicht bezweifeln, daß diese Kulturstreiter tatsächlich entsprechende Initiative entfalten oder zumindest versuchen, sie zu entfalten. Es scheint aber so zu sein, daß sie die erste Hürde ihrer eigenen Partei oft nicht nehmen können und daß sie, wenn es gelingt, diese Hürde zu nehmen, dann die zweite Hürde des Koalitionsausschusses eben nicht überspringen können.

Meine damalige Meinung von der Minderheit der Kulturstreiter in den einzelnen Parteien ist also durch die Tatsache, daß in allen folgenden Jahren praktisch keines der wesentlichen Probleme wirklich einer Lösung nähergebracht werden konnte, doch wirklich eingehend unter Beweis gestellt worden.

Meine Damen und Herren! Die Probleme auf diesem Gebiet haben aber die unangenehme Eigenschaft, daß sie sich nämlich nicht von selbst lösen. Sie teilen diese Eigenschaft allerdings mit den Problemen auf den meisten

1442

Nationalrat IX. GP. — 36. Sitzung — 6. Juli 1960

anderen Gebieten. Es gibt in diesem Fragenkomplex eine einzige Frage, die sich möglicherweise eines Tages von selbst lösen wird, das ist die Frage der im Jahre 1945 außer Dienst gestellten Hochschullehrer, von denen ja eine beträchtliche Zahl, welche in der Notgemeinschaft ehemaliger Hochschullehrer zusammengeschlossen sind, noch immer nicht die Möglichkeit weiterer Arbeit an den Hochschulen bekommen hat. Hier könnte sich das Problem allerdings eines Tages in der Form wirklich lösen, wenn nämlich in der Presse der Nachruf auf den letzten dieser Hochschullehrer zu lesen sein wird, in dem dann festgestellt werden wird, daß Österreich wieder einen hervorragenden Vertreter seiner Wissenschaft verloren hat.

Aber es gibt eine ganze Reihe von anderen Fragen, die sich eben nicht auf diese oder andere Art von selber lösen, etwa das Hochschulgesetz, das Studienförderungsgesetz, das ja gerade in dieser Zeit wieder von der Hochschülerschaft lebhaft urgert wurde, die gesundheitliche Betreuung der studierenden Jugend, die Mängel des Assistentengesetzes, auf die ich gerade auch in der Budgetdebatte hingewiesen habe, die Frage der Lehrerbildung, eine Frage, die ja seit Jahren immer und immer wieder auf dem Tapet ist, die Frage des neunten Schuljahres, eine Frage, die ja auch einmal ernsthaft angegangen werden müßte: also eine ganze Fülle von Problemen, die wir auf diesem Gebiet zu bewältigen haben. Wir müssen feststellen, daß auf diesen Gebieten irgendeine sichtbare und sich auswirkende Initiative unserer Kulturstreiter bisher noch nicht zu sehen war.

Gerade im Zusammenhang mit dem heute zur Debatte stehenden Abkommen müssen wir uns doch darüber im klaren sein, daß es notwendig werden wird, je enger das Zusammenrücken der europäischen Völker wird, dem Ausverkauf der österreichischen Intelligenz irgendwie zu begegnen. Ein Ausverkauf, der seine Wurzel nicht nur darin hat, daß eben unsere Menschen besonders tüchtig sind und daher gerne von anderen Staaten angezogen und genommen werden, sondern der seine Wurzel im wesentlichen darin hat, daß hier ein gewisses Gefälle da ist, daß eben bei uns in Österreich noch eine sehr starke Unterbewertung der geistigen Arbeit vorhanden ist. Wir müssen uns darüber klar sein, daß wir alle Mittel einsetzen müssen, daß wir alles tun müssen, um dieses Gefälle irgendwie auszugleichen, daß wir, sagen wir, das Niveau der übrigen Staaten nun nicht in geistiger Hinsicht allein, sondern auch in materieller Hinsicht erreichen müssen. Wir müssen uns gerade auch im Zusammenhang mit dieser Frage darüber klar sein, daß wir auf dem Ge-

biete der Forschung unerhört viel Terrain aufzuholen haben.

Wir begrüßen es daher, daß wenigstens auf diesem Gebiet durch die endliche Bildung des Österreichischen Forschungsrates doch ein Schritt vorwärts gesetzt wurde und die Möglichkeit einer positiveren Entwicklung angebahnt wurde.

Wir Freiheitlichen haben immer und immer wieder die Forderung nach der Bildung eines solchen Forschungsrates erhoben, haben allerdings auch dazu immer wieder bemerkt — was wir auch heute wieder tun wollen —, daß wir Gegner jedes Einzuges des Proporzgedankens in eine solche Körperschaft sind. Wir wünschen jedenfalls heute an dieser Stelle diesem Forschungsrat zu seiner so dringlichen Aufgabe guten Erfolg, und wir hoffen, daß die Bitten, die er an die Wirtschaft und so weiter richten wird, seine Arbeit auch finanziell zu ermöglichen, entsprechend Gehör finden werden.

Allerdings haben wir auch in diesem Zusammenhang wieder eine Forderung, die wir Freiheitlichen immer und immer wieder erhoben haben, daß nämlich die volle Steuerfreiheit für die Förderung von Forschungsprojekten, die die Unterstützung dieser neu errichteten Institutionen erhalten, verfügt werde. Wir würden damit nur einem Beispiel folgen, das sich in zahlreichen anderen Staaten schon außerordentlich bewährt hat. Ich brauche nur etwa an die großzügige private Förderung der Wissenschaft in den Vereinigten Staaten von Nordamerika zu erinnern.

Angesichts der heutigen Tagesordnung muß auch noch kurz auf die Frage der Europäischen Universität eingegangen werden. Ich habe schon eingangs gesagt, daß wir es wünschen würden, daß Österreich zielstrebiger und rascher auf die doch Gott sei Dank zahlreichen Initiativen, die sich auf dem Gebiete der europäischen Einigung ergeben, eingehen würde. Und eine dieser Initiativen, mit denen wir uns wohl befassen müssen, ist die Gründung einer Europäischen Universität.

Mit Recht hat der Berichterstatter des Europäischen Parlamentes, der liberale Abgeordnete und ehemalige Minister Gaetano Martino, bei der kürzlich stattgefundenen gemeinsamen Sitzung des Europarates und des Parlaments der EWG-Staaten im Zusammenhang mit der Gleichwertigkeit der akademischen Grade die Frage der Europäischen Universität angeschnitten. Er hat es begrüßt, daß der Austausch von Professoren und Studenten dadurch erweitert und gefördert wird und daß der Unterricht über europäische Probleme, der ja schon an einigen europäischen Hochschulen erteilt wird, auch durch die Gründung dieser Europäischen Universität einen weiteren Ausbau und eine weitere Förderung

erhält. Und im besonderen hat er — und auch hier stimmen wir völlig mit ihm überein — es gutgeheißen, daß einige hervorragende Gelehrte, Historiker, die im höheren Schulunterricht in Europa benützten Geschichtsbücher so umfassen wollen, daß sie die oft leidvollen Ereignisse gerade des vorigen und unseres Jahrhunderts einheitlich, objektiv und unparteiisch wiedergeben. Ein Geschichtsunterricht, der über das Trennende hinweg das Gemeinsame sucht, ist wohl eine wesentliche Voraussetzung dafür, daß in der Jugend das so notwendige europäische Bewußtsein geweckt wird. Wir haben dieser Forderung auch hinsichtlich so mancher österreichischer Unterrichtsbelehrungen ja auch schon wiederholt Ausdruck gegeben.

Ich sprach von der Europäischen Universität. Ihre Schaffung geht auf Artikel 9 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft zurück. Ziffer 2 dieses Artikels und schließlich eine Entscheidung des Ministerrates der EWG vom 20. Mai 1958 bekunden den Willen zur Gründung einer solchen Europäischen Universität als ständige und autonome Einrichtung.

In dem bereits zitierten Martino-Bericht heißt es allerdings auch, die Ausrichtung der Berufsausbildung werde weitgehend von den Erfordernissen des Gemeinsamen Marktes bestimmt werden.

Und hier, meine Damen und Herren, sehen wir Freiheitlichen eine zusätzliche Gefahr: Es ist bekannt, daß wir die Spaltung Europas vermieden wissen wollen und daß wir von vornherein hinsichtlich des sogenannten Brückenschlages außerordentlich skeptisch waren, daß wir für eine Assozierung mit der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft eintreten, wie dies übrigens in steigendem Maße auch in der öffentlichen Meinung in Großbritannien der Fall ist: es sei hier nur an eine in den letzten Tagen von 18 konservativen Abgeordneten des britischen Unterhauses ergriffene Initiative erinnert. Wir befürchten daher nur, daß wir nicht nur vor einer Spaltung im Wirtschaftlichen stehen, sondern, was noch viel, viel tragischer wäre, auch vor einer Spaltung im Bereich der Kultur, des Unterrichts und des Geistigen überhaupt. Man darf nicht vergessen, daß wir in dieser Frage auch nicht viel Zeit haben, daß sich die Dynamik der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft auch in dieser Frage auswirken wird, daß das EWG-Parlament im Mai 1959 eine Entschließung angenommen hat, dem Artikel 9 des EURATOM-Vertrages über die Europäische Universität baldigst volle Wirksamkeit zu geben. Die Frage ist daher dringend, und es darf keine Zeit verloren werden, sich auch mit dieser Frage zu beschäftigen.

Wir hören von Seiten der EWG auch durchaus versöhnliche Erklärungen, die uns die Möglichkeit geben, uns auch wirklich positiv mit dieser Frage auseinanderzusetzen. Der Sprecher des Europa-Parlaments sagte vor der gemeinsamen Straßburger Versammlung ausdrücklich, aus der von uns geteilten Sorge um einen weitgehenden Zusammenschluß fordere das Parlament ebenfalls, daß sich die übrigen europäischen Länder an dieser Gründung beteiligen können, um die weiteste Ausstrahlung der europäischen Kultur zu ermöglichen.

Es ist also nicht so, daß sich diese Europäische Universität auf die Staaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft beschränken soll. Es ist von vornherein auch in dieser Frage daran gedacht, daß sie nur den Kern bildet, der die Möglichkeit bietet, daß sich von dieser Grundlage ausgehend ein weiterer, die gesamten freien europäischen Staaten umfassender Zusammenschluß ergibt. Und dieser Einladung Folge zu leisten, wäre, so glauben wir Freiheitlichen, doch unsere Verpflichtung. Hier wird man wahrscheinlich ja nicht behaupten können, daß uns unsere Neutralitätspflicht irgendwie daran hindere, und man wird wahrscheinlich auch hier weder in Moskau noch in London vorher anfragen müssen, wie wir uns in dieser Frage verhalten müssen.

Mittlerweile haben die Minister von EWG und EURATOM in Luxemburg bereits den Schlußbericht über die Europäische Universität verfaßt. Die vorgeschlagene Europäische Universität soll im Hinblick auf die Entwicklung der europäischen Kultur und Zivilisation zum Zentrum der Studierenden aus allen Ländern werden. Sie würde Studierende aufnehmen, die bereits ein drei- oder vierjähriges Studium an den nationalen Hochschulen abgeleistet haben. Sie würde im ersten Jahr etwa 250 Studierende aufnehmen können, am Ende der ersten Fünfjahresperiode sollen jährlich mindestens 500 Studierende eine ergänzende Ausbildung erhalten, und diese Zahlen sollen dann ständig gesteigert werden. An akademischen Graden würde die Universität nach Vorlage einer selbstständigen Dissertation einzig und allein den Doktorgrad der Europäischen Universität verleihen. Der Interimsausschuß schlägt vor, daß Studierende und Professoren aus Ländern, die der europäischen Gemeinschaft nicht angehören, freien Zugang zu der Europäischen Universität haben sollen, und der Beitritt zum Statut oder zu diesem Abkommen soll jedem europäischen Staat offenstehen und könnte auf Grund eines Übereinkommens zwischen den beitretenden Staaten einerseits und des einstimmig zu fassenden Beschlusses

1444

Nationalrat IX. GP. — 36. Sitzung — 6. Juli 1960

des Ministerrates andererseits erfolgen. Die Assoziierung steht allen, sowohl europäischen wie nichteuropäischen Staaten offen. Diese Aufforderung ist auch an Österreich gerichtet. Und wir fragen nun: Was hat Österreich bisher in dieser Richtung getan? Und wir geben der Befürchtung Ausdruck: nichts!

Heute, an dem Tag der Abstimmung über das Europäische Abkommen über die Gleichwertigkeit der akademischen Grade, dem meine Fraktion selbstverständlich ihre Zustimmung erteilen wird, rufen wir Freiheitlichen die Regierung auf, nicht wie im Falle der Montanunion und des Gemeinsamen Marktes den europäischen Zug zu versäumen, sondern rechtzeitig an der Bildung und an dem Ausbau der Europäischen Universität mitzuarbeiten. (*Beifall bei der FPÖ.*)

**Präsident Dr. Gorbach:** Zum Wort hat sich niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen. Ich erteile dem Herrn Berichterstatter das Schlußwort.

**Berichterstatter Regensburger (Schlußwort):** Der Herr Abgeordnete Mahnert hat mich als Berichterstatter ersucht, die Feststellung: „die Unterzeichnung konnte aus formellen Gründen nicht vorgenommen werden“, noch näher zu erläutern. Ich habe zwar in meinen Ausführungen diese Erklärung schon gebracht, aber es hat vielleicht zuwenig abgezeichnet hervorgestochen, und zwar habe ich gesagt: Die Genehmigung durch den Nationalrat ist vor der Ratifizierung des Abkommens gemäß Artikel 50 Abs. 1 des Bundes-Verfassungsgesetzes 1920 in der Fassung von 1929 notwendig, da nach Auffassung des Bundeskanzleramtes, Verfassungsdienst, erstens durch dieses Abkommen Bestimmungen der Verordnung vom 9. Juli 1945 über die Führung ausländischer akademischer Grade abgeändert werden und zweitens für den innerstaatlichen Rechtsbereich Rechte und Pflichten begründet werden, ohne daß hiefür eine gesetzliche Grundlage vorhanden ist.

Das Unterrichtsministerium war ursprünglich der Meinung, daß es mit einer normalen Unterzeichnung abgetan sei, hat aber vorsorglich eine Anfrage an den Verfassungsdienst des Bundeskanzleramtes gerichtet. Der Verfassungsdienst hat dann mit Schreiben vom 1. Februar 1960 dem Bundesministerium für Unterricht geantwortet. In diesem Antwortschreiben heißt es unter anderem: „Das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst darf aber bemerken, daß durch die Ausführungen in der oben bezeichneten do. Note“ — also in der Note, mit der das Unterrichtsministerium

beim Bundeskanzleramt angefragt hat und in der das Unterrichtsministerium der Meinung Ausdruck gab, daß ein neues Gesetz in diesem Falle nicht notwendig sei — „noch nicht der Beweis erbracht sein dürfte, daß das Abkommen“ — also das uns vorliegende Abkommen — „nicht gesetzändernd ist.“

Und dann schreibt der Verfassungsdienst weiter — das sind die zwei Punkte, warum der Verfassungsdienst auf dem Standpunkt steht, daß vor Ratifizierung dieses Vertrages ein Gesetz notwendig ist —:

1. „Es ist nämlich zunächst davon auszugehen, daß jedes Abkommen gesetzändernd ist, das für den innerstaatlichen Rechtsbereich Rechte und Pflichten begründet, ohne daß eine gesetzliche Grundlage hiefür vorhanden ist. Eine solche gesetzliche Grundlage ist aber im vorliegenden Fall dem Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst nicht ersichtlich.“

2. „Darüber hinaus glaubt das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst, daß durch das vorliegende Abkommen die Bestimmungen der Verordnung StGBI. Nr. 79/1945 doch geändert werden. Nach § 1 Abs. 1 dieser Verordnung bedürfen österreichische Staatsbürger, die einen akademischen Grad an einer ausländischen Hochschule erworben haben, zur Führung dieses Grades der Nostifikation des Diplomes.“ Das ist nach dem neuen Abkommen nicht mehr notwendig.

Der Verfassungsdienst führt weiter aus: „Das gleiche gilt gemäß § 2 Abs. 2 für Ausländer, die im Bereich der Republik Österreich ihren dauernden Wohnsitz nehmen. Ein ‚Führen‘ im Sinne dieser Bestimmungen wird nach ho. Auffassung dadurch nicht ausgeschlossen, daß auf die Verleihungsuniversität hingewiesen wird. Aus dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 25. März 1958, Zl. 2387/56, kann nichts Gegenteiliges erschlossen werden.“

Ich hoffe, daß nunmehr der Kollege Mahnert aus Tirol mit meinen Ausführungen einverstanden ist.

**Präsident Dr. Gorbach:** Nach dem Schlußwort des Berichterstatters gelangen wir zur Abstimmung.

*Bei der Abstimmung wird dem Abkommen einstimmig die Genehmigung erteilt.*

**Präsident Dr. Gorbach:** Die Tagesordnung ist erschöpft.

Die nächste Sitzung findet Dienstag, den 12. Juli, 11 Uhr, statt. Eine schriftliche Einladung wird noch ergehen.

Die Sitzung ist geschlossen.

## Schluf der Sitzung: 16 Uhr