

Stenographisches Protokoll

73. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

VII. Gesetzgebungsperiode

Mittwoch, 6. Juli 1955

Inhalt	
1. Personalien	Ausschußentschließungen, betreffend
a) Krankmeldungen (S. 3359)	1. Kennzeichentafeln für Motorräder,
b) Entschuldigungen (S. 3359)	2. termingemäße Überprüfung der Kraftfahrzeuge und Bekämpfung von vorschriftswidriger Rauch- und Lärmentwicklung,
2. Bundesregierung	3. Unterbrechung der Versicherungs-Prämienzahlung bei vorübergehender Zurücklegung des Kennzeichens
a) Zuschrift des Bundeskanzlers Ing. Raab, betreffend Betrauung des Bundesministers für die Auswärtigen Angelegenheiten Doktor Figl mit der zeitweiligen Vertretung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft Thoma (S. 3360)	Genehmigung der Abkommen, Annahme des Gesetzentwurfes und der drei Ausschußentschließungen (S. 3378)
b) Bericht des Bundesministers für die Auswärtigen Angelegenheiten über die Sitzung der OECE in Paris — Hauptausschuß (S. 3360)	
c) Schriftliche Anfragebeantwortungen 286 bis 288 (S. 3360)	
3. Ausschüsse	Eingebracht wurden
Zuweisung des Antrages 172 (S. 3360)	Anfragen der Abgeordneten
4. Regierungsvorlagen	Dr. Zechner, Mark u. G. an den Bundesminister für Unterricht, betreffend die Bundeserziehungsanstalt für Knaben in Wien-Breitensee (337/J)
a) Neuerliche Abänderung der Hausbesorgerordnung (577 d. B.) — Ausschuß für soziale Verwaltung (S. 3360)	Horn, Weikhart, Mark, Rom u. G. an den Bundeskanzler, betreffend die Herausgabe des zweiten Teiles des „Rot-Weiß-Rotbuches“ (338/J)
b) Hochschul-Organisationsgesetz (578 d. B.) — Unterrichtsausschuß (S. 3360)	Dr. Gorbach, Dipl.-Ing. Hartmann u. G. an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, betreffend verschiedene Vorgänge beim Milchwirtschaftsfonds (339/J)
c) Bewertungsgesetz 1955 (579 d. B.) — Finanz- und Budgetausschuß (S. 3360)	Ebenbichler u. G. an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft und den Bundesminister für Handel und Wiederaufbau, betreffend die Errichtung von Milchstufen, Milchbars u. dgl. (340/J)
d) Grundsteuergesetz 1955 (580 d. B.) — Finanz- und Budgetausschuß (S. 3360)	Kandutsch, Dr. Reimann u. G. an den Bundesminister für Finanzen, betreffend die Ergebnisse der zweiten Energieanleihe (341/J)
e) Abänderung des § 161 der Abgabenordnung (581 d. B.) — Finanz- und Budgetausschuß (S. 3360)	Dr. Pfeifer, Kindl, Dipl.-Ing. Dr. Scheuch u. G. an die Bundesregierung, betreffend die Wiederbesiedlung des Döllersheimer Truppenübungsplatzes (342/J)
f) Hafeneinrichtungen-Förderungsgesetz (582 d. B.) — Verkehrsausschuß (S. 3360)	Dr. Gredler u. G. an die Bundesregierung, betreffend den Wettbewerb in- und ausländischer Firmen bei Auftragserteilungen durch die öffentliche Hand (343/J)
5. Immunitätsangelegenheiten	Anfragebeantwortungen
Auslieferungsbegehren gegen den Abg. Dr. Schärf — Immunitätsausschuß (S. 3360)	Eingelangt sind die Antworten
6. Verhandlungen	des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abg. Dr. Pfeifer u. G. (286/A. B. zu 306/J)
Gemeinsame Beratung über	des Bundesministers für Handel und Wiederaufbau auf die Anfrage der Abg. Olah u. G. (287/A. B. zu 305/J)
a) Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage (378 d. B.): Genfer Abkommen, betreffend Straßenverkehr (575 d. B.)	des Bundesministers für die Auswärtigen Angelegenheiten auf die Anfrage der Abg. Mark u. G. (288/A. B. zu 319/J)
b) Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage (470 d. B.): Kraftfahrgesetz 1955 (576 d. B.)	
Berichterstatter: Krippner (S. 3360)	
Redner: Marchner (S. 3362), Stürgkh (S. 3366), Kindl (S. 3371), Rosa Jochmann (S. 3373) und Elser (S. 3377)	

Beginn der Sitzung: 10 Uhr

Vorsitzende: Präsident Dr. Hurdes, Zweiter Präsident Böhm.

Präsident: Die Sitzung ist eröffnet.

Krank gemeldet sind die Abg. Guth, Haunschmidt, Lins, Dr. Oberhammer, Dr. Reisembauer, Dr. Tončić und Ernst Fischer.

Entschuldigt sind die Abg. Huemer, Kranebitter, Dr. Kranzlmayr, Walla, Wunder, Eichinger, Dr. Pittermann, Czettel, Zechtl, Pölzer, Spielbüchler, Marianne Pollak, Truppe, ferner die Mitglieder des Parlaments, die als Delegierte des Parlaments die Heereseinrichtungen in der Schweiz studieren, das sind

3360 73. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 6. Juli 1955

Dr. Gorbach, Dipl.-Ing. Hartmann, Mayr, Eibegger, Probst, Strasser und Stendebach.

Den eingelangten Antrag 172/A der Abg. Stendebach und Genossen, betreffend die Bestellung der Aufsichtsräte in den als Aktiengesellschaften organisierten verstaatlichten Unternehmungen, habe ich dem Ausschuß für verstaatlichte Betriebe zugewiesen. Wird dagegen ein Einwand erhoben? — Es ist nicht der Fall.

Die schriftliche Beantwortung der Anfragen 305, 306 und 319 wurde den Anfragestellern übermittelt.

Ich ersuche den Schriftführer, Abg. Grubhofer, um Verlesung des Einlaufes.

Schriftführer Grubhofer:

„An den Herrn Präsidenten des Nationalrates.

Der Herr Bundespräsident hat mit Entschließung vom 2. Juli 1955 über meinen Antrag gemäß Artikel 73 des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 für die Dauer der zeitweiligen Verhinderung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft Ökonomierat Franz Thoma den Bundesminister für die Auswärtigen Angelegenheiten DDr. h. c. Dipl.-Ing. Leopold Figl mit der Vertretung des genannten Bundesministers beauftragt.

Hievon beehe ich mich, mit dem Ersuchen um gefällige Kenntnisnahme die Mitteilung zu machen.

Julius Raab“

Präsident: Diese Mitteilung dient zur Kenntnis. Ich ersuche den Herrn Schriftführer, in der Verlesung des Einlaufs fortzufahren.

Schriftführer Grubhofer: Von der Bundesregierung sind folgende Vorlagen eingelangt:

Bundesgesetz, womit die Hausbesorgerordnung neuerlich abgeändert wird (577 d. B.);

Bundesgesetz über die Organisation der wissenschaftlichen Hochschulen (Hochschul-Organisationsgesetz) (578 d. B.);

Bundesgesetz über die Bewertung von Vermögenschaften (Bewertungsgesetz 1955 — BewG. 1955) (579 d. B.);

Bundesgesetz über die Grundsteuer (Grundsteuergesetz 1955) (580 d. B.);

Bundesgesetz, womit § 161 der Abgabenordnung abgeändert wird (581 d. B.);

Bundesgesetz über die Förderung der Errichtung von verkehrstechnischen Einrichtungen von Häfen (Hafeneinrichtungen-Förderungsgesetz) (582 d. B.).

Der Bundesminister für die Auswärtigen Angelegenheiten hat einen Bericht über die Sitzung der OECE (Organisation Europeénne

de Coopération Économique) am 9./10. Juni 1955 in Paris übermittelt.

Ferner ist eingelangt ein Ersuchen des Disziplinarrates der Rechtsanwaltskammer für Wien, Niederösterreich und Burgenland um Aufhebung der Immunität des Mitgliedes des Nationalrates Dr. Adolf Schärf wegen Verletzung der Vorschriften der Rechtsanwaltsordnung.

Es werden zugewiesen:

577 dem Ausschuß für soziale Verwaltung;

578 dem Unterrichtsausschuß;

579, 580 und 581 dem Finanz- und Budgetausschuß;

582 dem Verkehrsausschuß;

der Bericht des Bundesministers für die Auswärtigen Angelegenheiten dem Hauptausschuß;

das Auslieferungsbegehren dem Immunitätsausschuß.

Präsident: Es ist mir der Antrag zugekommen, die Debatte über die beiden Punkte der heutigen Tagesordnung unter einem abzuführen. Falls dieser Vorschlag angenommen wird, wird zuerst der Berichterstatter, der für beide Punkte derselbe ist, seine zwei 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. Angenommen.

Wir gehen in die Tagesordnung ein.

Wir behandeln die Punkte 1 und 2. Es sind dies:

1. Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage (378 d. B.): **Genfer Abkommen, betreffend Straßenverkehr** (575 d. B.);

2. Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage (470 d. B.): Bundesgesetz über das Kraftfahrwesen (**Kraftfahrgesetz 1955**) (576 d. B.).

Berichterstatter für beide Punkte ist der Herr Abg. Krippner. Ich ersuche ihn, seine Berichte zu erstatten.

Berichterstatter **Krippner:** Hohes Haus! Ich habe die Ehre, den Bericht des Handelsausschusses über die beiden Regierungsvorlagen 378 und 470 der Beilagen zu erstatten. Beide Vorlagen betreffen den Straßenverkehr.

Die erste Vorlage behandelt die **Genfer Abkommen, betreffend Straßenverkehr**.

Österreich war schon bisher Mitgliedstaat der Pariser Übereinkommen vom Jahre 1926 über den Straßenverkehr und über den Verkehr von Kraftfahrzeugen sowie des Genfer Übereinkommens vom Jahre 1931 über die Ver-

73. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 6. Juli 1955 3361

einheitlichung der Verkehrszeichen. Die fortschreitende Entwicklung der Technik und die zunehmende Dichte des Verkehrs haben es notwendig gemacht, nach Beendigung des zweiten Weltkrieges neue internationale Regelungen auf dem Gebiete des Straßen- und Kraftfahrzeugverkehrs zu treffen. Die Initiative hiezu ist von den Vereinten Nationen ausgegangen, deren Wirtschafts- und Sozialrat am 28. August 1948 die Einberufung einer Weltkonferenz über den Straßen- und Kraftfahrzeugverkehr beschlossen hat. Diese Konferenz hat vom 23. August bis 19. September 1949 in Genf stattgefunden. Ihr Ergebnis ist ein neues Vertragswerk, das auch von einem Vertreter Österreichs auf der Konferenz unterzeichnet wurde.

Eine für die österreichische Gesetzgebung wertvolle Neuerung ist die Bestimmung des Art. 5 Z. 3 des Protokolls, daß zur besseren Verständlichkeit der Straßenverkehrszeichen unterhalb derselben ganz allgemein zusätzliche Angaben auf einem rechteckigen Schild angebracht werden können.

Von den im Protokoll vorgesehenen Gefahrenzeichen sind der österreichischen Gesetzgebung bisher nicht bekannt gewesen: vier Varianten zum Gefahrenzeichen „Gefährliche Kurve“, und zwar: „Rechtskurve“, „Linkscurve“, „Doppelkurve nach rechts beginnend“, „Doppelkurve nach links beginnend“; ferner Zeichen für „Gefährliches Gefälle“, „Engpaß“, „Bewegliche Brücke“, „Baustelle“, „Schleudergergefahr“, „Fußgängerübergang“, „Kinder“ und „Kreuzung mit Straße ohne Vorrang“.

Zu den Verbotszeichen, die in Österreich bereits eingeführt sind, kommen nach dem Protokoll neu hinzu: „Abbiegen nach links (rechts) verboten“, „Überholen verboten“, „Einfahrt verboten für Fahrzeuge mit über ... t Achsdruck“ und „Halt vor der Kreuzung“; das letztgenannte Zeichen ist nach österreichischer Gesetzgebung ein Gefahrenzeichen, das Protokoll reiht es jedoch unter den Verbotszeichen ein.

Unter den Hinweiszeichen sind für Österreich neu die Zeichen für „Heilstätte“, „Pannenhilfe“, „Telephon“ und „Tankstelle“.

Der Handelsausschuß hat sich mit dem vorliegenden Abkommen in seiner Sitzung vom 28. Juni 1955 beschäftigt und einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause die Genehmigung der Abkommen zu empfehlen.

Der Antrag des Handelsausschusses lautet demnach:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Den Genfer Abkommen, betreffend Straßenverkehr, und zwar:

Schlußakte der Konferenz der Vereinten Nationen über Straßen- und Kraftfahrzeugverkehr vom 19. September 1949;

Abkommen über den Straßenverkehr vom 19. September 1949;

Protokoll über Straßenverkehrszeichen (die Straßensignalisation) vom 19. September 1949;

Europäische Zusatzvereinbarung zum Abkommen über den Straßenverkehr und zum Protokoll über Straßenverkehrszeichen (die Straßensignalisation), die am 19. September 1949 in Genf unterzeichnet wurden, vom 16. September 1950

wird die verfassungsmäßige Genehmigung erteilt.

Ich bitte, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

Die zweite Vorlage betrifft das Kraftfahrgesetz 1955.

Der Handelsausschuß hat in seiner Sitzung am 4. Mai 1955 zur Vorberatung der vorliegenden Regierungsvorlage einen Unterausschuß eingesetzt. Der Unterausschuß hat in vier Sitzungen die Regierungsvorlage eingehend beraten und eine Reihe von Ergänzungen und Abänderungen an dem Gesetzentwurf vorgeschlagen, worüber dem Handelsausschuß in seiner Sitzung am 28. Juni 1955 durch den Berichterstatter ein umfassender Bericht vorgelegt wurde. Weiters hat der Unterausschuß die Annahme von drei Entschließungen ange regt.

Der Handelsausschuß hat die Regierungsvorlage unter Berücksichtigung der vom Unterausschuß vorgeschlagenen und einigen weiteren im Laufe der Debatte beantragten Abänderungen beschlossen und die im Ausschußbericht abgedruckten drei Entschließungen angenommen.

Durch den vorliegenden Gesetzentwurf sollen die gegen eine Reihe von Bestimmungen der Kraftfahrverordnung bestehenden verfassungsrechtlichen Bedenken beseitigt werden. Es wurden daher in die Regierungsvorlage viele Vorschriften aufgenommen, die bisher nur in der Verordnung enthalten waren. Der Gesetzentwurf enthält zirka 30 Verordnungsermächtigungen, die dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau einen festen Rahmen und ausreichende Richtlinien zur Erlassung der erforderlichen Verordnungen geben. Der Gesetzentwurf weist eine übersichtliche Einteilung auf, wodurch das Auffinden der gewünschten Normen wesentlich erleichtert ist.

Die Bestimmungen der Regierungsvorlage wurden den von Österreich am 19. September 1949 unterzeichneten Genfer Abkommen, betreffend Straßenverkehr, angepaßt. Eine wesentliche Neuerung in dem Gesetzentwurf stellt vor allem die Einführung des im Genfer Abkom-

3362 73. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 6. Juli 1955

men, betreffend Straßenverkehr, normierten Einheitsführerscheines dar, der in Hinkunft den internationalen Führerschein überflüssig macht.

Eine wesentliche Änderung gegenüber den geltenden Vorschriften besteht darin, daß die Zuständigkeit zur Genehmigung von Kraftfahrzeugtypen nicht mehr den Ländern, sondern zentralisiert dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau zusteht. Diese Änderung der Kompetenz erscheint mit Rücksicht auf die notwendige Einheitlichkeit dieses für den Verkehr eminent wichtigen Genehmigungskontrollen erforderlich.

Zu den wichtigsten Änderungen beziehungsweise Ergänzungen der Regierungsvorlage wird folgendes bemerkt:

Zu § 23: Rückblickspiegel sollen nur für Kraftwagen, nicht aber auch für Motorräder zwingend vorgeschrieben sein.

Zu den §§ 53, 79 und 110 Abs. 6: Während bisher und auch nach der Regierungsvorlage manche Kategorien von Kraftfahrzeugen mit geringer Geschwindigkeit, zum Beispiel Traktoren und auch Motorfahrräder, von der Versicherungspflicht ausgenommen waren, sollen diese Fahrzeuge nunmehr ebenfalls versicherungspflichtig sein. Diese Bestimmung erscheint sowohl im Interesse der Verkehrsopfer als auch der Fahrzeugbesitzer gelegen.

Zu § 58 Abs. 3: Die Bestimmungen über die von einem Führerscheinwerber zu fordern Verlässlichkeit wurden straffer gefaßt, um dem freien Ermessen der Behörde gewisse Schranken zu setzen.

In § 64 wird die Entziehung des Führerscheines näher geregelt. Der Ausschuß hat dem Wunsche Ausdruck verliehen, daß die aufschiebende Wirkung einer Berufung gegen einen Bescheid, mit dem ein Führerschein wegen Fahrerflucht entzogen wurde, nur dann im Sinne des § 64 Abs. 2 AVG. ausgeschlossen werden soll, wenn der Tatbestand der Fahrerflucht einwandfrei festgestellt ist.

Zu § 84: Es wurde eine Bestimmung aufgenommen, wonach die Querverladung von Vieh gestattet ist. Um die bei diesen Transporten bedauerlicherweise häufig festzustellenden Tierquälereien möglichst hintanzuhalten, wurde im § 80 für alle Viehtransporte eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 40 Stundenkilometern festgelegt.

Zu § 85 Abs. 5: Gegenüber der Regierungsvorlage wurde die Änderung vorgenommen, daß die Meldung über Unfälle oder Sachbeschädigungen nunmehr bei allen Sachschäden und nicht nur bei geringfügigen unterbleiben kann, wenn die beteiligten Lenker gegenseitig ihre Identität nachweisen.

Zu § 86: Die Verpflichtung zur Mitnahme von Verbandzeug auf Fahrten mit Kraftfahrzeugen wurde in das Gesetz aufgenommen.

Der Handelsausschuß stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle

1. dem Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen,
2. die dem Ausschußbericht beigedruckten drei Entschließungen annehmen.

Ich beantrage, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

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

Zum Wort gemeldet hat sich der Abgeordnete Marchner. Ich erteile ihm das Wort.

Abg. Marchner: Hohes Haus! Wie sehr die breite Öffentlichkeit einer wirksamen Regelung des Straßenverkehrs interessiert ist, beweist wohl am besten das Echo, das die Beratungen des Entwurfs des neuen Kraftfahrgesetzes im Handelsausschuß in der Presse ausgelöst haben. Es wäre daher irrig, anzunehmen, daß ein solches Gesetz lediglich für den Kraftfahrer selbst, nicht aber für die übrige Bevölkerung von Bedeutung wäre. Ich glaube, das Gegenteil trifft zu. An einem brauchbaren Kraftfahrgesetz ist heute wohl die gesamte Bevölkerung interessiert, weil doch deren Leben und deren Gesundheit durch den Kraftwagenverkehr von heute immer mehr gefährdet erscheint und gefährdet wird. Wie sehr sich übrigens das Gefahrenmoment auf der Straße innerhalb einer relativ kurzen Zeit erhöht hat, bezeugen nicht nur die erschreckend hohen Unfallziffern, sondern wohl auch die immer weiter ansteigende Zahl von Kraftfahrzeugen selbst.

Zur Erhärtung dieser Behauptung nur ein paar Zahlen: Während in Österreich im Jahre 1945 rund 47.000 Kraftfahrzeuge gezählt wurden, sind es heute schon gegen 540.000 motorisierte Fahrzeuge, die auf unseren Straßen laufen. Die Zahl der Kraftfahrzeuge hat sich also in einem Jahrzehnt mehr als verzehnfacht. Nun ist aber damit die Aufwärtsentwicklung, glaube ich, noch lange nicht abgeschlossen. Es ist unschwer vorauszusagen, daß in den nächsten Jahren die Zahl der Motorfahrzeuge weiter sprunghaft ansteigen wird und daß dadurch die Sicherheit auf der Straße noch mehr absinkt als bisher, wenn wir nicht zeitgerecht entsprechende Vorkehrungen treffen.

Daß das derzeit geltende Kraftfahrgesetz in keiner Weise mehr den Anforderungen entspricht, ist eine Tatsache, die niemand

73. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 6. Juli 1955 3363

bestreiten kann. Das kann ja auch nicht wundernehmen, es stammt nämlich aus einer Zeit, in der die Motorisierung eigentlich noch im Anfangsstadium gestanden ist. Dem Gesetzgeber obliegt es daher, das alte, völlig überholte Kraftfahrgesetz durch ein neues zu ersetzen, das sowohl der raschen Verkehrsentwicklung als auch der erforderlichen Verkehrssicherheit Rechnung trägt. Wir wollen daher hoffen, daß der vorliegende Entwurf eine gesetzliche Regelung bringt, die besonders in der Frage der Verkehrssicherheit einen fühlbaren Fortschritt bedeuten wird.

Über eines, sehr geehrte Damen und Herren, müssen wir uns aber im klaren sein, nämlich darüber, daß kein Gesetzgeber und kein Gesetz imstande sein werden, den Menschen die Unvorsichtigkeit, aber auch die Rücksichtslosigkeit abzugewöhnen. Gerade auf das Konto dieser beiden menschlichen Schwächen ist bekanntlich ein sehr hoher Prozentsatz der Opfer zu buchen, die — man könnte sagen — auf dem Schlachtfeld der Straße täglich, ja ständig fallen. Ganz sicher ist aber, daß ein großer Teil dieser Opfer bei einiger gegenseitiger Höflichkeit und Rücksichtnahme leicht zu vermeiden wäre. Als Beweis dafür können die wesentlich besseren Verkehrsverhältnisse in anderen Staaten, insbesondere in den nordischen Ländern, gelten, wo bei einer weit größeren Verkehrsichte die Zahl der Straßenopfer aus diesem Titel geradezu geringfügig zu nennen ist.

Wir haben daher, glaube ich, als Gesetzgeber allen Anlaß, zu trachten, den Auswachsen der Motorisierung, wie wir sie jetzt immer erleben, mit gesetzlichen Mitteln wirksam zu begegnen. Ein erster Schritt hiezu soll eben mit diesem Gesetz, das heute das Hohe Haus zu beschließen hat, gemacht werden.

Die Presse hat über eine Reihe von Bestimmungen anlässlich der Beratung im Handelsausschuß bereits ziemlich ausführlich berichtet. Ich möchte mich daher darauf beschränken, nur noch auf jene Bestimmungen des Entwurfes zu verweisen, die speziell auf die Verkehrssicherheit Bezug haben. Hohes Haus! Eines steht fest: Auch beim Kraftfahrzeug ist, wie bei jeder anderen Maschine, der Mensch der allerwichtigste Faktor. Ein schlecht ausgebildeter, ein mangelhaft ausgebildeter Lenker am Volant ist und bleibt nach wie vor eine große oder sogar die größte Gefahr auf der Straße.

Das neue, heute zu beschließende Gesetz sieht daher in erster Linie eine Ausbildung des Fahrzeuglenkers vor, die nach menschlichem Ermessen doch eine Gewähr dafür bietet, daß er sein Fahrzeug in allen Situationen

auch zu beherrschen vermag. Das ist wohl die wichtigste Aufgabe, die das neue Gesetz zu erfüllen haben wird.

Ein Fachmann hat übrigens vor ein paar Tagen die sehr zutreffende Bemerkung gemacht, daß fast jeder, der die Fahrerprüfung bestanden hat oder besteht, sich auch schon berufen fühlt, sich als Rennfahrer zu betätigen. Werte Damen und Herren! Ich glaube, diese Feststellung trifft wirklich den Nagel auf den Kopf. Die Leute übersehen aber leider, daß es ihnen hiebei ebenso ergeht wie dem Lehrling, der als neugebackener Gehilfe auch erst die Nutzanwendung aus dem Gelernten zu ziehen hat, um vollkommen zu sein. Und diese Leute übersehen weiter, daß der Führerschein allein noch lange kein Garant dafür ist, daß man auf der Straße auch sicher fahren kann. Ich glaube, das kann nicht oft und nicht deutlich genug ausgesprochen und gesagt werden.

Um bestehende Prüfungsmängel zu beseitigen, bestimmt das Gesetz jetzt ganz neue Prüfungsmethoden. Zuerst schreibt es vor, daß sowohl die körperlichen als auch die geistigen, aber auch die moralischen Fähigkeiten desjenigen einwandfrei festgestellt werden müssen, dem ein Kraftfahrzeug anvertraut werden soll. Es steht wohl außer Zweifel, daß auch nur das teilweise Fehlen einer dieser Voraussetzungen an sich schon eine große Gefahr auf der Straße bedeuten kann. Verlässlichkeit wird also jetzt die Grundvoraussetzung dafür sein, daß jemand einen Führerschein verliehen bekommt. Daher ist diese Verschärfung nur zu begrüßen, denn sie allein bedeutet schon einen großen Fortschritt auf diesem Gebiete.

Auch hat sich die alte Methode absolut nicht bewährt, den angehenden Kraftfahrer mit technischen Finessen vollzustopfen, Finessen, die er sein ganzes Leben überhaupt nicht mehr benötigt. Was an technischem Wissen verlangt werden muß, ist die Kenntnis und lückenlose Beherrschung aller Verkehrs vorschriften. Das ist bei der Prüfung die Hauptsache. Das, was ein Fahrer an technischen Dingen tatsächlich braucht, ist lediglich die Kenntnis jener Fahrzeugteile, die für die Verkehrssicherheit in Frage kommen und ausschlaggebend sind. Beispielsweise sind es in erster Linie die Funktion der Steuerung, die Funktion der Brems- und Antriebsvorrichtungen, zweitens muß der Fahrer Bescheid wissen, wie er sich unter Bedachtnahme auf sein Fahrzeug bei verschiedenen Straßen- und Sichtverhältnissen zu verhalten hat. Aber alle übrigen technischen Fragen, wie sie bisher bis in die Einzelheiten geprüft wurden, sind in Wirklichkeit für die Fahrer nur eine un-

3364 73. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 6. Juli 1955

nütze Belastung. Für die Beantwortung dieser Fragen sind die Fachleute und Mechaniker, nicht aber, wie es bisher war, die Herrenfahrer da.

Und nun, Hohes Haus, überträgt das neue Gesetz eine weitere sehr wichtige Aufgabe dem Fahrer: es ist die Verantwortung für die völlig unnötige Lärm- und Rauchgasentwicklung, die uns tatsächlich das Dasein oft schwer verleidet. Auf diesem Gebiet, glaube ich, wurde bisher oft straflich und leichtfertig gesündigt. Insbesondere der Lärmplage, die speziell bei Nacht die Menschen zur Verzweiflung bringt, muß ein besonderes Augenmerk zugewendet werden. Die bisherigen Vorkehrungen, um dem Lärm richtig zu begegnen, um seiner Herr zu werden, haben leider die Erwartungen absolut nicht erfüllt. So haben bekanntlich manche Städte und Orte ein nächtliches Hupverbot erlassen, um dem Signallärm zu steuern. Der Effekt ist in den meisten Fällen gleich Null gewesen. Man hat nämlich dabei mit der Erfindungsgabe derer nicht gerechnet, die bei Nacht das Hupsignal als Rendezvouszeichen benötigt haben. Diese Leute haben sich, wie Sie wissen, sehr rasch und sehr merklich zu helfen gewußt. Sie betätigen nämlich jetzt statt der Hupe einfach den Gashebel, um nun mit dem Motor das Stelldichein zu signalisieren, das vorher mit der Hupe signalisiert wurde. Ich glaube, wenn man die Wahl zwischen dem Hupsignal und dem auf- und abheulenden Motor hat, wird man sich für das kleinere Übel, für das Hupsignal und nicht für den Motorenlärm entschließen.

Künftighin wird diese neuzeitliche Unterhaltungsart auf Kosten der Nachtruhe der anderen Menschen bei richtiger Anwendung des Gesetzes doch ein etwas kostspieliges Vergnügen sein. Wenn nämlich der Lärm sucht einzelner wieder nicht beigekommen werden kann, dann wird eben nichts anderes übrigbleiben, als die unbelehrbaren Sünder von der Führung eines Fahrzeuges endgültig auszuschließen.

Hohes Haus! Nicht minder wichtig ist die neue Bestimmung, daß künftighin jeder Prüfling einen sogenannten Prüfungszeugen, eine Vertrauensperson, der Prüfung beziehen kann. Aber über die Funktion dieser Vertrauensperson soll kein Zweifel herrschen. Diese Vertrauensperson wird nicht die Aufgabe haben können, eine Art Souffleurtätigkeit für den Fall zu üben, daß der Prüfling wenig oder gar nichts gelernt hat. Das Lernen kann auch das neue Gesetz dem Prüfling nicht abnehmen. Dieser Neuerung kommt aber eine andere sehr wichtige Funktion zu. Nur zu oft ist es nämlich vorgekommen, daß bei der Prüfung sogenannte Fangfragen gestellt

wurden, die mit einer ernsthaften Prüfung gar nichts zu tun haben. Solchen Dummmheiten soll nun durch die Beziehung der Vertrauensperson ein Riegel vorgeschoben werden. Das, glaube ich, ist zu begrüßen, denn wie bei jeder Prüfung ist ein Durchfallen auch bei einer Fahrerprüfung keine Annehmlichkeit, dies umso weniger, als die Wiederholung der Prüfung auch eine sehr kostspielige Schattenseite hat. Die Fahrerprüfung kostet ja nicht nur Nerven, sie kostet auch ein ziemliches Stück Kleingeld. Gewiß kann eine Prüfungswiederholung dem nicht erspart werden, der den echten Prüfungsstoff nicht beherrscht; aber es muß vorgesorgt werden, daß Prüfungswiederholungen dann vermieden werden, wenn sie, wie es bisher zum Teil, wenn auch nicht oft, der Fall war, auf unnötige Prüfungsschikanen zurückzuführen sind. Als Sicherung dagegen ist eben die Kontrolle durch eine Vertrauensperson gedacht, die sich der Prüfling — und ich glaube, wohl am besten aus den Kreisen der Fachleute — für die Prüfung aussuchen kann.

Aber auch die vollkommensten Schulungs- und Prüfungsvorschriften müssen wirkungslos bleiben, verehrte Damen und Herren, wenn es keine oder nur ungenügende Möglichkeiten gibt, derer Herr zu werden, die zur Kategorie der verstockten Verkehrssünder zählen. Auch für solche Fälle weist nun das neue Gesetz einen Weg, der vielleicht doch zu einer Besserung führen wird. Wie der Herr Berichterstatter bereits ausgeführt hat, gibt die verschärzte Bestimmung die Möglichkeit zum Entzug des Führerscheines, wenn gegen die Verkehrs vorschriften gesündigt wird. Jeder, der sich künftighin eine gräßliche Verletzung der Verkehrs vorschriften leistet, wird eben gewärtig sein müssen, daß ihm der Führerschein entzogen wird. Das wird, glaube ich, zu den wirksamsten Maßnahmen zählen, die uns zur Verfügung stehen, um doch — wenn auch langsam, aber sicher — die nötige Zucht und Ordnung auf der Straße zu erzwingen.

Das Gesetz sieht zwei Arten des Führerscheinentzuges vor: den zeitlich begrenzten und den dauernden Entzug. Aber auch der zeitlich begrenzte Entzug ist eine unangenehme und überdies, wie ich schon ausgeführt habe, sehr kostspielige Angelegenheit. Wenn nämlich der Führerschein für länger als zwei Jahre entzogen wird, dann ist der Inhaber des Führerscheines nach dem neuen Gesetz verpflichtet, eine neuerliche Prüfung abzulegen, um den entzogenen Führerschein wieder verliehen zu bekommen. Was heute eine solche Prüfung kostet, das weiß der Praktiker ganz gut abzuschätzen. Ich glaube, Hohes Haus, diese

73. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 6. Juli 1955 3365

Umstände sollten sich besonders jene Draufgänger vor Augen halten, die es immer wieder juckt, mit 100 und mehr Kilometern durch die Kurven zu flitzen, oder die den Wunsch haben, die Straßen mit einer alkoholischen Begleitadresse unsicher zu machen. Wie gesagt, solch gefährliche Späße werden künftig wohl zu überlegen sein.

Es ist daher zu erwarten, daß nicht nur die Fußgänger, sondern auch die disziplinierten und verantwortungsbewußten Kraftfahrer diese verschärften Maßnahmen begrüßen, denn nur so, glaube ich, werden die Verkehrswege endlich von den unverbesserlichen Straßenpiraten gesäubert werden können.

Daß außerdem Sorge zu tragen sein wird, daß das Strafgesetz diesen Notwendigkeiten angepaßt und mit wirksamen Strafbestimmungen versehen wird, möchte ich nur nebenbei vermerken.

Den Kommissionen aber, denen künftig der Entzug des Führerscheins obliegt, gibt nun das Gesetz die Möglichkeit, dann wirksam durchzugreifen, den Führerschein zu entziehen, wenn alle Mahnungen und Belehrungen wirkungslos geblieben sind.

Eine weitere begrüßenswerte Neuerung, über die auch die Presse bereits ziemlich ausführlich berichtet hat, ist die, daß nunmehr ausnahmslos alle motorisierten Fahrzeuge haftpflichtversichert sein müssen. Auch darin, glaube ich, ist ein wichtiger, ein nicht zu unterschätzender Fortschritt zu erblicken. Bisher waren bekanntlich die Kleinkrafträder, die sogenannten Mopeds, aber auch Traktoren mit einer gewissen Geschwindigkeitsbeschränkung von dieser Versicherungspflicht vollständig befreit. Aber diese Begünstigung war nur eine scheinbare. Die Erfahrung hat nämlich gelehrt, daß sie nicht nur für die Verkehrsober, sondern auch für die Fahrzeughalter selber immer wieder Nachteile mit sich gebracht hat. Es gibt genug Beispiele dafür, daß ein Mensch durch solche Fahrzeuge zum Krüppel gefahren wurde, ohne daß er sich schadlos halten konnte. Was half es dem Krüppel auch, wenn ihm ein Schadenersatzanspruch zugesprochen wurde, dieser Schadenersatzanspruch aber nicht realisierbar war, weil der Fahrzeughalter vermögenslos gewesen ist? Aber auch umgekehrt hat ein solcher Unfall für den Fahrer selber dann eine Katastrophe bedeutet, wenn er mit seinem Gehalt oder Lohn unter Umständen sein Leben lang für ein solches Unglück haftbar gemacht wurde. Für beide Teile also, sowohl für die Verkehrsober als auch für die Fahrzeughalter, ist daher eine Versicherung, glaube ich, wohl der einzige Garant dafür, daß die materiellen Folgen

eines solchen Unglücksfalles abgewendet werden können.

Die Ausdehnung dieser Versicherungspflicht ist deshalb, glaube ich, eine wohl begründete Notwendigkeit, der sich die Besitzer der Fahrzeuge umso weniger verschließen werden können, als die Monatsprämie in den meisten Fällen ein paar Schilling nicht übersteigt.

Noch ein anderer Mißstand in der Versicherungsfrage, der, glaube ich, mit Recht großen Unmut auslöst, wird durch die Reform der Kraftfahrgesetzgebung bereinigt. Das muß auch kurz angedeutet werden. Bekanntlich war bis vor kurzer Zeit die Stilllegung eines Fahrzeuges auch mit der Unterbrechung der Prämienzahlung verbunden. Im vorigen Jahr haben nun die Versicherungsgesellschaften diesen sachlich berechtigten Zustand selbstherrlich in der Weise geändert, daß die Prämienzahlung auch dann weiterläuft, wenn das Fahrzeug still liegt und nicht gebraucht wird. Nun kann diese Frage leider nicht durch das Gesetz geklärt werden, und das möchte ich besonders unterstreichen. Eine Lösung auf diesem Wege ist also nicht möglich. Der Handelsausschuß hat sich sehr eingehend mit dieser Frage beschäftigt und hat den Herrn Minister in einer Entschließung ersucht, dafür vorzusorgen, daß auf diesem Gebiete der frühere Zustand wiederhergestellt wird, daß mit der Stilllegung eines Fahrzeuges automatisch eine Unterbrechung der Prämienzahlung verbunden ist. Der Herr Minister hat in dankenswerter Weise zugesagt, alles daranzusetzen, daß dieses Unrecht beseitigt und der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt wird.

Eine weitere Neuerung, die das Gesetz bringt, liegt in der Vereinheitlichung des Führerscheins. Der sogenannte „kleine“ Führerschein für Fahrräder mit Hilfsmotor, für Mopedräder, wird beseitigt, also nicht mehr ausgegeben. Für sämtliche Motorräder, ohne Rücksicht auf die Größe und die Stärke, wird vielmehr ein einheitlicher Führerschein ausgeben werden. Aber diese Neuerung, Hohes Haus, entspricht nicht einer Marotte des Ausschusses oder des Ministeriums, sondern ist durch die Genfer Straßenverkehrsabkommen vorgeschrieben, die heute dem Hohen Haus ebenfalls zur Beratung vorliegen. Dem Fahrer des Kleinkraftrades erwächst aus dieser Vereinheitlichung kein wesentlicher Nachteil.

Ich habe bereits ausgeführt, daß die Prüfung durch die Lockerung, und zwar durch eine fühlbare Lockerung des technischen Teiles der Prüfung künftig wesentlich vereinfacht sein wird. Daraus entsteht natürlich auch für den Kleinkraftraher, für den Mopedfahrer bei der Prüfung keine Mehrbelastung und auch keine

3366 73. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 6. Juli 1955

Komplizierung. Daß aber auch dieser Fahrer die Verkehrsvorschriften genau und einwandfrei beherrschen muß, das ist, glaube ich, auch zu seiner eigenen Sicherheit nötig und daher sein eigener Vorteil. Ein Nachteil könnte bei diesen Fahrern höchstens bei der Ablegung der praktischen Fahrprüfung zutage treten, aber auch diesbezüglich hat der Handelsausschuß vorgesorgt und in das Gesetz die Bestimmung aufgenommen, daß jeder Prüfling berechtigt ist, zu verlangen, die Prüfung auf jenem Fahrzeug abzulegen, das er zu benützen gedacht. Man wird also eine Frau, die ein Moped benützt, nicht verpflichten können und nicht verpflichten dürfen, die Prüfung auf einer 500er-Maschine abzulegen. Da und dort hat ja allenfalls die Gefahr bestanden, daß ein solches Verlangen gestellt wird. Durch diese Bestimmung wird also auch dieser Härte vorgebeugt.

Eine große Zahl von Lastkraftwagenlenkern ist an einer wichtigen Bestimmung interessiert, die bereits im alten Kraftfahrgesetz enthalten war. Es ist die Bestimmung, wonach diesen Fahrern die Berufskleidung, die Schutzkleidung gegen Regen und Kälte beigestellt werden mußte. Der Handelsausschuß hat sich der Einsicht nicht verschlossen, daß es nicht tragbar wäre, diese alte Bestimmung, dieses alte Recht aus dem Gesetz zu eliminieren. Er hat daher beschlossen, diese Bestimmung in das neue Gesetz ebenfalls aufzunehmen, sodaß keine Schädigung dieser Berufsgruppe zu erwarten ist.

Nun noch ein paar Bemerkungen über eine sehr wichtige wirtschaftliche Auswirkung dieses Gesetzes. Bedingt durch die Genfer Straßenverkehrsabkommen, die heute ebenfalls zur Beschußfassung vorliegen, mußte in das Kraftfahrgesetz eine Bestimmung eingebaut werden, die einen sehr wichtigen Wirtschaftszweig unseres Landes berührt, nämlich unsere Fahrzeugindustrie. Daß dieser österreichische Industriezweig heute Weltruf genießt, ist, glaube ich, unbestritten. Ebenso bekannt ist auch, daß diese Firmen und die Arbeiter und Angestellten dieser Betriebe nur durch die einmaligen Konstruktions- und Qualitätsleistungen diesen Weltruf begründen konnten. Es ist daher verständlich, daß die Leitungen, aber auch die Vertreter der Arbeiter und Angestellten dieser Betriebe vor gesetzlichen Maßnahmen warnen und warnen, die für die Entwicklung ihrer Fahrzeuge und Produkte ein Hemmschuh sein könnten. Die Warnung betrifft die Bestimmung des Gesetzes, die auf die Konstruktion des sogenannten „Mopeds“ Bezug hat. Wir müssen diesen Bedenken Rechnung tragen, denn es geht hiebei ja nicht nur um das Schicksal der Betriebe schlechthin,

sondern um das Schicksal von Tausenden von Arbeitern und Angestellten, die in der Fahrzeugindustrie Beschäftigung und Brot finden. Wir dürfen auch nicht übersehen, daß unsere Fahrzeugindustrie heute eine wichtige Exportsäule darstellt, daher von größter volkswirtschaftlicher Bedeutung ist. Der Herr Minister hat in Würdigung dieser Bedenken die Zusicherung gegeben, dafür vorsorgen zu wollen, daß diese Befürchtungen unbegründet bleiben. Es steht daher doch zu hoffen, daß das neue Gesetz auch diesbezüglich keine nachteiligen Folgen für arbeitende Menschen in diesem Staate haben wird.

Hohes Haus! Im großen und ganzen können wir hoffen, daß das zu beschließende Gesetz der Entwicklung im Straßenverkehr Rechnung tragen und auch einen brauchbaren Beitrag zur Verminderung der Straßengefahren liefern wird. Es wäre nur zu wünschen, daß sich die Menschen auch darauf besinnen, daß das kostbarste Gut, das wir besitzen, das Leben und die Gesundheit ist und daß mit diesem Gut nicht frevelhaftes Spiel getrieben werden darf. Erst wenn diese Einkehr auch bei uns in Österreich auf dem Gebiete des Straßenverkehrs Platz greifen wird, steht zu erwarten, daß das neue Kraftfahrgesetz seinen Zweck auch wirklich erfüllen wird: dem Schutze der Gesundheit und dem Schutze des Lebens der Straßenpassanten zu dienen.

Namens der sozialistischen Fraktion kann ich erklären, daß wir dem Gesetz unsere Zustimmung geben. (*Beifall bei den Sozialisten.*)

Präsident: Ich erteile dem nächsten vorgemerkt Redner, dem Herrn Abg. Stürgkh, das Wort.

Abg. Stürgkh: Hohes Haus! Dem Nationalrat liegen heute zwei Regierungsvorlagen zur Beschußfassung vor. Ich möchte mich zuerst mit den sogenannten Genfer Abkommen, betreffend den Straßenverkehr, welche heute dem Hohen Hause zur Ratifizierung vorliegen, ganz kurz befassen. Diese sogenannte Genfer Konvention beinhaltet die Schlußakte der Konferenz der Vereinten Nationen über Straßen- und Kraftfahrzeugverkehr vom 19. September 1949, ferner das Abkommen über den Straßenverkehr mit dem gleichen Datum, das Protokoll über Straßenverkehrszeichen ebenfalls des gleichen Datums und schließlich die Europäische Zusatzvereinbarung vom 16. September 1950.

Wie aus den Erläuternden Bemerkungen hervorgeht, hat die österreichische Delegation die Initiative zur Herstellung des deutschen Textes für Österreich, für die Schweiz und die Deutsche Bundesrepublik ergriffen und war somit in dieser Hinsicht federführend.

73. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 6. Juli 1955 3367

Bezüglich des Inkrafttretens des Abkommens über den Straßenverkehr wäre zu sagen, daß es am 30. Tag nach der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde in Kraft tritt. Das gleiche ist über das Protokoll über Straßenverkehrszeichen und über die Europäische Zusatzvereinbarung über den Straßenverkehr zu sagen. Da eine ganze Reihe von Staaten dieses Genfer Abkommen bereits ratifiziert haben, ist es als solches schon lange in Kraft, sodaß dieses Abkommen, wenn es heute vom Hohen Hause verabschiedet wird, nach dem schon genannten Fristenlauf auch für Österreich bindend sein wird. Damit gliedert sich Österreich in einer für die Wirtschaft, den Fremdenverkehr und den Sport wichtigen Sparte in ein internationales Abkommen ein, welches von der Mehrzahl der europäischen Staaten bereits angenommen wurde.

In zweiter Linie liegt Ihnen heute das neue Kraftfahrgesetz 1955 zur Annahme vor. Dieses Gesetz, welches man füglich als ein apolitisches Gesetz bezeichnen kann, wurde in mehrmaligen und vielstündigen Sitzungen eines vom Handelsausschuß eigens dafür eingesetzten Unterausschusses unter Zuziehung vieler Experten gründlich und leidenschaftslos beraten, vom Handelsausschuß dann in der vorliegenden Form akzeptiert und liegt nun dem Hohen Hause zur Beslußfassung vor.

Bevor dieser Entwurf dem Hohen Hause zugeleitet wurde, wurde er schon im Schoße des Handelsministeriums einer außerordentlich gründlichen Vorberatung unterzogen. Um Ihnen, meine Damen und Herren, nur einigermaßen ein Bild des Umfangs dieser Arbeit zu vermitteln, möchte ich erwähnen, daß die Stellungnahmen zu dem ausgesendeten Entwurf rund 300 Maschinschriftseiten umfaßt haben und daß ungefähr 50 Beratungen mit ressortfremden Sitzungsteilnehmern abgehalten wurden.

Die Notwendigkeit, ein neues Kraftfahrgesetz zu erstellen, ergab sich aus zwei Umständen: aus einem legitistischen und aus einem praktisch-technischen. Der Verfassungsgerichtshof hatte wiederholt zum Ausdruck gebracht, daß die Basis des Kraftfahrgesetzes 1946 mit seinen damals bloß 20 Paragraphen nicht ausreicht, um die Kraftfahrverordnung mit ihren 121 Paragraphen gesetzlich zu tragen. Durch die Kraftfahrgesetznovelle 1951 wurde durch Beifügung von neun weiteren Paragraphen zum Kraftfahrgesetz diese gesetzliche Grundlage verbessert. Aber schon damals hat uns der Herr Bundesminister für Handel und Wiederaufbau in diesem Hohen Hause die Mitteilung gemacht, daß eine solche Teilnovellierung nicht völlig befriedigen könne. Und tatsächlich hat es auch immer Versuche

gegeben, beim Verfassungsgerichtshof Aufhebungen von Kraftfahrvorschriften zu erwirken.

Durch den nun vorliegenden Entwurf des neuen Kraftfahrgesetzes sollen die gegen die Kraftfahrvorschriften in verfassungsrechtlicher Hinsicht bestehenden Bedenken beseitigt werden. Das vorliegende Gesetz nimmt in seinen 113 Paragraphen manche Abschnitte der Kraftfahrverordnung, wie die über die Genehmigung und Zulassung der Kraftfahrzeuge, über den Führerschein, den internationalen Verkehr und die Fahrschulen, auf, sodaß für eine Regelung dieser Materie auf dem Verordnungsweg nicht mehr viel Raum übrigbleibt. In die Verordnung sollen ja vor allem technische Bestimmungen aufgenommen werden, deren Aufnahme in das Gesetz selbst wegen der sich häufig ergebenden Notwendigkeit von Abänderungen unzweckmäßig erschiene. Die 30 Verordnungsermächtigungen, die in diesem Gesetz enthalten sind, geben dem Verordnungsgeber nun einen festeren Rahmen und präzisere Richtlinien für den Verordnungsinhalt, wie zum Beispiel den jeweiligen Stand der Technik, den Zustand der Straßen, den jeweiligen Stand der medizinischen Wissenschaft und vor allem die Verkehrssicherheit.

Auf die übersichtliche Einteilung in diesem Gesetze wurde besonderer Wert gelegt, sodaß die einzelnen Bestimmungen leicht auffindbar sind, und es wurden auch alle Paragraphen beziehungsweise Abschnitte mit Überschriften versehen. Wichtig zu sagen ist dabei, daß dieses Gesetz den von Österreich am 19. September 1949 unterzeichneten Abkommen, welche ich eingangs besprochen habe, angepaßt wurde, womit auch die Verzögerung der Ratifizierung dieses gegenständlichen Abkommens begründet erscheint.

Hohes Haus! Gestatten Sie, daß ich kurz an Hand der Abschnitte dieses Gesetzes die wesentlichen Änderungen gegenüber den bisher geltenden Bestimmungen heraushebe.

Zum I. Abschnitt über den Anwendungsbereich und die Begriffsbestimmungen möchte ich bemerken, daß bei der Einteilung der Kraftfahrzeuge das Kleinkraftrad weggelassen wurde. Dieses einspurige Kraftfahrzeug bis 125 cm³ war ursprünglich ein Fahrzeug, welches bestimmt nur für eine Person gedacht und gebaut war und eine approximative Geschwindigkeitsgrenze von 60 Stundenkilometern hatte. Durch die technische Entwicklung auf diesem Gebiet wurden diese Fahrzeuge derartig verbessert, daß sie Geschwindigkeiten von 100 und mehr Kilometern zu erreichen imstande sind und verhältnismäßig leicht auch zwei Personen befördern

3368 73. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 6. Juli 1955

können. Hohes Haus! Es versteht sich wohl von selbst, daß für die Beherrschung von Fahrzeugen mit diesen Eigenschaften eine praktische Fahrprüfung gefordert werden muß. Auch im internationalen Abkommen kennt man keine Fahrzeuggruppe dieser Art.

Der II. Abschnitt des Gesetzes behandelt die Einrichtung und die Ausrüstung der Kraftfahrzeuge und Anhänger. Hier möchte ich erwähnen, daß eine Verordnungsermächtigung vorgesehen ist, wonach noch zu bestimmende Einrichtungen und Ausrüstungsgegenstände für Kraftfahrzeuge nur dann feilgeboten werden dürfen, wenn sie typengenehmigt sind. Dadurch soll der Verkauf und die Verwendung unzulänglicher Einrichtungen hintangehalten werden. Auf die Fahrtrichtungsanzeiger wurde besonders Bedacht genommen. So soll auch für Lastkraftwagen die Verwendung von Blinkern zugelassen werden. Richtungsanzeiger sollen in Zukunft — von gewissen Ausnahmen abgesehen — auch an Anhängern angebracht werden.

Ich verweise in diesem Zusammenhang auf die Übergangsbestimmungen, wonach solche Kraftfahrzeuge und Anhänger, die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes — das wird am 1. Jänner 1956 sein — zum Verkehr zugelassen worden sind, soweit nicht schon bisher eine Verpflichtung hiezu bestand, bis längstens 1. Jänner 1960 in einen den Bestimmungen dieses Gesetzes entsprechenden Zustand gebracht werden müssen. Meine Damen und Herren! Hier wurde weitgehend auf die wirtschaftlichen Bedürfnisse Bedacht genommen, um Härten aus dem Wege zu gehen.

Der III. Abschnitt behandelt die Genehmigung von Kraftfahrzeugen, wobei sich die Änderung ergibt, daß Typengenehmigungen künftighin einheitlich von einer Typenprüfungscommission des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau erteilt werden. Das besagt nicht, daß diese Kommission nicht auch außerhalb Wiens Amtshandlungen vornehmen kann. Ich bin gewiß kein Zentralist, ich muß jedoch auch dieser Gesetzesstelle das Wort reden, weil es mir als außerordentlich notwendig erscheint, daß solche Typengenehmigungen für das ganze Bundesgebiet zentral gemacht werden und nicht länderweise, wodurch sich bisher manchmal doch ziemliche Widersprüche ergaben. Das ist sowohl für die Erzeuger als auch für die Benutzer von besonderem Wert.

Der IV. Abschnitt behandelt die Zulassung und die Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen. Er bringt keine wesentlichen Änderungen gegenüber den bisherigen Bestimmungen. Die zeitweilige Abmeldung der Kennzeichen wurde

von bisher einem halben Jahr, also sechs Monaten, auf nunmehr ein Jahr erstreckt. Bei Verlust von Kennzeichentafeln besteht nun auch die Möglichkeit, um eine Überstellungsnummer anzusuchen, die bis zu drei Wochen benutzt werden kann. Für einen Zeitraum von längstens drei Tagen jedoch kann aber eine Ersatztafel, die in der Form und in der Ausstattung der behördlichen natürlich möglichst ähnlich sein soll, benutzt werden.

Der V. Abschnitt sieht vor, daß Kraftfahrzeuge, die zur entgeltlichen Personenbeförderung benutzt werden, sowie andere im Gesetz angeführte Kraftfahrzeuge und Anhänger einer jährlichen Überprüfung — erstmalig ein Jahr nach ihrer Zulassung — unterzogen werden müssen; die übrigen Kraftfahrzeuge und Anhänger erstmalig drei Jahre nach der Zulassung. Es ist vielleicht als ein leichter Mangel zu bezeichnen, daß diese periodischen Überprüfungen nicht auf Krafträder ausgedehnt werden können, aber diese Maßnahme hätte eine so arge Personalvermehrung und Mehrarbeit der Prüfungskommissionen zur Folge gehabt, daß sie von diesem Gesichtspunkt aus kaum zu verantworten gewesen wäre. Die Landeshauptleute oder die Bezirksverwaltungsbehörden beziehungsweise die Bundespolizeibehörden haben jedoch das Recht, alle Kraftfahrzeuge einschließlich der Krafträder, bei denen Bedenken bestehen, daß sie den Kraftfahrvorschriften nicht entsprechen, überprüfen zu lassen. Freilich ist dabei zu befürchten, daß solche Bedenken erst dann zutage treten werden, wenn sich schon eine solche Unzulänglichkeit erwiesen haben wird.

Bei den Bedingungen über die Haftpflichtversicherung ist im Abschnitt VI neu, daß diese und auch die Tarife vom Bundesministerium für Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau festgelegt werden.

Hohes Haus! Ich bin der Meinung, daß in Anbetracht der außerordentlichen Vermehrung der Zahl der Kraftfahrzeuge und der Erweiterung des Kreises der Haftpflichtigen — wie zum Beispiel durch Einbeziehung der landwirtschaftlichen Traktoren — bei Durchrechnung der Risiken bestimmt eine Ermäßigung der Haftpflichtversicherungsprämien möglich sein wird. Meine Bitte richtet sich an die beiden Herren Ressortchefs und Bundesminister, diesen Kalkulationen ein besonderes Augenmerk zuzuwenden, wobei ich insbesondere für die Landwirtschaft ins Treffen führe, daß sie nicht in der Lage ist, solch hohe Prämien zu bezahlen. Es wird sich hier bestimmt ein Ausnahmetarif er-

73. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 6. Juli 1955 3369

rechnen lassen, schon aus dem Grunde, weil sich bei der geringen Geschwindigkeit, die diese Nutzfahrzeuge entwickeln, natürlich auch die Risiken bedeutend herabmindern. Ich schließe mich hier ebenfalls meinem Kollegen Marchner an, der das Begehrten gestellt hat, daß, wenn die Kennzeichen zurückgelegt werden, naturgemäß und analog auch die Prämien für die Haftpflichtversicherung ruhen sollen, was ja an sich ein absolut billiges Begehrten darstellt, weil in dem Moment, in dem die Nummerntafeln zurückgelegt sind, die Fahrzeuge nicht mehr benutzt werden können und dadurch auch die Risiken entfallen.

Der VII. Abschnitt handelt von der Erteilung und Entziehung des Führerscheins und bringt einige Neuerungen; so zum Beispiel beim Lebensalter, daß Personen, die das 18. Lebensjahr noch nicht erreicht haben, auch Kleinkrafträder nicht mehr fahren dürfen. Abgesehen davon, daß diese Kraftfahrzeugkategorie, wie schon erwähnt, jetzt nicht mehr existieren wird, war dies auch vom Standpunkt der Verkehrssicherheit nicht mehr aufrechtzuerhalten. Haben doch diese Kleinkrafträder heute durch die Technik Eigenschaften erhalten, die sie für Jugendliche gefahrvoll erscheinen lassen. Für solche Fahrer ist das Motorfahrrad zweckmäßig, und gerade wir Österreicher dürfen uns rühmen, anerkannt gute Typen von diesen Kraftfahrzeugen auf den Markt zu bringen.

Hohes Haus! Es ist vielleicht mit Recht in der Öffentlichkeit oft kritisiert worden, daß bei Autoprüfungen die theoretische Prüfung in technischer Hinsicht allzu schikanös gehandhabt wird. Die allgemeine und vernünftige Ansicht geht dahin, daß für den Kraftfahrer und für die Straßenbenutzer aller Art zwei Dinge von besonderer Wichtigkeit sind, nämlich daß der Kraftfahrer das von ihm geführte Kraftfahrzeug praktisch in jeder Hinsicht und vollkommen beherrscht und daß er zweitens die Fahrvorschriften auch lückenlos kennt. Alles andere sei mehr oder weniger seine Privatangelegenheit. Nun ist in diesem Gesetz ausgesprochen, worauf sich die Prüfungen zu erstrecken haben — und ich darf hier vielleicht einen Passus daraus wortwörtlich zitieren —, nämlich auf „die Kenntnis der Teile der Kraftfahrzeuge, die für die Verkehrssicherheit in Betracht kommen, auf das richtige Verhalten bei besonderen mit der Eigenart und Bauweise der Kraftfahrzeuge, mit der Fahrbahnbeschaffenheit und den Sichtverhältnissen zusammenhängenden Umständen und Gefahren und auf die tunlichste Vermeidung einer Belästigung der Umgebung“.

Meine Damen und Herren! Ich halte es für selbstverständlich, daß ein Kraftfahrer gewisse Kenntnisse über das Funktionieren seines Fahrzeuges haben muß, wie zum Beispiel über die Lenkung, die Bremsvorrichtungen oder die Licht- und Signalanlagen. Was darüber hinausgeht, kann man ruhig der Privatiniziativ überlassen, zum Beispiel wie weit sich der Kraftfahrer für die Geheimnisse seines Motors oder seines Fahrzeugs interessiert. In den meisten Fällen wird er das ja ohnehin dem geschulten Werkstättenpersonal und den Service-Stationen überlassen.

Die Führerscheine wurden gemäß den Genfer Abkommen den vorgesehenen Einheitsführerscheinen angepaßt. Es wird zwischen einem Personenkraftwagen und einem Kraftfahrzeug zur Güterbeförderung bis zu einem Gesamtgewicht von 3500 kg nicht mehr unterschieden. Das heißt, daß die jetzige Unterscheidung der Führerscheine in c 1 und c 2 entfällt. Die in dem Einheitsführerschein vorgesehene Gruppe E umfaßt Anhänger über 750 kg Eigengewicht. Dieser Führerschein muß erworben werden, wenn mit Kraftfahrzeugen der Gruppen B, C oder D ein schwerer Anhänger mitgeführt werden soll. Für Zugmaschinen wird es weiterhin im Binnenverkehr den Führerschein F geben, doch wird zwischen f 1 und f 2 nicht mehr unterschieden, weil bei allen Verkehrsprüfungen eine praktische Prüfung abzulegen ist und nicht nur eine Prüfung über die Verkehrs vorschriften, wie dies bisher für die leichte Zugmaschine und für das Kleinkraftrad vorgeschrieben war.

Einen sehr breiten Raum in den Beratungen hat die Möglichkeit der Entziehung von Führerscheinen sowie die Charakterisierung der Umstände, die den Inhaber eines Führerscheines als nicht mehr verläßlich erscheinen lassen, eingenommen. Hier führt das Gesetz die Fahrerflucht und als Beispiel den Tatbestand an, daß der an einem Unfall Beteiligte dem Verletzten keinen Beistand anbietet. Selbstverständlich trifft dies auch zu, wenn der Lenker eines Kraftfahrzeuges unter Einwirkung geistiger Getränke oder Suchtgifte steht und sein Zustand dadurch beeinträchtigt ist. Ein Novum ist vielleicht, daß bereits der Versuch, ein Kraftfahrzeug in diesem Zustand zu lenken, zur Entziehung des Führerscheins führen kann. Ebenfalls neu ist, daß, wenn einer Person der Führerschein für eine ein Jahr nicht übersteigende Zeit entzogen wurde, der Führerschein nach diesem Jahr wieder ausgefolgt werden kann, ohne daß eine neue Fahrprüfung abzulegen ist.

Der Abschnitt IX enthält in § 72 die besonderen Bestimmungen für Autobusse, die

3370 73. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 6. Juli 1955

derzeit in der Anlage 1 a zur Kraftfahrverordnung enthalten sind. Neu sind die Bestimmungen des § 76, die sich mit Tankwagen und ähnlichen Fahrzeugen befassen, deren Verkehr für die übrigen Verkehrsteilnehmer eine besondere Gefahr bedeutet.

Der X. Abschnitt über den Verkehr von Kraftfahrzeugen und die Pflichten der Kraftfahrzeuglenker und Kraftfahrzeugbesitzer beinhaltet eine Verordnungsermächtigung, wonach Fahrgeschwindigkeiten festgelegt werden können. Ein gänzliches Fallenlassen der Geschwindigkeitsgrenzen im verbauten Gebiet wird aus Gründen der Verkehrssicherheit kaum in Betracht gezogen werden können. Was die Transporte von Lebendvieh anbelangt, sieht das Gesetz aus Gründen der Sicherheit, aber auch zur Vermeidung der leider sehr oft vorkommenden Tierquälerei eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km vor.

Der Abschnitt XI befaßt sich mit der Ausbildung von Kraftfahrzeuglenkern und bringt die Neuerung, daß nur solche Personen die Bewilligung zur Errichtung von Fahrschulen erhalten können, die selbst die Voraussetzungen hiefür besitzen. Hier möchte ich aber auf eine Ausnahme hinweisen, die irgendwie von grundsätzlicher Bedeutung ist. Die Witwe eines Fahrschulhabers, die durch Wiederverheilung ihr Witwenrecht verlöre, soll in diesem Fall vor anderen Bewerbern Berücksichtigung finden, auch wenn sie die persönlichen Voraussetzungen nicht besitzt. Hier wird erstmalig der Versuch gemacht, dem Übelstand entgegenzutreten, daß Ehen nur aus dem Grunde nicht geschlossen werden können, weil hiervon eine Entziehung der Existenzgrundlage eintreten würde.

Die Abschnitte XII und XIII befassen sich der Hauptsache nach mit Behörden, Kommissionen, mit dem Kraftfahrbeirat und den Straf- und Übergangsbestimmungen. Bei letzteren wurde dem Schutz erworbener Rechte besonders Rechnung getragen, wonach die derzeit geltenden Führerscheine ihre Gültigkeit behalten. Die Möglichkeit des Austausches dieser Führerscheine ist im Gesetz vorgesehen. Ebenso bleiben die erworbenen Rechte von Fahrschulhabern, Fahrschulleitern und Fahrschullehrern unberührt. Hinsichtlich der Strafbestimmungen soll eine Erhöhung des Strafausmaßes bei Geldstrafen eintreten, jedoch soll es weiter beim Observationsprinzip bleiben.

Hohes Haus! Zum Schluß kommend, möchte ich mich dem Kernpunkt, nämlich dem Sinn dieses Gesetzes zuwenden. Es soll vor allem, der modernen technischen Entwicklung Rechnung tragend, die größtmögliche Sicherheit im Straßenverkehr gewährleisten. Die Bedeutung der Motorisierung auf der Straße in

wirtschaftlicher, fremdenverkehrstechnischer und in sportlicher Beziehung ist so groß, daß diesem Umstand eine besonders hohe Aufmerksamkeit gewidmet werden soll. Dieses Gesetz soll die Disziplin auf der Straße straffer gestalten. Aber ich darf hier sagen: Wenn es nur auf jene Disziplin ankommen sollte, die das Gesetz dem Staatsbürger auferlegt, so würden jene Hoffnungen nicht in Erfüllung gehen, die wir an dieses Gesetz knüpfen.

Ich appelliere hier von dieser Stelle aus an alle Straßenbenutzer, ob jung oder alt, ob Kraftfahrzeugfahrer oder Radfahrer oder Fußgänger, die Selbstdisziplin in hohem Maße walten zu lassen. Die erschütternde Bilanz der Verkehrsunfälle des Jahres 1954, meine Damen und Herren, die eine Zahl von 34.220 blutigen Verletzungen und mehr als 1100 Verkehrstoten aufweist, gebietet es wohl, danach zu trachten, daß hier eine bessere Disziplin vorherrscht. Die Mitteilungen und die Bilanz des letzten Wochenendes mit 21 Toten und 36 Schwerverletzten auf der Straße sind Zahlen, die eine traurige und sehr ernste Sprache sprechen. Ich glaube auch auf Grund dieser Meldung, in der steht, daß diesmal zwei Kleinkinder Opfer der Straße wurden, weil sie unbeaufsichtigt auf verkehrsreichen Straßen gespielt haben oder herumgelaufen sind, hier sagen zu müssen: Auch die Eltern müssen mehr aufpassen und die Kinder beaufsichtigen, denn man schiebt vielleicht allzu leicht meist dem Kraftfahrer die Schuld an Verkehrsunfällen in die Schuhe. Gewiß gestehe ich ein, daß der Kraftfahrer eine erhöhte Verantwortung auf der Straße hat, schon wegen der Geschwindigkeit, aber man soll es auch dem Kraftfahrer nicht zu schwer machen und auch etwas auf den Verkehr aufpassen, wenn man zu Fuß geht oder mit dem Fahrrad fährt.

Zweifellos wird sich in der kommenden Zeit der Verkehr noch weiter verdichten. Allein die Tatsache, daß im Stadtgebiet von Wien oder im Bereich der Bundespolizeidirektion Wien derzeit rund 15.000 Menschen auf die Erlangung eines Führerscheins warten, läßt die Vermutung zu, daß der Verkehr sich noch vervielfachen wird.

Ich darf hier unser aller Hoffnung Ausdruck verleihen, daß dieses Gesetz, wenn es am 1. Jänner 1956 in Kraft tritt, einen wirkungsvollen und günstigen Einfluß auf die Verkehrssicherheit nehmen wird. Deshalb wird meine Partei diesen beiden Vorlagen auch ihre Zustimmung erteilen. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident: Als nächster Redner ist vorgemerkt der Herr Abg. Kindl. Ich erteile ihm das Wort.

73. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 6. Juli 1955 3371

Abg. Kindl: Hohes Haus! Sehr geehrte Frauen und Herren! Das zur Beschußfassung vorliegende Kraftfahrgesetz 1955 bringt insoweit eine Klarstellung, als nunmehr verschiedene im Laufe der letzten Jahre erlassene Verordnungen im Gesetz verankert sind.

Wesentlich ist, daß die Typengenehmigung nun durch den Bund, das heißt zentral erfolgen soll. Dadurch ist eine Einheitlichkeit für das ganze Bundesgebiet Österreich gewährleistet.

Große Hoffnungen müßte man auch auf die Führerscheinentziehungskommission setzen, mit dem Wunsche nämlich, daß damit Willkürakte einzelner Beamter und Behörden verhindert werden.

Das Kraftfahrgesetz 1955 umfaßt 113 Paragraphen und ist unterteilt in 13 Abschnitte. Meine beiden Herren Vorredner haben ja zur Genüge die verschiedenen Paragraphen erläutert. Ich möchte nur zu einigen kurz Stellung nehmen, die irgendwie unklar sind oder die notwendige Regelung vermissen lassen.

Im § 14 heißt es: „Zur Vermeidung übermäßigen Lärmes müssen Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren mit einer in ihrer Wirkung gleichbleibenden, nicht ausschaltbaren Vorrichtung zur Dämpfung des Auspuffgeräusches versehen sein. Die Mündung des Auspuffrohres darf nicht gegen die Fahrbahn und nicht nach rechts gerichtet sein.“

Diese Vorschrift ist sehr schön, aber wer draußen am Verkehr teilnimmt, wird immer wieder feststellen müssen, daß wir heute gerade durch die Auspuffgase der Dieselmotoren der schweren Lastkraftwagen sehr leiden und daß auch die Sichtmöglichkeiten im Verkehr dadurch sehr behindert sind. Da dampfen so manche Schlachtkreuzer dahin und stoßen Rauchwolken aus, sodaß die Fahrbahn auf 100 Meter vernebelt ist. Ich meine, man müßte hier schon die Vorschriften über die Vermeidung von Geräuschen und der Entwicklung von Auspuffgasen klarer fassen; so geht das nämlich nicht. Ich glaube schon, daß auch ein großer Teil der Unfälle gerade auf diese Sichtbehinderung oder Sichtverminderung, die durch die Dieselauspuffgase hervorgerufen wird, zurückzuführen ist.

Zum zweiten zum § 18. Hier ist eine Bestimmung enthalten, wonach Motorräder bis 100 kg Eigengewicht bei stillstehendem Motor von der Beleuchtungspflicht befreit sind, wenn sie abgestellt sind. Ich kann mir nicht gut vorstellen, daß ein Motorrad mit 120 kg Eigengewicht, das abgestellt ist, eine größere Gefahr bedeutet als ein Motorrad unter 100 kg. Ich glaube, es kommt immer darauf an, daß hier ein Fahrzeug steht und nicht beleuchtet ist. Ich kann es nicht ver-

stehen, warum man hier eine Gewichtsgrenze festlegt. Man müßte sagen: Wenn ein Fahrzeug normal abgestellt wird — außer Fahrrädern, die man an eine Hauswand oder an einem Baum anlehnt —, dann hat es beleuchtet zu sein.

Das gleiche gilt für § 19, wonach diese Fahrzeuge bis zu 100 kg Eigengewicht vom Bremslicht befreit sind. Auch das ist unverständlich. Dieses kleine Fahrzeug nimmt nämlich genau so am Verkehr teil, und wenn die Sichtverhältnisse schlecht sind und ein solches kleines Fahrzeug vor einem größeren bremst, wird der hinter ihm Fahrende genau so draufrutschen, ob es nun 100 oder 120 kg schwer ist. Das ist unverständlich.

Der § 37 und die Versicherungsbestimmungen wurden von den beiden Vorrednern erwähnt. Es ist bestimmt eine Unterlassung, daß man hier wohl von der Zurücklegung der Nummerntafel spricht, diese anführt, aber das Versicherungsproblem, das hier puncto Zahlen eine Rolle spielt, überhaupt nicht erwähnt und es wahrscheinlich den Versicherungsgesellschaften überläßt, ob sie jetzt die Prämien stilegen oder Gutscheine ausschreiben oder ob die Versicherung trotz der zurückgelegten Nummerntafel weiterläuft.

§ 39 Abs. 3 über die Zurücklegung der Kennzeichentafel ist auch unklar, und zwar heißt es hier, daß die früheren Kennzeichentafeln bei der Behörde abgegeben werden müssen, bevor die neuen Kennzeichentafeln und der neue Zulassungsschein ausgefolgt wird. Hier ist also nicht klar, ob die Kennzeichentafeln bei der Behörde abgegeben werden, wo sie gelöst wurden, oder ob ich sie auch dort abgeben kann, wo die neuen Nummerntafeln erworben werden. Das hätte also schon auch zum Ausdruck gebracht werden müssen.

In § 50 ist die Befreiung des Bundes, der Länder, der Ortsgemeindeverbände und der Ortsgemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern von der wiederkehrenden Überprüfung, in § 53 von dem Nachweis der Haftpflichtversicherung behandelt. Auch das scheint doch irgendwie bedenklich.

Nehmen wir den Fall an, eine Gemeinde mit 50.000 Einwohnern besitzt einen Autobus, und der Lenker hat einen Unfall mit einigen 100.000 Schaden. Es ist nicht immer als sicher anzunehmen, daß jede Gemeinde über die entsprechenden Geldmittel verfügt, um für diesen Schaden aufkommen zu können. Unter Umständen spielt vielleicht sogar die Frage des Verschuldens eine Rolle, ob nämlich der Unfall auf Verschulden des Lenkers zurückzuführen ist. Und es könnte passieren, daß in dem Rechtsstreit darüber, wer bezahlen

3372 73. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 6. Juli 1955

soll oder wer bezahlen kann, die Opfer leer ausgehen.

Ich glaube, man dürfte das hier, wenn schon der Bund und die Länder, die für den angerichteten Schaden aufkommen, von der Versicherungspflicht befreit sind, nicht so weit ausdehnen, sonst müßte man die hier einbezogenen Gemeinden praktisch überprüfen, ob sie einen eventuell auftretenden Schaden wirklich tragen können.

Ein Anliegen hat hier noch der Österreichische Automobil-, Motorrad- und Touring-Club, der bisher in den verschiedenen Kommissionen und Beiräten vertreten war. Der Touring-Club umfaßt über 130.000 Mitglieder und ist auf Vereinsstatut aufgebaut. Die Begründung für seine Ausschaltung wurde damit motiviert, daß man erklärte, Vereinen könne man hier ein Mitspracherecht oder ein Vorschlagsrecht nicht einräumen. Ich möchte nur darauf hinweisen, daß der Touring-Club wohl verschiedene Rechte hat. Er kann Grenzübertrittscheine ausstellen, alle Grenzformalitäten für Kraftfahrzeuge erledigen; also müßte man ihn hier schon, da er praktisch eine Interessenvertretung für 130.000 Mitglieder ist, mindestens mitsprechen lassen. Es muß nicht so sein, daß alles nur auf die Kammern abgestimmt wird. Wir sind sowieso schon ein starker Kammerstaat. Wenn schon solche Vereine bestehen, die auf Grund ihrer hohen Mitgliederzahl Interessen und Meinungen vertreten und zu Problemen Stellung nehmen, so müßte man sie hier auch mitsprechen lassen.

Soweit zur Gesetzesfassung selbst. Meine Fraktion wird diesem Gesetz die Zustimmung geben.

Aber dem Hauptproblem unseres heutigen Straßenverkehrs, nämlich der Verkehrssicherheit, kann dieses Gesetz nur bedingt Rechnung tragen. Es hätte gleichzeitig mit diesem Gesetz das Straßenverkehrsgesetz in Angriff genommen werden müssen. Wenn man sich nämlich die Verkehrsunfallziffern allein der vergangenen Woche vor Augen führt — 1300 Unfälle, 21 davon tödlich —, dann stellt man sich die bange Frage, welche Ziffern die nächsten Wochen bringen werden, da ja laufend tausende Kraftfahrzeuge neu angemeldet werden.

Für diesen Volkstod Nummer 1 — so könnte man heute schon den Verkehrstod bezeichnen — wird in Presse und Propaganda immer wieder der Alkohol verantwortlich gemacht. Er ist bestimmt maßgeblich daran beteiligt. Aber in der Regel machen sich die beiden Regierungsparteien bei Mißständen die Sache einfach. Sie beschuldigen das eine oder das andere Ministerium, daß es gerade an dem jeweiligen Mißstand die Schuld trage. Hier

geht das nicht so leicht. Also greift man ganz einfach zum „Alkoholteufel“, und Presse und Propaganda laufen auf hohen Touren: an der heutigen Verkehrsmisere ist der Alkohol schuld. Aber so einfach dürfen wir uns das nicht machen. Den Alkoholteufel kann man mit verschärften Strafbestimmungen eindämmen, Führerscheinentzug dürfte hier die beste Wirkung erzielen — aber er müßte ausnahmslos durchgeführt werden.

Aber wie kann man sonst vorbeugen? Auf drei Grundvoraussetzungen müssen wir immer wieder größten Wert legen:

1. Fahrausbildung mit Prüfung und Führerscheinerteilung,

2. Zustand der Fahrzeuge, Überprüfung besonders des älteren Bestandes, und

3. Zustand der Straßen und ihre Versehung mit den erforderlichen Zeichen.

Zur Fahrausbildung möchte ich sagen: Hoffentlich wird mit dem Unfug der überspitzten theoretischen Ausbildung und Prüfung Schluß gemacht. Wenn man selbst eine solche Prüfung mitgemacht hat und hören konnte, was hier von Laien verlangt wurde, hatte man den Eindruck: hier sind wirklichkeitsfremde Menschen am Werk. Ich will nur einige Fragen anführen, die immer wieder auftauchen: Stromkreislauf im Fahrzeug, Arbeitsweise der verschiedenen Motorbauarten, Verdichtungs- und Kraftstoffverhältnisse, Differential und Getriebe. Die Prüflinge mußten also Fragen beantworten, oder besser gesagt, sie sollten Fragen beantworten, die zu verstehen Fachleute — ob Automechaniker oder Autoelektriker — jahrelang lernen mußten. Dagegen wurde für die praktische Fahrausbildung nur ganz kurze Zeit aufgewendet und es wurden nur ganz wenige Kilometer gefahren. So konnte nun der so Losgelassene den eingepaukten Unterschied zwischen Zweitakter und Viertakter oftmals im Krankenhaus seinem Bettgeschäft aufsagen, obwohl für ihn die Beherrschung des Fahrzeuges nützlicher gewesen wäre.

Außer der theoretischen und praktischen Ausbildung sieht das neue Kraftfahrgesetz im § 58 moralische Voraussetzungen für die Erteilung des Führerscheines vor. Im § 58 Abs. 3 sind diese Voraussetzungen erläutert. Unter anderem heißt es hier: „im Straßenverkehr rücksichtslos verhalten“. Das ist meiner Meinung nach der strittigste Punkt in diesem Absatz, denn bei den weiter angeführten Verbrechen ist die Sachlage klar. Aber hier ist, glaube ich, der einzige Maßstab: Wie benimmt sich der Bewerber in seinem Leben überhaupt? Denn genau so, genau so rücksichtslos, egoistisch und brutal, wie er im Privatleben ist, wird er sich auch am Lenkrad benehmen.

73. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 6. Juli 1955 3373

Neben diesen persönlichen Voraussetzungen muß natürlich das Fahrzeug in verkehrssicherem Zustand sein. Es ist ja erfreulich, daß sich durch die Liberalisierung unser Kraftfahrzeugbestand wesentlich verjüngt hat. Denn die alten Veteranen, die die letzten Jahre noch die Straßen befuhren, würden bei der heutigen Verkehrsdichte noch schlimmere Unfallziffern produzieren.

Als dritten Punkt möchte ich nun zum Straßenproblem noch einige Worte sagen, das speziell bei uns in Niederösterreich wirklich ein Problem ist. Die wenigen Bundesstraßen, die das Kernland Niederösterreich durchkreuzen und die teilweise auch in einem miserablen Zustand sind, können den Verkehr, der aus allen Richtungen und Bundesländern nach Wien flutet, nicht aufnehmen. Da man aber in den nächsten Jahren mit einem weiteren Ausbau von Autostraßen wahrscheinlich nicht rechnen kann — treten ja bei der einzigen begonnenen, der von Salzburg nach Wien, auch schon Stockungen ein —, müssen zur Entlastung der bestehenden Bundesstraßen vom Bund Bezirksstraßen übernommen und fahrbar gemacht werden. Ich betone: fahrbar gemacht, da die meisten in keinem fahrbaren Zustand sind. Es müßten eben in Niederösterreich nicht nur die sogenannten Weinstraßen ausgebaut werden, deren Notwendigkeit zum Teil selbst die Bevölkerung dieser Gebiete bestreitet.

Es ist überhaupt nicht mehr der heutigen Zeit angepaßt, daß der überwiegende Teil der Straßen der Bezirks- und der Landesverwaltung überlassen bleibt. Hier muß der Bund nach den Verkehrserfordernissen planen und bauen. Mit dem Unfug, daß es nur dort ausgebauten Straßenstücke gibt, wo ein einflußreicher Mandatar zu Hause ist, muß Schluß gemacht werden. Gerade bei uns in Niederösterreich sind diesbezüglich die tollsten Geschichten bekannt. Über die Betonstraßen, die man sich bis zum Kuhstall bauen läßt, wurde ja schon genug geschrieben, und auch in der Bevölkerung wurde darüber schon berechtigte Kritik geübt. Hoffentlich werden in nächster Zukunft die Flugplätze nicht auch nach dieser Regel angelegt. Als bekannt wurde, daß wir nun einen flugzeugbesitzenden und flugzeugführenden Landeshauptmann-Stellvertreter haben, wurden nämlich diese Befürchtungen in Wiener Neustädter Kreisen bereits ausgesprochen.

Da erwiesen ist, daß viele Unfälle durch Überholen hervorgerufen werden, möchte ich auf die Zeichnung der Straßen durch gelbe Mittelstreifen hinweisen. In Amerika hat sich in dieser Richtung eine strenge Handhabung bestens bewährt, und zwar ist es strengstens verboten, bei laufenden gelben Streifen zu überholen. Diese werden bei Kurven und un-

übersichtlichen Stellen, wo eben das Überholen Gefahr bedeutet, angebracht, während die freie Straße durch unterbrochene gelbe Streifen geteilt wird, wodurch die Fahrzeuge nach beiden Richtungen ihre vorgeschriebene Bahn bekommen. Diese Streifenzeichnung müßte bei uns raschest und lückenlos durchgeführt werden. Sie müßte durch Rundfunk und Presse des öfteren bekanntgegeben und streng überwacht werden. Man sieht ab und zu bei uns schon diese Malerei, aber ich bin überzeugt, daß die meisten Fahrer damit gar nicht viel anzufangen wissen und diese Zeichnung kaum beachten.

Lassen wir diese Dinge nicht treiben oder verlassen wir uns nicht nur auf die Strafen, sondern beugen wir vor! Verlassen wir uns auch nicht nur auf Gesetze, sondern treffen wir entsprechende Maßnahmen. Das Zeitalter der Motorisierung soll für den Menschen nicht Angst und Schrecken bringen, sondern Erleichterung und Freude im täglichen Leben. (*Beifall bei der WdU.*)

Präsident: Vorgemerkt ist noch die Frau Abg. Rosa Jochmann. Ich erteile ihr das Wort.

Abg. Rosa Jochmann: Hohes Haus! Obwohl ich mich — zugegebenermaßen allerdings mit viel Geduld — durch die 113 Paragraphen des Kraftfahrgesetzes und durch die Genfer Abkommen durchgearbeitet habe, will ich mich doch mit keinem einzigen dieser Paragraphen hier beschäftigen, und ich habe auch nicht die Absicht, auf die Bestimmungen der Genfer Abkommen einzugehen. Ich habe mich deshalb zum Worte gemeldet, weil ich einige Unzukämmlichkeiten aufzeigen will, die, wie bereits gesagt worden ist, durch keinen Paragraphen zu regeln sind, sondern deren Korrektur in unseren eigenen Händen oder, besser gesagt und bildlich richtiger ausgesprochen, in unseren eigenen Füßen liegt.

Wir leben im Zeitalter der Gleichberechtigung. Wir Frauen wissen nur allzu gut, daß wir noch lange nicht auch nur annähernd diese Gleichberechtigung erreicht haben. Wir können aber feststellen, daß es auch weibliche Chauffeure gibt, und zwar nicht nur Frauen, die zu ihrem Vergnügen fahren, sondern es gibt weibliche Vertreter, es gibt Frauen, die aus geschäftlichen Gründen ein Auto besitzen, mit dem sie selber fahren, und es gibt auch weibliche Taxichauffeure. Es freut mich außerordentlich, daß es die Berufskollegen der weiblichen Taxichauffeure sind, die es bestätigen — und sie sind ganz bestimmt die strengsten Richter —, daß die weiblichen Berufschauffeure ihrer Aufgabe zumeist viel gewissenhafter und viel verantwortungsbewußter gerecht werden, als dies bei manchen männlichen Kollegen der Fall ist.

3374 73. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 6. Juli 1955

Ich freue mich für die Frauen, daß in diesem Kraftfahrgesetz eine Bestimmung besteht, die besagt, daß den Witwen von Fahrschulhabern nun mehr Rechte eingeräumt werden.

Viele Menschen denken, das Chauffieren sei eine ganz einfache und leichte Arbeit. Das sagt vielleicht mehr der Herrenfahrer, der ab und zu zu seinem Vergnügen über Land fährt, was gewiß wunderschön ist, das sagt aber keiner, der es um des Geldes willen tut oder weil er aus beruflichen Gründen Stunde um Stunde auf seinem Posten sein muß; denn das Chauffieren erfordert eine schwere körperliche und auch eine schwere geistige Anspannung. Es ist also ein Irrglaube — das haben hier auch schon einige der Herren zum Ausdruck gebracht —, wenn jemand meint, weil er nun die Prüfung bestanden hat, deshalb sei er wirklich auch schon ein Chauffeur. Wir haben leider tragische Beispiele dafür, daß mancher Prüfling diese Prüfung großartig bestanden hat, daß er aber von dieser Prüfung weg mit seinem funkelnagelneuen Führerschein in der Tasche auf seinem ganz neuen Motorroller direkt in den Tod gefahren ist. Die Schuld liegt ganz sicher nicht bei den Autofahrlehrern, denn hier zeigt sich die Tatsache, daß bei aller Anerkennung der Theorie nicht nur im Leben überhaupt, sondern ganz besonders beim Chauffieren ein großes Stück Praxis dazugehört.

Was nützt dabei jede Bestrafung — und ich will hier nicht mißverstanden werden, denn ich weiß genau, daß es keinen anderen Ausweg gibt, um die Gesellschaft zu schützen! Was nützt also in Wirklichkeit das Strafen? Mögen wir bei unserem Urteil nicht vergessen — nicht nur gegenüber den Chauffeuren, sondern überhaupt —, daß immer dann, wenn jemand verurteilt wird, nicht nur er selber der Verurteilte ist, sondern mit ihm oft auch seine Familie und andere Menschen darüber hinaus betroffen werden. Die Verurteilung nützt uns also sehr wenig, denn damit kann man weder Tote erwecken, noch kann man damit jenen Menschen, die durch eine Fahrlässigkeit zum Krüppel geworden sind, den Gebrauch ihrer gesunden Glieder wiedergeben.

Allerdings aber — und das möchte ich ausdrücklich unterstreichen —, wenn bestraft wird, dann ausnahmslos für alle gleich! Dann darf nicht haltgemacht werden, wenn es sich um einen Burgschauspieler handelt oder um jemand, der ausländischer Staatsrepräsentant ist. Im Gegenteil, ich wage zu behaupten, daß in solchen Fällen eigentlich mehr Disziplin verlangt werden kann als bei anderen Menschen, die oft bereits 12 bis 14 Stunden am Volant gesessen sind und nur mehr den Wunsch haben, nach Hause zu kommen. Wenn also bestraft wird, dann mit gleichem Maß für alle Menschen. Möge zum Beispiel in diesem Fall der Burg-

schauspieler nicht vergessen, daß er mehr angerichtet hat als das, wofür er eine Strafe bekam, denn er hat in jungen Menschen irgend eine Illusion zerstört. Ich glaube daher, gerade solche Menschen sollten in allererster Linie diszipliniert sein.

In Schweden konnte ich sehen, daß es dort eine Einrichtung gibt, von der man behauptet, daß sie sich zum Segen der Menschheit ausgewirkt hat. Wenn in Stockholm ein tödlicher oder doch ein schwerer Verkehrsunfall passiert, dann wird auf den verkehrsreichen Plätzen eine Trauerfahne gehisst, zur Warnung für alle Chauffeure, die an einer solchen Fahne vorbeikommen. Ich habe gerade in der letzten Zeit die Meldungen in unseren Zeitungen verfolgt und habe keine einzige Nummer gefunden, in der nicht irgendein Verkehrsunfall mitgeteilt wurde. Bestünde also eine solche Übung bei uns, daß wir in solchen Fällen auch eine Trauerfahne hissen, dann bekäme der Betreuer dieser Fahne gar keine Arbeit, denn sie müßte ständig stehen bleiben. Wir müssen ja tatsächlich aus der Statistik feststellen — die leider, und das sollte in einem modernen Staat nicht der Fall sein, sehr stiefmütterlich behandelt wird —, daß im Jänner 1955 48 Tote und Schwerverletzte, aber im April 1955 schon 101 Tote und Schwerverletzte zu verzeichnen waren.

Dem, was der Herr Abg. Kindl hier über den Alkohol gesagt hat, als er erklärte, daß er dem Alkohol, was die Verkehrsunfälle anlangt, nicht ganz jene Bedeutung zumißt, die ihm leider tatsächlich zukommt, kann ich mich nicht anschließen. Gerade gestern habe ich aus einer Statistik — allerdings aus Westdeutschland — ersehen können, daß in der allerletzten Zeit bei 100 Unfällen, die nicht unter Alkoholeinfluß geschehen sind, 53 Tote oder Schwerverletzte zu verzeichnen waren; waren die Fahrer aber alkoholisiert, dann kamen auf 100 Unfälle 68 Tote und Schwerverletzte. Ich glaube, niemand kann daran vorbeigehen, daß diese traurigen Tatsachen auch für unsere Heimat gelten und daß darüber hinaus dem Alkohol im Leben des Volkes wieder mehr Bedeutung zukommt, als dies 1945 der Fall gewesen ist.

Die Statistik zeigt auch, daß der Führerschein wegen Trunkenheit im Jahre 1953 660 Männern, im Jahre 1954 aber 816 Männern entzogen wurde. Wenn es auch eine Schande für mein Geschlecht ist, so will ich doch nicht verhehlen, daß die Statistik leider auch zeigt — und hier, muß ich sagen, mache ich wirklich einen Unterschied zwischen einem betrunkenen Mann und einer betrunkenen Frau —, daß im Jahre 1953 8 Frauen und im Jahre 1954 6 Frauen der Führerschein wegen Trunkenheit entzogen worden ist. Ich beklage dies ganz besonders deshalb, weil es ja die Frauen sind,

73. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 6. Juli 1955 3375

die das Leben schenken. Die Frauen sollten also auch das Verbindende im Leben sein, und so ist es schwer zu ertragen, wenn man bedenkt, daß also auch Frauen daran schuld sind, daß Leben zerstört wird. Leider gibt es keine andere Maßnahme, um dem zu steuern, als daß man den Führerschein entzieht oder daß man den Menschen bestraft.

Die Ursachen, warum wir heute mehr unter all den Problemen leiden als früher einmal, sind aufgezeigt worden. Der Straßenverkehr ist stärker, denn es gibt mehr Autos, Motorroller und Motorräder.

Lassen Sie mich, bitte, auch über die Motorräder und Motorroller ein Wort sagen. Ich gehöre nicht zu jenen, die da meinen, die soziale Frage sei gelöst, weil heute mehr Arbeiter und mehr Angestellte einen Motorroller oder ein Motorrad besitzen. Ich möchte alle auffordern — ich bin eine passionierte Früh-aufsteherin —, sie mögen einmal durch die Straßen unserer Stadt gehen, wenn die Arbeiter und Angestellten an ihren Arbeitsplatz eilen. Sie würden dann feststellen, daß gewiß viele Motorroller und viele Motorräder, aber ebenso unzählige Fahrräder auf der Straße zu sehen sind. Bei jedem Wetter und Wind, bei Schnee und Regen fährt der Arbeiter, der Mann und die Frau; aus den weitest entfernten Bezirken zum Arbeitsplatz. Radfahren ist ein schöner Sport. Das weiß jeder, der ihn einmal ausübt oder der ihn ausübt. Aber die Arbeiter, die bei jeder Witterung mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, tun dies nicht aus Sport, sondern sie tun dies darum, weil sie sich die Wochenkarte ersparen wollen.

Ich glaube auch nicht, daß die soziale Frage deshalb gelöst ist, weil sich der Bauer beispielsweise einen Traktor erarbeitet hat. Ich sage „erarbeitet“. Hat der Arbeiter ein Motorrad und hat der Bauer einen Traktor, dann haben sie sich das mit ihrer Hände Arbeit erarbeitet, denn nur dann können sie im Besitz eines solchen Fahrzeuges sein.

Weniger erfreulich sind allerdings die Folgererscheinungen, die sich aus dem Besitz eines Motorrollers oder eines Motorrades ergeben. Hier möchte ich wirklich eine Bitte an die Besitzer der Motorräder und der Motorroller richten: Sie mögen doch bedenken, auch wenn sie jung sind — und ich kann es gut verstehen, daß sich ein junger Mensch auch am Rattern und Knattern erfreut, weil er sich dann eben irgendwie als Herr über dieses Stück Technik fühlt —, daß auch sie einmal alt werden und daß in jeder Straße, ja in jedem Haus schwer arbeitende Menschen wohnen, die schlafen müssen, daß oft auch kranke und alte Menschen dort wohnen und daß man daher alles tun muß, damit man diesen Menschen nicht die Nacht-

ruhe raubt. (*Präsident Böhm übernimmt den Vorsitz.*)

Ehrlicherweise möchte ich zu dem ganzen Problem folgendes feststellen. Der Dichter sagt: „Zwei Seelen wohnen, ach! in meiner Brust“. Wenn wir ehrlich sind — und das sollen wir ja sein —, dann müssen wir, wenn wir dieses Problem betrachten, sagen, daß vier Seelen, ach, in unserer Brust wohnen. Wir betrachten das Problem nämlich von verschiedenen Gesichtspunkten her, ob wir Fußgänger, Radfahrer, Motorradfahrer sind oder ob wir im Auto sitzen. Sind wir Fußgänger, dann schimpfen wir über alle anderen, die da keine Disziplin haben; wenn man aber selber im Auto sitzt, dann scheint es einem oft so, daß eigentlich alle anderen schuld daran seien, daß die Dinge nicht so sind, wie sie eigentlich sein sollten. Und deshalb glaube ich, daß wir, wo immer wir uns befinden, die allergrößte Rücksicht aufeinander nehmen müssen.

Aber ich möchte ein Wort noch über die Fußgänger sagen. Es gibt hier zweierlei Arten von Fußgängern. Es gibt die Fußgänger draußen in den Dörfern und Gemeinden, die Fußgänger auf der Landstraße, und es gibt die Fußgänger in der Stadt. Es hat sich erwiesen, daß mancher Gemeinderat einer kleinen Gemeinde dankenswerterweise den Beschuß gefaßt hat — er ist nicht immer leicht zustandegekommen, nicht alle waren der Meinung, daß das geschehen soll, aber der Beschuß wurde schließlich und endlich gefaßt —, daß eine Straße verbreitert werden, daß ein Eckhaus verschwinden soll, damit eine sogenannte Autofalle wegfällt und so in irgendeiner Form dem modernen Straßenverkehr Rechnung getragen wird. Aber was zeigt sich nun? In diesem Ort war bis zu dem Zeitpunkt, da die neue Straße fertiggestellt wurde, ein Warnungszeichen aufgestellt, daß hier eine Autofalle ist, daß man also vorsichtig sein muß. Der Motorradfahrer und der Autofahrer ist ja immer dann vorsichtig, wenn es um sein eigenes Leben geht: wenn eine Baustelle oder eine gefährliche Situation kommt, dann beachtet er ja fast immer die Warnungszeichen. Aber nun kommt er an diese Stelle, wo plötzlich keine Warnungstafel mehr steht, und wenn er durchfährt, kann er beobachten, daß keine Gefahr mehr besteht, daß da eine moderne, schöne Autostraße erbaut worden ist. Wenn der Fahrer nun zum zweiten Mal durchfährt, dann tut er es in einem rasenden Tempo, denn jetzt weiß er bereits, daß hier keine Hindernisse mehr bestehen. Es ergibt sich dann sehr oft — ich spreche hier aus der Praxis —, daß es der Gemeinderat sehr bedauert, daß er damals, um dem Fremdenverkehr einen Dienst zu erweisen, zu dieser Modernisierung geschritten ist.

3376 73. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 6. Juli 1955

Ich kann mich hier nicht der Behauptung anschließen, daß sich die Landstraßen zum größeren Teil in einem schlechten Zustand befinden. Ich muß sagen, daß hier außerordentlich viel geschehen ist. Man kann nun beobachten — ich weiß keinen Vorschlag, wie man dem abhelfen könnte, ich kann es nur feststellen —, daß für die Autos eine schöne breite moderne Straße geschaffen wird, daß sogar für den Radfahrer mitunter ein kleiner Streifen übriggeblieben ist, nur frage ich mich dann immer, wenn ich mir das ansehe: Wo bleiben denn die Fußgänger? Wo ist denn das Stückchen Straße für diejenigen, die weder ein Fahrrad noch ein Auto besitzen? Man soll nicht glauben, daß sich jeder den Autobus leisten kann, und der Autobus führt auch nicht in jeden Ort. Da sieht man alte Männer und Frauen, hochbepackt mit Futter und mit Holz, alte Mütterchen, die zum nächsten Gemeindeamt gehen, man sieht die Kinder auf dem Weg zur Schule oder wenn sie von der Schule kommen, und man muß feststellen, daß sie sich bei jeder Witterung ihren Weg geradezu erkämpfen müssen, denn es gibt kein Stückchen auf dieser Straße, das für sie vorgesehen ist. Ich glaube daher, daß an die motorisierten Fahrer vor allen anderen der dringendste Appell gerichtet werden muß, hier die allergrößte Vorsicht zu üben.

Aber auch in der Stadt ist das Problem der Fußgänger noch lange nicht vollständig gelöst. Wir haben hier zwar Verkehrsampeln, wir finden auf der Straße den Hinweis, daß wir links und daß wir rechts schauen sollen. Ich muß sagen, daß die Beamten der Exekutive zum allergrößten Teil wirklich sehr höflich und entgegenkommend sind, aber wenn gerade kein Beamter an einer verkehrsreichen Stelle ist, dann ergibt sich folgendes Bild: Es sammeln sich auf den beiden Seiten der Straße die Menschen an: die Mutter mit dem Kinderwagen, einige Kinder mit Erwachsenen, und sie sehen, jetzt zeigt die Ampel rot, jetzt wird es gelb und jetzt grün, nun dürfen wir gehen. Aber das ist gar nicht wahr, denn in dem Moment, wo das Licht grün wird, biegen alle jene Autos um die Ecke, die bereits gewartet haben, bis für sie die Straße frei werden soll. Ich hab schon oft beobachtet, daß besonders Frauen, die vom Land hereinkommen und die ja an den Trubel nicht gewöhnt sind, ein paarmal auf das grüne Licht warten mußten, ehe sie die Möglichkeit hatten, die Straße zu überschreiten. Allerdings erlebt man immer wieder das herzerfrischende Bild, daß dann ein Exekutivbeamter dem Kind oder der Frau die Hand reicht — auch wenn es keine junge Frau ist, tut er es (*Heiterkeit*) — und sie über die Straße hinübergeleitet. Das ist etwas,

was sicherlich jeden erfreut, der die Möglichkeit hat, dabeiuzustehen.

Ich möchte zum Schluß eine Schichte unseres Volkes nicht vergessen, die, wie ich glaube, in diesen ganzen Komplex hineingehört. Es ist die jüngste Schichte unseres Volkes, unsere Kinder. Auch hier gilt der Satz: Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr! Wir haben es nicht gelernt, zumindest meine Generation nicht, richtig über die Straße zu gehen, und deshalb können wir es auch nicht richtig, deshalb sind wir die ewigen Sünder.

Man kann oft beobachten, daß zum Beispiel ein Vater mit seinem Kind an der Kreuzung steht. Ehe noch das grüne Licht erscheint, manchesmal schon, wenn noch das rote da ist und der Verkehr etwas dünner geworden ist, zerrt der Vater das Kind über die Straße und erklärt: Jetzt können wir schon gehen! Das Kind, das in der Schule gelernt hat, daß man die Straße nur bei grünem Licht passieren darf, protestiert. Aber natürlich kann der Vater nicht dulden, daß seine Autorität leidet. Ich will jetzt nicht wiedergeben, was der Vater dem Kind oft sagt, jedenfalls aber beachtet er nicht, daß in diesem Falle die Rollen vertauscht sind, daß das Kind zum Lehrmeister des Vaters geworden ist und daß es etwas gelernt hat, was uns fehlt.

Wir haben hier in Wien eine dankenswerte Einrichtung geschaffen, und zwar die Einrichtung, daß die Kinder nicht nur in der Schule lernen, wie sie die Straße passieren sollen, sondern daß sie unter der Assistenz eines Wachebeamten auch lernen, wie man den Straßenverkehr regelt. Ich war schon selbst Zeuge davon, wie manche Menschen, die sich von der Vergangenheit so schwer lösen können, kopfschüttelnd dabeigestanden sind und erklärt haben, was es doch für ein Blödsinn und Unfug sei, wenn man mit so etwas ein Spiel treibe. Aber sehr ernst genommen wird diese Aufgabe von den Kindern selbst, sehr ernst genommen wird sie auch von dem Wachebeamten, der ganz genau weiß, daß man über diese Szene schreiben könnte: Dem Volke dient's, wenn wir zu spielen scheinen! Und so ist es auch.

Ich möchte an Sie alle den Appell richten, die Dinge so ernst zu nehmen, wie es nötig ist. Wir können vieles nicht machen. Wir sind gegen viele Dinge des Lebens machtlos. Viele Ärzte, viele Wissenschaftler müssen ihr Leben opfern, weil sie der Menschheit dienen wollen. Jede Straße, die erbaut wird, jedes Kraftwerk, das steht, alles, was von Menschenhänden geschaffen wird, erfordert unzählige Opfer. Wir können uns nur bedingt schützen vor der Macht der Elemente, wir können uns nur bedingt schützen vor der Gefahr der Lawinenkatastrophen. Erst vor wenigen Tagen

73. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 6. Juli 1955 3377

haben wir gehört, daß in Oberösterreich und dann kurz darauf im Burgenland neuerdings das Wasser über die Ufer getreten ist, daß Menschen durch den Blitz getötet worden sind. Gegen das alles können wir nicht ankämpfen, weil uns dazu die Macht fehlt. Wir können auch dagegen nichts tun, selbst wenn der beste Lokomotivführer auf der Maschine steht, wenn das Material versagt und wenn ein Unglück geschieht; leider wird das dann politisch ausgenützt. Niemals wird es eine Macht geben, die dem in irgendeiner Form steuern könnte. Wir können nur versuchen, die Folgen auf das kleinste Ausmaß zu beschränken.

Was wir aber können, ist — und hier wende ich mich an uns alle, ausnahmslos an alle, an die Fußgänger, an die Radfahrer und an die Lenker motorisierter Fahrzeuge —, zu bedenken, daß wir, wenn wir die Straße unvorsichtig benützen, nicht nur unser eigenes Leben riskieren, sondern, was noch viel schlimmer ist, auch das Leben der anderen gefährden. Deshalb glaube ich, daß es unsere Pflicht ist, mehr Rücksicht und mehr Disziplin zu üben. (*Lebhafter Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Böhm: Als nächster Redner gelangt der Herr Abg. Elser zum Wort.

Abg. Elser: Hohes Haus! Geschätzte Frauen und Herren! Das vorliegende Kraftfahrgesetz steht teils im Zeichen interessanter Zahlen, teils im Zeichen bedauerlicher, sehr trauriger unfallstatistischer Zahlen. Rund 540.000 österreichische Fahrzeuge bevölkern das österreichische Straßennetz. Dazu kommen monatlich weitere tausende, sodaß das Ansteigen geradezu unaufhörlich weitergeht. Weiters kommen natürlich auch noch die ausländischen Fahrzeuge hinzu, die ebenfalls in die vielen Tausende gehen, und bis zur Stunde und noch einige Monate auch die Fahrzeuge der alliierten Besatzungsmächte.

Dieses Gesetz wirft das Problem „Mensch und Technik“ wieder auf. Wir leben in einem materialistischen Zeitalter. Man sagt zwar, der Mensch beherrsche die Technik, aber es besteht immer und immer mehr die Gefahr, daß die Technik vom Mensch Besitz ergreift, ja daß sie vielfach den Menschen überwältigt.

Was sagt das Gesetz mit seinen vielen Bestimmungen, und was brachten die bisherigen Debatteredner vor? Sie stellten im allgemeinen den Menschen in den Mittelpunkt ihrer Ausführungen. Ich glaube, das war zum Teil richtig und auch wichtig. Aber auch das Gesetz mit seinen Bestimmungen stellt lediglich den Menschen in den Mittelpunkt seiner Gesetzesparagraphen.

Ich möchte von einer anderen Seite, von der Seite der Technik, das ganze, sicherlich sehr

wichtige Probleme in aller Kürze erörtern. Was sagt das Gesetz und was sagten die Debatteredner? Sie besprachen die Notwendigkeit der Verschärfung der Prüfungen, sie sprachen davon, daß man nach diesem Gesetz mehr als bisher mit der Entziehung von Führerscheinen vorgehen kann, sie sprachen gegen die Trunkenheitsexzesse, die sicherlich bis dato gewaltiges Unheil und Unglück angerichtet haben. Das Gesetz selbst legt das Hauptgewicht bei den Prüfungen, die nach diesem vorliegenden Gesetz abgenommen werden, mehr oder weniger auf die Kenntnis der Sicherheitsvorschriften, der Fahrvorschriften, und legt weniger Wert darauf, ob der betreffende Fahrer zugleich Automechaniker ist. Weiters spricht das Gesetz von Verbesserungen der Ausrüstung der motorisierten Fahrzeuge. Schließlich spricht das Gesetz auch aus, daß es nötig ist, erhöhte Strafen im Verkehrswesen festzusetzen.

Der Herr Abg. Stürgkh appellierte an alle Benutzer der Straße, sie mögen Disziplin halten. Die Frau Abg. Jochmann appellierte ebenfalls an alle; sie appellierte auch an die Disziplin der Menschen. Das mag im Kern und im Grunde genommen alles richtig sein, aber entscheidend wird man durch dieses Gesetz und durch diese Appelle die Verkehrsmissere in unserem Land nicht bessern können.

Was ist nötig, geschätzte Frauen und Herren? Nötig ist eine vollständige Reform unseres Verkehrsnetzes, unserer Verkehrswege, und zwar in einer Richtung des Straßenausgleiches, der Trassenverlegung, der Verbreiterung unserer Straßen, die ja mehr oder weniger, auch wenn sie verbessert wären, mit ihrem Oberbau dem immer mehr und mehr sich verstärkenden motorisierten Verkehr einfach nicht gerecht werden können. Vor allem ist die Forderung berechtigt — und hier gebe ich der Frau Abg. Jochmann recht —: Heraus mit den Fußgängern aus dem allgemeinen Verkehrsnetz, soweit dies möglich ist! Man müßte eigene Wege für den Fußgänger schaffen. Heraus mit den Tausenden, Zehntausenden, Hunderttausenden von Radfahrern! Auch für sie müßte man auf allen Straßen eigene Radfahrwege schaffen.

Das sind die entscheidenden Notwendigkeiten. Ohne diese Reform unseres österreichischen Verkehrsnetzes werden wir die Unfallsziffern nicht wesentlich herabsetzen können, sie werden aller Wahrscheinlichkeit nach sogar eine Erhöhung erfahren. Wie steht es denn derzeit? Im Jahresausmaß haben wir fast 10.000 schwer oder minder schwer Verletzte, und wir kommen auf eine Totenquote von fast 1000 pro Jahr. Und sie wird sich noch steigern! Alles das kann nur durch

3378 73. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 6. Juli 1955

eine völlige Reform unseres Verkehrswesens entscheidend geändert werden. Aber das alles kostet Geld, sehr viel Geld.

Daher bin ich der Auffassung: Wenn man diese Probleme so sieht, wie ich es namens meiner Fraktion vortrage, wird es auch notwendig sein, zu einer Verfassungsänderung zu kommen. Im allgemeinen oder zum großen Teil ist das Verkehrswesen Landessache. Wenn wir aber zu einer Reform des Verkehrsnetzes kommen wollen, müssen wir den Straßenbau und die Pflege der Straßen zentral planen und durchführen. Daher müßte die Sorge für das gesamte Straßennetz, der Ausbau der Straßen, die Pflege der Straßen immer mehr und mehr Aufgabe des Bundes werden. Nur dann wird man die ungeheuren Geldmittel, die dazu nötig sind, auch entsprechend planmäßig einsetzen können. Deshalb wird man hier auch zu einer Verfassungsänderung kommen müssen.

Drittens möchte ich noch ein Problem erörtern, das ebenfalls für die große Masse der Unselbständigen, der Arbeiter und Angestellten von Wichtigkeit ist. Wohin kommen denn die zehntausende Verletzten der Straße, soweit sie nicht der Tod ereilt hat? Sie kommen zum großen Teil in die in Österreich bereitstehenden Unfallspitäler. Aber die Unfallspitäler sind im Grunde genommen und in erster Linie ja doch nur für die Opfer auf dem „Schlachtfeld der Arbeit“ und nicht für die Opfer auf dem „Schlachtfeld der Straße“ geschaffen worden. Wenn von dieser Stelle aus manchmal in Verkennung der Notwendigkeiten daran Kritik geübt wurde, daß die Unfallversicherung in Österreich Paläste baut, daß in Linz, in Graz, in Wien neue Unfallspitäler errichtet werden, muß man fragen: Wo wären wir denn, wo wären denn die nach Zehntausenden zählenden Verletzten, wenn wir nicht rechtzeitig über den Weg unserer österreichischen Unfallversicherung die Unfallspitäler ausgebaut hätten? Heute liegen die Dinge so, daß manchmal die Hälfte aller Betten durch Monate von den Opfern der Straße belegt ist. Alle diese Verletzungen sind nicht in wenigen Tagen, nicht in wenigen Wochen heilbar. Ein großer Teil der Verletzten liegt Monate, ja bis zu einem Jahr und länger in den Unfallspitälern.

Und hier sehe ich ein weiteres Problem. Es ist auf die Dauer unmöglich, daß man, ab-

gesehen vom menschlichen Leid, diese gewaltige materielle Last der österreichischen Sozialversicherung aufbürdet. Es geht nicht an, daß zum großen Teil die Versicherten, die Beitragszahler in der Sozialversicherung für diese Lasten aufkommen. Hier sehe ich die Notwendigkeit einer erhöhten Subventionspflicht des Bundes und der Länder.

So sehen wir diese Probleme. Ich bin überzeugt: Ohne diese entscheidenden Änderungen wird man der Verkehrsmisere in Österreich nicht beikommen. Notwendig ist es, auf dem Gebiet der Technik vorzusorgen. Alle Appelle und alle noch so rigorosen Gesetzesbestimmungen werden das Problem nicht lösen. Was wir brauchen, ist mehr Sicherheit auf den Straßen, auf den Verkehrswegen, aber nicht nur auf dem Wege menschlicher Disziplin, sondern auch über den Weg von Neuerungen auf dem Gebiet der Straßen-technik, wie ich bereits in einigen markanten Sätzen ausgeführt habe.

Selbstverständlich wird meine Fraktion dem Kraftfahrgesetz 1955 ihre Zustimmung geben.

Präsident Böhm: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet, die Debatte ist geschlossen. Der Herr Berichterstatter verzichtet auf das Schlußwort.

Wir gelangen daher zur Abstimmung, die ich über beide Punkte getrennt vornehmen lasse.

Bei der getrennt vorgenommenen Abstimmung wird den Genfer Abkommen, betreffend Straßenverkehr, einstimmig die verfassungsmäßige Genehmigung erteilt;

ebenso einstimmig werden das Kraftfahrgesetz 1955 in zweiter und dritter Lesung zum Beschuß erhoben und die drei Entschließungsanträge des Ausschusses zu diesem Gesetz angenommen.

Präsident Böhm: Damit ist die Tagesordnung erschöpft.

Die nächste Sitzung findet am 13. Juli 1955 um 10 Uhr statt. Eine schriftliche Einladung wird noch ergehen.

Ich habe noch folgende Mitteilung zu machen: Die Sitzung des Sozialausschusses, die für den 7. Juli, 14 Uhr 30 Minuten, einberufen war, findet nicht zu diesem Termin, sondern jetzt, 10 Minuten nach der Haussitzung statt. Ich bitte die Mitglieder des Ausschusses, sich rechtzeitig im Sitzungskontor einzufinden.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 12 Uhr 30 Minuten