

# Stenographisches Protokoll

## 163. Sitzung des Bundesrates der Republik Österreich

Dienstag, 19. Juli 1960

### Tagesordnung

1. Abänderung des Bundes-Verfassungsgesetzes
2. Straßenverkehrsordnung 1960
3. Europäisches Abkommen über die Gleichwertigkeit der akademischen Grade und Hochschulzeugnisse
4. Vertrag zwischen dem Heiligen Stuhl und der Republik Österreich betreffend die Erhebung der Apostolischen Administration Burgenland zu einer Diözese
5. Vertrag zwischen dem Heiligen Stuhl und der Republik Österreich zur Regelung von vermögensrechtlichen Beziehungen
6. Freundschafts- und Niederlassungsvertrag zwischen der Republik Österreich und dem Kaiserreich Iran
7. Vertrag zwischen der Republik Österreich und dem Fürstentum Liechtenstein zur Feststellung der Staatsgrenze und Erhaltung der Grenzzeichen
8. Ausschußergänzungswahlen

### Inhalt

#### Bundesrat

Ansprache des Vorsitzenden Guttenbrunner anlässlich seines Amtsantrittes (S. 3811)  
Zuschrift des Steiermärkischen Landtages: Wahl des Bundesrates Feldgrill (S. 3812)  
Angelobung des Bundesrates Feldgrill (S. 3812)

#### Personalien

Krankmeldung (S. 3811)  
Entschuldigungen (S. 3811)

#### Bundesregierung

Zuschrift des Bundeskanzleramtes: Gesetzesbeschluß des Nationalrates, betreffend Veräußerung einer bundeseigenen Liegenschaft in Wien II (S. 3812)

#### Ausschüsse

Ausschußergänzungswahlen (S. 3845)

### Verhandlungen

Gesetzesbeschlüsse des Nationalrates vom 6. Juli 1960:

Abänderung des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929  
Straßenverkehrsordnung 1960

Berichterstatter: Grundemann (S. 3813)

Redner: Bundesminister für Handel und Wiederaufbau Dr. Bock (S. 3817), Kratky (S. 3820), Ing. Helbich (S. 3825), Guttenbrunner (S. 3829) und Salzer (S. 3831)

Entschließungen, betreffend regelmäßige Verkehrserziehung aller Verkehrsteilnehmer (S. 3816), eine Novelle zum Kraftfahrzeuggesetz 1955 (S. 3817) und Bekanntmachung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (S. 3817) — Annahme (S. 3833)

kein Einspruch (S. 3833)

Beschluß des Nationalrates vom 6. Juli 1960:

Europäisches Abkommen über die Gleichwertigkeit der akademischen Grade und Hochschulzeugnisse

Berichterstatter: Dr. Weber (S. 3833)

kein Einspruch (S. 3833)

Beschlüsse des Nationalrates vom 12. Juli 1960:

Vertrag zwischen dem Heiligen Stuhl und der Republik Österreich, betreffend die Erhebung der Apostolischen Administration Burgenland zu einer Diözese

Berichterstatter: Kroyer (S. 3834)

Vertrag zwischen dem Heiligen Stuhl und der Republik Österreich zur Regelung von vermögensrechtlichen Beziehungen

Berichterstatter: Müller (S. 3835)

Redner: Dipl.-Ing. Tschida (S. 3836) und Handl (S. 3838)

kein Einspruch (S. 3843)

Beschluß des Nationalrates vom 6. Juli 1960:

Freundschafts- und Niederlassungsvertrag zwischen der Republik Österreich und dem Kaiserreich Iran

Berichterstatter: Appel (S. 3843)

kein Einspruch (S. 3844)

Beschluß des Nationalrates vom 12. Juli 1960:

Vertrag zwischen der Republik Österreich und dem Fürstentum Liechtenstein zur Feststellung der Staatsgrenze und Erhaltung der Grenzzeichen

Berichterstatterin: Adele Obermayr (S. 3844)  
kein Einspruch (S. 3844)

### Beginn der Sitzung: 15 Uhr

Vorsitzender Guttenbrunner: Hoher Bundesrat! Meine Damen und Herren! Ich eröffne die 163. Sitzung des Bundesrates und begrüße in unserer Mitte den Herrn Bundesminister Dr. Bock und den Herrn Staatssekretär Weikhart. (*Allgemeiner Beifall.*)

Das Protokoll der 162. Sitzung vom 28. Juni 1960 ist zur Einsicht aufgelegt, es ist unbeanstandet geblieben und gilt daher als genehmigt.

Krank gemeldet hat sich Herr Bundesrat Dr. Haberzettl.

Entschuldigt für die heutige Sitzung haben sich die Bundesräte Rudolfine Muhr und Dr. h. c. Machold.

Im Sinne der Bestimmungen der Bundesverfassung ist der Vorsitz im Bundesrat mit 1. Juli auf das Land Kärnten übergegangen.

Da ich von diesem Lande an erster Stelle in den Bundesrat entsandt bin, habe ich die

Ehre, in der zweiten Hälfte dieses Jahres den Vorsitz im Bundesrat zu führen. Ich bitte Sie, meine Damen und Herren, mir Ihr Vertrauen entgegenzubringen. Ich werde bestrebt sein, gleich meinem Vorgänger unparteiisch die Geschäfte des Bundesrates zu führen, und erbitte mir hierfür Ihre Mitarbeit.

Ich möchte aber bei dieser Gelegenheit nicht verabsäumen, meinem Vorgänger im Amte, Herrn Bundesrat Kroyer, für seine tadellose, objektive Geschäfts- und Verhandlungsführung den herzlichsten Dank auszusprechen. (*Allgemeiner Beifall.*)

Ich ersuche den Schriftführer, den Einlauf zu verlesen.

**Schriftführer Gabriele:**

„An die Kanzlei des Vorsitzenden des Bundesrates Wien, Parlament.“

Der Steiermärkische Landtag hat in seiner Sitzung am 4. Juli 1960 an Stelle des am 15. Juni 1960 verstorbenen Mitgliedes des Bundesrates Dipl.-Ing. Leopold Babitsch den Landwirt Franz Feldgrill in Mauritzen Nr. 82 bei Frohnleiten als Mitglied und den Dipl.-Ing. Fritz Thewanger in Sankt Lorenzen bei Knittelfeld als Ersatzmann in den Bundesrat gewählt.

Der Präsident des Steiermärkischen Landtages:

Wallner“

**Vorsitzender:** Der neu entsandte Bundesrat Franz Feldgrill ist im Hause erschienen. Ich werde sogleich seine Angelobung vornehmen.

Der Schriftführer wird die Gelöbnisformel verlesen. Der neue Bundesrat hat das Gelöbnis mit den Worten „Ich gelobe“ zu leisten.

Ich bitte nunmehr den Schriftführer um die Verlesung der Gelöbnisformel.

*Schriftführer Gabriele verliest die Gelöbnisformel. — Bundesrat Feldgrill leistet die Angelobung.*

**Vorsitzender:** Ich begrüße den neuen Herrn Bundesrat herzlich in unserer Mitte. (*Allgemeiner Beifall.*)

Ich bitte den Schriftführer, in der Verlesung des Einlaufes fortzufahren.

**Schriftführer Gabriele:**

„An den Vorsitzenden des Bundesrates, zu Händen des Herrn Parlamentsdirektors, Wien.“

Das Präsidium des Nationalrates hat dem Bundeskanzler mit Schreiben vom 13. Juli 1960, Zl. 1669-NR/1960, den beiliegenden Gesetzesbeschluß vom 13. Juli 1960: Bundesgesetz, betreffend Veräußerung der bundeseigenen Liegenschaften EZ. 37 und EZ. 359, K.G. Leopoldstadt (ehemalige Zentralverpflegsanstalt in Wien, II., Obere Augarten-

straße 18—Obere Donaustraße 27), übermittelt.

Da dieser Gesetzesbeschluß zu den im Art. 42 Abs. 5 des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 angeführten Beschlüssen gehört, beehrt sich das Bundeskanzleramt zu ersuchen, den Gesetzesbeschluß dem Bundesrat zur Kenntnis zu bringen.

14. Juli 1960

Für den Bundeskanzler:

Hackl“

**Vorsitzender:** Dient zur Kenntnis. Der Gesetzesbeschluß samt Beilagen liegt in der Kanzlei zur Einsicht auf.

Eingelangt sind jene Beschlüsse des Nationalrates, die Gegenstand der heutigen Tagesordnung sind. Ich habe diese Vorlagen gemäß § 29 der Geschäftsordnung den Obmännern der zuständigen Ausschüsse zur Vorberatung zugewiesen. Die Ausschüsse haben diese Beschlüsse des Nationalrates bereits vorberaten.

Gemäß § 30 der Geschäftsordnung beantrage ich, von der Vervielfältigung der Ausschußberichte sowie von der 24stündigen Verteilungsfrist für die Berichte Abstand zu nehmen. Wird dagegen ein Einwand erhoben? — Das ist nicht der Fall. Mein Vorschlag erscheint sohin mit der vorgeschriebenen Zweidrittelmehrheit angenommen.

Weiters sind noch folgende Gesetzesbeschlüsse des Nationalrates eingelangt, die ich ebenfalls bereits den zuständigen Ausschüssen zugewiesen habe:

1. Landwirtschaftsgesetz;
2. 3. Marktordnungsgesetz-Novelle;
3. Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über die Berechtigung zur Führung der Standesbezeichnung „Ingenieur“ neuerlich abgeändert wird;
4. Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über die Berechtigung zur Führung der Standesbezeichnung „Ingenieur“ durch Absolventen höherer land- und forstwirtschaftlicher Lehranstalten abgeändert wird;
5. Bundesgesetz, betreffend die Regelung der Förderabgaben von Bitumen (Bruttoprozente);
6. Strafrechtsänderungsgesetz 1960;
7. Bundesgesetz, mit dem das Handelsgesetz geändert und ergänzt wird;
8. 7. Novelle zum Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz;
9. 3. Novelle zum Gewerblichen Selbständigen-Pensionsversicherungsgesetz;
10. Bundesgesetz über eine Abgabe von land- und forstwirtschaftlichen Betrieben;
11. 2. Novelle zum Landwirtschaftlichen Zuschußrentenversicherungsgesetz.

Es ist vorgeschlagen worden, die Debatte über folgende Punkte jeweils unter einem abzuführen, und zwar

1. über die Punkte 1 und 2; es sind das der Gesetzesbeschluß des Nationalrates, mit dem das Bundes-Verfassungsgesetz in der Fassung von 1929 abgeändert wird, und die Straßenverkehrsordnung 1960,

2. über die Punkte 4 und 5; es sind das die beiden Verträge zwischen dem Heiligen Stuhl und der Republik Österreich.

Falls mein Vorschlag angenommen wird, werden zuerst die Berichterstatter ihre Berichte geben, sodann wird die Debatte über die jeweils zusammengezogenen Punkte unter einem abgeführt. Die Abstimmung erfolgt in beiden Fällen über jeden Tagesordnungspunkt selbstverständlich getrennt. Wird gegen diesen Vorschlag ein Einwand erhoben? — Das ist nicht der Fall. Wir werden daher in der von mir vorgeschlagenen Weise vorgehen.

**1. Punkt: Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 6. Juli 1960: Bundesverfassungsgesetz, mit dem das Bundes-Verfassungsgesetz in der Fassung von 1929 abgeändert wird**

**2. Punkt: Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 6. Juli 1960: Bundesgesetz, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 — StVO. 1960)**

**Vorsitzender:** Wir schreiten nun zur Behandlung der Tagesordnung und gelangen zu den Punkten 1 und 2, über die die Debatte unter einem abgeführt wird. Es sind dies die Abänderung des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 und die Straßenverkehrsordnung 1960.

**Berichterstatter** zu beiden Punkten ist der Herr Bundesrat Grundemann. Ich ersuche ihn um seine Berichte.

**Berichterstatter Grundemann:** Hohes Haus! Im Zusammenhang mit der Neuregelung durch die Straßenverkehrsordnung 1960, über welchen Gesetzesbeschluß des Nationalrates anschließend berichtet wird, war eine Änderung der Kompetenzverteilung des Bundes-Verfassungsgesetzes ex 1929 erforderlich. Nach diesem Gesetz ist die Straßenpolizei — soweit sie sich nicht auf Bundesstraßen bezieht — Angelegenheit des Bundes hinsichtlich der Grundsatzgesetzgebung, die Ausführungsgesetzgebung jedoch Ländersache.

Das Bundes-Verfassungsgesetz in der Fassung von 1929 sieht weiters vor, daß durch übereinstimmende Gesetze des Bundes und der Länder geregelt wird, inwieweit im ört-

lichen Wirkungsbereich von Polizeibehörden diesen Behörden auf dem Gebiet der Straßenpolizei auf anderen als Bundesstraßen die Vollziehung übertragen wird.

Eine einheitliche Regelung erschien nun zweifellos erforderlich. Das Straßenpolizeigesetz sieht auch als Verfassungsbestimmung vor, daß in jedem Bundesland die straßenpolizeilichen Vorschriften für Bundesstraßen auch für andere Straßen so lange gelten, als keine Ausführungsgesetze der Länder erlassen werden. Bisher wurden in keinem Bundeslande solche Ausführungsgesetze erlassen; es gilt also bisher bereits ein einheitliches Straßenpolizeirecht.

Um aber einheitliche Vorschriften sicherzustellen, mußte die gesamte Gesetzgebungskompetenz auf diesem Gebiete dem Bund übertragen werden. Als Ausgleich für den Verlust der Länder in der Ausführungsgesetzgebungs- und Vollziehungskompetenz wird den Ländern nunmehr auch die Vollziehungskompetenz auf den Bundesstraßen eingeräumt.

Der Gesetzesbeschluß des Nationalrates enthält die erforderlichen Abänderungen der einzelnen Artikel des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929; die Verfassungsbestimmungen der §§ 69 und 70 des Straßenpolizeigesetzes ex 1947 treten damit außer Kraft.

Der Wirksamkeitsbeginn ist mit 1. Jänner 1961 angesetzt. Jedoch können ab dem der Kundmachung folgenden Tag bereits Vorschriften erlassen werden, welche der in diesem Bundesverfassungsgesetz enthaltenen Zuständigkeitsverteilung entsprechen. Solche Vorschriften treten aber ebenfalls erst mit 1. Jänner 1961 in Kraft.

Die Vollziehung ist Angelegenheit der Bundesregierung.

Der Ausschuß des Bundesrates für Verfassungs- und Rechtsangelegenheiten hat sich heute vormittag mit diesem Gesetzesbeschluß des Nationalrates befaßt und mich beauftragt, dem Hohen Hause vorzuschlagen, gegen diesen Gesetzesbeschluß keinen Einspruch zu erheben.

**Vorsitzender:** Ich danke dem Herrn Berichterstatter und ersuche ihn, den Bericht zu Punkt 2 zu erstatten.

**Berichterstatter Grundemann:** Hohes Haus! Vorgestern war es ein Jahr, seit die Bundesregierung dem Parlament eine Regierungsvorlage mit dem Titel „Straßenpolizeigesetz 1959“ zuleitete. Im Hinblick auf die Wichtigkeit eines solchen Gesetzes beschloß der Handelsausschuß des Nationalrates, zum Zwecke eingehender Beratungen einen Unterausschuß einzusetzen, welcher sodann — wie der

Ausschußbericht erklärt — in 24 Sitzungen und zirka 100 Stunden Arbeit bei 1576 Wortmeldungen dieses für alle Österreicher und alle unsere Gäste aus dem Ausland so wichtige Gesetz unter Hinzuziehung einer Reihe von Fachleuten und unter Konsultierung von Organisationen in allen Einzelheiten und unter außerordentlicher Mitwirkung der zuständigen Beamten der Ministerien beriet.

Das Ergebnis dieser Bemühungen, der Beschluß des Nationalrates, liegt nun dem Bundesrate vor. Ich glaube vorwegnehmen zu dürfen, daß dieses Gesetzeswerk auch von den Mitgliedern des Bundesrates anerkannt wird, hat man hier doch das Gefühl, ein Gesetz aus lange vergangenen Zeiten vor sich zu haben, als fast alle Gesetze monatelanger Beratungen bedurften.

So wie der Berichterstatter des Nationalrates möchte auch ich darauf verweisen, daß dieses Gesetz nicht nur einem innerösterreichischen Erfordernis entspricht, sondern darüber hinaus auch in Angleichung an internationale Fahrt- und Verkehrsvorschriften notwendig erschien, und daß vor allem die Verkehrssituation auf unseren österreichischen Straßen genaue und strenge Regeln nicht nur im Interesse des Verkehrs selbst, sondern insbesondere im Interesse der Sicherheit des Lebens der Menschen und ihres Hab und Gutes gebieterisch erforderte.

Alle Gründe wurden bereits im Nationalrat in vielen Einzelheiten vorgebracht, die Zahl der Verkehrsunfälle, die Steigerung der Anzahl der Kraftfahrzeuge angemerkt. Aus der Berichterstattung und aus allen Debattereden leuchtete der Grundsatz hervor, ein Werk zu schaffen, das der Sicherheit des Menschen, der Flüssigkeit und der Leichtigkeit des Verkehrs dienen soll.

Es ist aber auch wohl notwendig, hier im Hohen Hause darauf zu verweisen, daß dieses Gesetz an das Vertrauen der Verkehrsteilnehmer, sei er jetzt Fahrzeugbenützer oder Fußgänger, aber auch an die Behörden besondere Anforderungen stellt, und ebenso ist es zweifellos, daß mancher gelernte Österreicher und auch Ausländer Kritik an diesem Gesetz besonders dann üben wird, wenn er einmal in die Situation kommt, mit den Bestimmungen dieses Gesetzes zu kollidieren.

13 Abschnitte und 105 Paragraphen beinhaltet dieses neue Gesetz. Ich bin überzeugt, daß Sie mir gestatten werden, nur die wichtigsten, einschneidendsten und für den Verkehrsteilnehmer interessantesten Bestimmungen herauszuheben, vor allem jene, bei welchen es Meinungsverschiedenheiten gab. Zu einer Detailerläuterung würde ich wahrscheinlich mehr als eine Stunde brauchen. Ich möchte

aber dabei betonen, daß jeder einzelne Paragraph von großer und einschneidender Bedeutung ist.

Vor allem ist es nun wieder der Vertrauensgrundsatz, der hier herausgestellt wird. Mit Ausnahme der Kinder und der körperbehinderten Personen ist jeder Straßenbenützer verpflichtet, die Verkehrsregeln zu beachten. Es wird damit auch der Fußgänger verantwortlich, und zwar mehr verantwortlich gemacht, als es bisher der Fall war, wenn er die Beobachtung der Verkehrsregeln vernachlässigt.

Die strengen Bestimmungen über das Verhalten bei Verkehrsunfällen erscheinen wohl heute bereits als eine selbstverständliche Forderung. Nicht nur die sogenannten Autowildlinge, sondern alle Bevölkerungsteile sollen sich nach den Regeln der Menschlichkeit benehmen.

Gegenstand einer besonderen Debatte waren die Bestimmungen über die Beeinträchtigung durch den Alkoholgenuß. Scharf gingen die Meinungen auseinander; die Auffassungen über strafbare Beeinträchtigung durch Alkohol bewegten sich zwischen einem Alkoholgehalt von 0,5 und 1,2 Promille. Nach Einholung einer Reihe von Sachverständigenurteilen kam eine Einigung in der Form zustande, daß ein Alkoholgehalt von 0,8 Promille als Grenze der Fahrtüchtigkeit angesehen werden soll, wenn auch eine ganze Anzahl Einwendungen über körperliche Aufnahmefähigkeit der einzelnen Menschen vorgebracht wurde. Nach dem vorliegenden Gesetz ist nun der Lenker eines Fahrzeuges verpflichtet, im Falle des Verdachtes der Fahruntüchtigkeit die Alkoholprobe mittels des Dräger-Röhrchens zur Vornahme des Alkoholtests zu dulden. Im Falle der Weigerung hat er die Konsequenzen zu tragen. Andererseits aber ist jeder Lenker, welcher der Meinung ist, ungerecht behandelt worden zu sein und einen niedrigeren Alkoholprozentsatz zu haben, in der Lage, die Blutprobe zu verlangen.

Hier war die Einfügung einer Verfassungsbestimmung, die nur auf dieses Gesetz Bezug hat, erforderlich, worauf ich besonders verweisen möchte.

Gleiche Bestimmungen gelten auch für die Fälle einer Beeinträchtigung durch Suchtgifte. Wurde eine Alkohol- oder Suchtgiftbeeinträchtigung festgestellt, hat der Betreffende die Kosten der Untersuchung zu tragen.

Der II. Abschnitt, Fahrregeln, beschäftigt sich in § 7 mit der allgemeinen Fahrordnung. Der Lenker des Fahrzeuges hat sich soweit rechts zu halten, als es ohne Gefährdung

der Straßenbenützer und ohne Beschädigung von Sachen möglich ist. Auch das Verhalten bei Bodenmarkierungen — insbesondere bei Schutzwegen — wird im II. Abschnitt gesetzlich geregelt. Ausweichvorschriften, Vorschriften über Änderung der Fahrtrichtung, Einordnen, Einbiegen, Einfahren und Ausfahren, Umkehren und Rückwärtsfahren, das Überholen, Überholverbote, Vorschriften für das Vorbeifahren und das Hintereinanderfahren sind in eigenen Paragraphen enthalten. Hier verdient wohl besonders vermerkt zu werden, daß Lastkraftwagen entsprechend Abstand von einander zu halten haben und daß endlich auch das immer als besonders lästig und verkehrerschwerend befundene Verhalten von einspurigen Fahrzeugen durch Vor- und Dazwischenfahren beim Anhalten einer Autokolonne unter Strafe gestellt werden soll.

Einer besonderen Erwähnung bedarf wohl auch der § 20 über die Fahrgeschwindigkeiten. Diese muß nicht nur selbstverständlich den Verkehrs- und Sichtverhältnissen entsprechen, es erscheint hier auch bestimmt, daß ohne zwingenden Grund nicht so langsam gefahren werden darf, daß dadurch der Verkehr behindert wird. Wie oft erlebt es der Straßenbenützer, daß einzelne Fahrer, in die Betrachtung der Gegend versunken, auf Bergstraßen Stauungen verursachen, die oft genug zu Unfällen führen. Darf ich mir zu bemerken erlauben, daß es Länder gibt, wie etwa die Vereinigten Staaten, die absichtliches Langsamfahren auf Überlandstraßen schon längst unter Strafsanktion gestellt haben. In diesem Paragraph wird ferner auch das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau ermächtigt, während gewisser Zeiträume Geschwindigkeitsbeschränkungen festzusetzen.

Eine schwerwiegende Frage ist heute — und das wohl nicht nur in Österreich, sondern in allen Ländern — das Parken. Daß hierfür gesetzliche Bestimmungen erlassen werden, verstand sich wohl von selbst. Halte- und Parkverbote nach Maßgabe erforderlicher Notwendigkeiten müssen wohl in einem solchen Gesetz vorgesehen sein.

Besondere Besorgnis — vorwiegend der Landwirtschaft — erregte auch das Problem der Wirtschaftsfahren, das im Gesetz nun ebenfalls eindeutig gelöst erscheint.

Begreiflich ist auch, daß dieses Gesetz nicht nur manche Umstellung, sondern auch manche Kosten verursachen wird. Der Unterausschuß des Nationalrates hat sich auch damit eingehend befaßt. Grundsätzlich hat der Straßenhalter — abgesehen von gewissen Ausnahmen — die Kosten der Anbringung von Tafeln, Warnsignalen und dergleichen mehr zu übernehmen.

Nun darf ich noch, meine Damen und Herren, Ihre Aufmerksamkeit auf den § 42, Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge, richten. Auch hier gab es begreiflicherweise manche Meinungsverschiedenheit. Man hat sich dann dahin gehend geeinigt, daß ein Fahrverbot für Lastwagen mit Ausnahme der Beförderung der Milch an Samstagen ab 15 Uhr, an Sonn- und Feiertagen von 0 bis 24 Uhr Geltung haben soll. Dies gilt für Lkw mit Anhänger und ebenso für Lkw mit einer zulässigen Nutzlast von mehr als 3,5 Tonnen. Hier gibt es wohl auch Ausnahmen, insbesondere für die Beförderung leicht verderblicher Güter, ferner für die Katastrophenhilfe, die Pannenhilfe und einiges mehr.

Gefahren- und Verkehrszeichen sind den internationalen Zeichen entsprechend in diesem Gesetz ausdrücklich angeführt.

Besondere Sorge galt auch der Regelung des Fußgängerverkehrs. Wenn auch vorausgesetzt wird, daß der Fußgänger ebenso wie der Fahrzeugbenützer die gesetzlichen Verkehrsregeln beachtet, war es immerhin nötig, ausführliche Bestimmungen über diese Regelung zu erlassen.

Das Gesetz enthält ferner ebenso ausführliche Bestimmungen über allgemeine Vorschriften für den Fahrzeugverkehr. Das Verbot des Lenkens von Kraftfahrzeugen, der Zustand und die Beleuchtung der Fahrzeuge, die Verwahrung der Ladung, Ladetätigkeit und Beförderung besonderer Güter erscheinen hier genauestens geregelt.

Ein Abschnitt beinhaltet besondere Vorschriften für den Verkehr mit Fahrrädern und mit Motorfahrrädern. Auf diesem Gebiet waren die Klagen der Bevölkerung über disziplineloses Fahren und über den Zustand der Fahrzeuge besonders groß. Ein geregelter Gesamtverkehr erfordert hier begreiflicherweise eindeutige Vorschriften.

Auch der Fuhrwerksverkehr wird in eigenen Paragraphen gesondert behandelt, nicht nur jener mit Kraftfahrzeugen, sondern auch alle anderen Fahren.

Besonders erfreulich erscheint ferner, daß in dieses Gesetz auch gesonderte Bestimmungen über den Fußgängerverkehr im allgemeinen aufgenommen wurden. Der heutige Straßenverkehr erfordert nicht nur Disziplin von den Fahrzeuglenkern, sondern auch von den Fußgängern, die nunmehr bei Zuwiderhandeln ebenfalls mit Strafsanktionen rechnen müssen. Der Prozentsatz der Unfälle, die durch disziplineloses Verhalten der Fußgänger hervorgerufen wurden, ist außerordentlich hoch; ein Schutz der Fußgänger ist nur dann möglich, wenn sich diese auch den Verkehrsvorschriften anpassen.

Einer Erwähnung darf ich noch den Abschnitt IX unterziehen, der sich mit dem Verkehr nicht eingespannter Tiere, dem Reiten, dem Viehtrieb und dem Weiden an Straßen befaßt, ferner aber auch den Abschnitt X, der über die Benützung von Straßen zu verkehrsfremden Zwecken wie zur Ausübung von Erwerbstätigkeiten handelt. Nach diesem Abschnitt ist auch das immer gefährlich gewesene Spielen von Kindern auf den Straßen nunmehr verboten.

Und nun darf ich noch einige Worte über die Zuständigkeit der Behörden und Straßenerhalter einfügen. Die Meinungen hierüber waren anfangs durchaus nicht einheitlich, so mancher Fachexperte war der Auffassung, daß eine gewisse Dezentralisierung der Gewalten im Interesse der Bevölkerung zweckmäßig erscheine. Die erzielte Einigung dürfte hier zweckentsprechende Klarheit geschaffen und unnötige Schwierigkeiten beseitigt haben. Einer der Sprecher in der Debatte des Nationalrates hat besonders darauf verwiesen, daß es erwünscht wäre, wenn die Bezirksverwaltungsbehörden von der Übertragungsmöglichkeit der Agenden gemäß § 94 Abs. 3 Gebrauch machen würden.

Die besonderen Rechte und Pflichten der Behörde, die Organe der Straßenaufsicht und die besonderen Rechte und Pflichten des Straßenerhalters werden im Abschnitt XII ebenfalls geregelt.

In den Strafbestimmungen ist nochmals detailliert angeführt, welche Übertretungen des Gesetzes geahndet werden und wie hoch diese Vergehen bestraft werden können. Wenn auch sicher erwartet werden darf, daß die Höhe der Bestrafung bei geringfügigen Vergehen vorwiegend der Verkehrserziehung dienen soll, mußten schwere Vergehen doch mit Strafsätzen belegt werden, die für den Verkehrssünder wirklich spürbar sind.

Begrüßenswert erscheinen auch die Bestimmungen über den Verkehrsunterricht. Alten Fahrern mögen die Verkehrsvorschriften vielleicht bereits in Fleisch und Blut übergegangen sein, den vielen neuen Lenkern von Fahrzeugen aber muß zum Bewußtsein kommen, daß das Leben manches Menschen von ihrem Verhalten abhängt und daß sie daher eine gründliche Schulung durchzumachen haben.

Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Jänner 1961 in Kraft. Der Wirksamkeitsbeginn ist deshalb so spät angesetzt worden, weil gewisse Umstellungen gegenüber den derzeit geltenden Bestimmungen erforderlich sind. Das Gesetz ist nicht befristet.

Der letzte Paragraph enthält die Vollzugsklausel.

Meine Damen und Herren! Der Nationalrat hat zu diesem Gesetz zwei Entschließungsanträge gefaßt. Der zuständige Ausschuß des Bundesrates hat beschlossen, dem Hohen Hause heute gleichlautende Entschließungsanträge vorzulegen.

Die beiden Entschließungsanträge lauten:

#### 1.

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

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

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

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

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

Der Bundesrat verweist ferner auf die besonderen Aufgaben, die sich für die Straßenerhalter, wie Gemeinden und die Länder aus der Durchführung der §§ 88 und 96 StVO. 1960 ergeben. Da die Verkehrsentwicklung Kinderspiele auf der Straße kaum mehr zuläßt, ist die Schaffung eigener Kinderspielplätze in höherem Maße notwendig als bisher; ebenso muß beim Straßen-

bau der Beseitigung von Verkehrsfällen höhere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

## 2.

Die Bundesregierung wird ersucht, dem Parlament ehe baldigst eine Novelle zum Kraftfahrzeuggesetz 1955, BGBl. Nr. 223/1955, vorzulegen, durch die dieses Gesetz dem Inhalt der am 1. Jänner 1961 in Kraft tretenden Straßenverkehrsordnung 1960 angepaßt wird.

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

Nach Ansicht des Bundesrates wären in dieser Novelle zum Kraftfahrzeuggesetz insbesondere folgende Fragen zu berücksichtigen:

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

Meine Damen und Herren! Der Ausschuß für wirtschaftliche Angelegenheiten des Bundesrates hat heute beschlossen, Ihnen auch eine eigene EntschlieÙung des Bundesrates zum Beschluß vorzuschlagen. Die Begründung liegt darin, daß eine ganze Reihe von Paragraphen auf eisenbahnrechtliche Vorschriften verweist, die in dem Gesetz aus Kompetenzgründen nicht enthalten sein können. Der Ausschuß schlägt daher eine EntschlieÙung vor, die folgenden Wortlaut hat:

## 3.

Die Bundesregierung wird ersucht, die in der Straßenverkehrsordnung 1960 wiederholt zitierten eisenbahnrechtlichen Vorschriften bis zum Inkrafttreten der Straßenverkehrsordnung 1960 in geeigneter Form bekanntzumachen.

Der Ausschuß für wirtschaftliche Angelegenheiten hat sich mit diesem Gesetzesbeschluß heute vormittag eingehend befaßt und mich beauftragt, dem Hohen Hause vorzuschlagen, gegen diesen Gesetzesbeschluß keinen Einspruch zu erheben. Er hat mich aber auch

beauftragt, dem Hohen Hause den Vorschlag zu machen, diese drei EntschlieÙungen als EntschlieÙungen des Bundesrates ebenfalls anzunehmen.

**Vorsitzender:** Ich danke dem Herrn Berichterstatter.

Bevor wir die Debatte beginnen, begrüÙe ich den inzwischen im Hause erschienenen Herrn Staatssekretär Dr. Gschnitzer. (*Allgemeiner Beifall.*)

Wir gehen nunmehr in die Debatte ein, die über beide Punkte unter einem abgeführt wird. Zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesminister Dr. Bock.

Bundesminister für Handel und Wiederaufbau Dr. Bock: Hohes Haus! Der Umstand, daß heute nachmittag ein Ministerkomitee tagt, dem ich angehöre, veranlaßt mich, mich gegen die sonstige Übung vor Abführung der Debatte zum Wort zu melden, wobei ich mich beim Herrn Vorsitzenden gleich wegen meiner späteren Abwesenheit entschuldigen muß.

Hohes Haus! Ich habe das Bedürfnis, vor der endgültigen Beschlußfassung über die Straßenverkehrsordnung 1960 noch einige Worte zu sprechen. Zunächst, glaube ich, sind wir uns alle darüber einig — und die sehr freundliche Debatte, die seit der Beschlußfassung im Nationalrat in der Öffentlichkeit darüber abgeführt wurde, hat es bestätigt —, daß der vorliegende Gesetzentwurf wie selten ein anderer in die menschlichen Beziehungen eingreift. Wenn die Kameradschaftlichkeit und Rücksichtnahme ein Allgemeingut der Menschen wäre, so könnte dieses Gesetz wesentlich kürzer sein und könnte sich dann auf die Formulierung der Verkehrs Vorschriften und Verhaltensvorschriften beschränken, und alles andere würde sich von selbst in Ordnung regeln. Da es aber nicht so ist, bedarf gerade dieses Gesetz auch seiner Sanktionsbestimmungen. Wir finden sowohl im ursprünglichen Ministerialentwurf wie in der Regierungsvorlage wie nun auch auf Grund der sehr eingehenden Behandlung im Handelsausschuß des Nationalrates die einheitliche Meinung, daß man sehr strenge Strafen für jene Personen vorsehen muß, denen es eben an der entsprechenden Rücksichtnahme auf die menschlichen Beziehungen mangelt.

Nun erscheint es mir in diesem Zusammenhang wichtig, zwei Dinge festzustellen. Ich glaube, daß uns das Gesetz die formalistische Handhabe dafür bietet, den immer mehr zunehmenden Verkehr flüssig zu gestalten und zweitens dem Verkehrstod endlich ein Paroli zu bieten. Es erscheint mir also



wichtig, diese formal-legistischen Grundlagen durch zwei Dinge zu ergänzen.

Das eine ist, daß wir nun mit dem Gesetz von unserer Verkehrsexekutive, die einen außerordentlich schweren Dienst zu versehen hat, einen Dienst, der täglich schwerer wird, sehr viel Neues verlangen und daß wir erwarten, daß die umfangreichen Bestimmungen nun in einer sicherlich sehr schwierigen Praxis auch in die Tat umgesetzt werden. Auch dazu bedarf es der Mitwirkung der Verkehrsteilnehmer selbst, und auch hier zeigt sich wieder, was ich eben sagte, daß hier die menschlichen Relationen eine sehr große Rolle spielen werden.

Das zweite, das in diesem Zusammenhang gewissermaßen ergänzend festgestellt werden muß, ist der Appell an die Verkehrsteilnehmer, hier an die Kraftfahrer aller Art, sich strengstens an diese Vorschriften zu halten und — auch hierfür sind ja Regelungen zum Teil hier enthalten, zum Teil werden sie im Kraftfahrzeuggesetz kommen — ihre eigene Fähigkeit, ein Fahrzeug bedienen zu können, wirklich so lange zu schulen und zu erproben, bis sie die nötige Sicherheit erlangt haben. Ich glaube, es ist eine richtige Ergänzung zu diesem vorliegenden Gesetz, zur neuen Straßenverkehrsordnung 1960, wenn das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau mit heutigem Tag, da Sie dem Gesetz Ihre Zustimmung geben werden, erneut auf die Bedeutung der Fahrerprüfung hinweist.

Nun muß ich hier eine Erfahrung der letzten Monate zur Diskussion stellen, die besagt, daß die geltenden Vorschriften bezüglich der Fahrerprüfung, seien sie unmittelbar gesetzlicher Art oder, auf den Gesetzen beruhend, durch Erlässe des Handelsministeriums festgelegt und daher ebenso gültig, nicht immer so gehandhabt werden, wie es nach unserer Meinung sein sollte. Es ist ganz sicher so, daß die Zunahme des Verkehrs eine strengere Auslese unter den Kraftfahrern erfordert, als das früher der Fall gewesen ist. Es ist aber ebenso sicher, daß etwa die Kenntnis der technischen Ausgestaltung des Fahrzeuges weit weniger Bedeutung hat als in früherer Zeit, da man heute auf allen wichtigen Straßen in allen Kulturländern der Erde ja in kurzen Abständen die Möglichkeit findet, bei technischen Gebrechen und so weiter sich der Fachleute zu bedienen.

Ich habe daher schon vor längerer Zeit einmal einen Erlaß an die Herren Landeshauptmänner herausgegeben — die Landeshauptmänner sind ja zum Vollzug bei der Fahrerprüfung berufen —, der besagt, daß man auf die Kenntnis der technischen Einzelheiten der Fahrzeuge weniger Gewicht legen

sollte, dafür umso mehr auf die Kenntnis der Verkehrsvorschriften und auf die praktische Führung des Fahrzeuges. Ich mußte leider auf Grund zahlloser Berichte aus der letzten Zeit feststellen, daß dieser Erlaß von den betroffenen Organen nicht ganz im wünschenswerten Ausmaß gehandhabt beziehungsweise durchgeführt wurde. Ich habe daher mit heutigem Tag neuerlich einen Erlaß an die Herren Landeshauptmänner herausgegeben, der auf die Einschränkung unnötiger technischer Fragen und die Erschwerung der reinen Fahrerprüfung abzielt.

Ich möchte dem Hohen Hause diesen Erlaß zur Kenntnis bringen. Ich lasse die Einleitung, die rein legistische Tatbestände enthält, weg. In diesem Erlaß heißt es dann: „Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau hat Kenntnis davon erlangt, daß die Weisungen über die Durchführung der technisch-theoretischen Prüfung von den Sachverständigen gemäß § 105 Kraftfahrzeuggesetz 1955 vielfach nicht eingehalten werden. Es werden nach wie vor Fragen über Einzelheiten gestellt, die mit der sicheren Führung eines Kraftfahrzeuges unter den verschiedenen Verkehrsbedingungen nichts zu tun haben. Immer wieder wird von den Prüfungsorganen der Kenntnis technischer Einzelheiten des Fahrzeuges eine Bedeutung beigelegt, die mit den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen nicht mehr in Einklang zu bringen ist. Es wird dabei übersehen, daß ein hoher Prozentsatz der Kraftfahrer trotz mühsam eingelernter Prüfungsfragen meistens nicht in der Lage ist oder auch nicht die Absicht hat, technische Reparaturen an den Fahrzeugen selbst vorzunehmen. Die Erfahrung in Österreich und anderen Staaten beweist ebenfalls, daß die Kenntnis technischer Einzelheiten, von wenigen Ausnahmen abgesehen, für die sichere Bedienung und Führung eines Kraftfahrzeuges nicht nötig ist.“

Ich lade Sie daher gemäß Artikel 103 des Bundes-Verfassungsgesetzes ein, mit allem Nachdruck dafür Sorge zu tragen, daß die oben erwähnten, in entsprechend abgeänderter Form beigezeichneten Richtlinien für die Durchführung der technisch-theoretischen Prüfung genauestens eingehalten werden und daß sich die Fragestellung an Führerscheinerwerber ausschließlich auf jene Sachgebiete beschränkt, deren Kenntnis für die betriebs-sichere Bedienung und verkehrssichere Führung eines Kraftfahrzeuges unerlässlich ist.

Im Gegensatz zu der mit der oben genannten Weisung im Widerspruch stehenden Praxis einer viel zu strengen Fragestellung über den technischen Bereich muß festgestellt werden, daß die Prüfung über die Verkehrsvorschriften und vor allem die praktische



Fahrprüfung nicht ausreichend streng durchgeführt werden. Ich lade Sie daher ein, ebenfalls mit allem Nachdruck Sorge zu tragen, daß die Prüfungen über die Verkehrsvorschriften und besonders die praktische Lenkerprüfung hinsichtlich der sicheren Bedienung und Führung eines Kraftfahrzeuges nach strengstem Maßstab vorzunehmen sind. Die praktische Lenkerprüfung ist unter strenger Einhaltung der Bestimmungen des § 31 Kraftfahrverordnung 1955 durchzuführen und hat eine ausreichende Anzahl und Art von dem praktischen Verkehr, insbesondere in verkehrsreichen Gebieten, entsprechenden Aufgaben zu enthalten. Ein positiver Erfolg der Prüfung hat zur Voraussetzung, daß sich die Sachverständigen zweifelsfrei davon überzeugen können, daß der Führerscheinwerber sein Fahrzeug auch auf verkehrsreichen Straßen sicher beherrscht.“

Ich möchte hier einfügen, daß uns Berichte beweisen, daß manche Fahrerprüfungen auf den einsamsten Waldstraßen abgehalten wurden, was den Sachverständigen natürlich keine Gelegenheit gibt, wirklich zu erkennen, ob der Prüfling auch auf einer verkehrsreichen Straße sein Fahrzeug beherrschen kann.

„Dieser Erlaß“ — so heißt es weiter — „entspricht der Entschließung des Nationalrates, in der es unter anderem heißt: „Die Kraftfahrprüfung soll in der Hauptsache die Verkehrsregeln und das Verkehrsverhalten zum Thema haben, aber auch eine strengere psychische Eignungsprüfung voraussetzen.““

Diesem Erlaß ist dann in Abschrift eine Beilage beigegeben, deren Inhalt die Durchführung der technisch-theoretischen Lenkerprüfung gemäß § 60 Abs. 2 lit. d Kraftfahrzeuggesetz 1955 betrifft. Daraus ergeben sich folgende Weisungen:

„Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau hatte bisher von einem genauen Fragenprogramm für die technisch-theoretische Lenkerprüfung Abstand genommen, da es nicht zweckmäßig zu sein schien, eine individuelle, der persönlichen Eigenart der Führerscheinwerber angepaßte Fragenstellung zu beinträchtigen und den Prüfungsvorgang in eine starre Norm zu zwingen. Die Schulung soll einzig den Zweck haben, dem Führerscheinwerber Kenntnisse in der sicheren Bedienung und Führung des Kraftfahrzeuges und in der richtigen Beurteilung des Straßenverkehrs zu vermitteln, die erworbenen Fähigkeiten sollen entscheidend dazu beitragen, die erschreckenden Unfallziffern herabzusetzen, den durch unsachgemäße Bedienung und Fahrweise verursachten Verkehrslärm und die Belästigung der Bevölkerung durch unnötig verstärkte Abgasentwicklung zu vermindern.

Die Prüfung soll erweisen, ob der Führerscheinwerber diese Kenntnisse mit genügendem Verständnis aufgenommen hat und anzuwenden versteht. Bedauerlicherweise gestaltete sich die Prüfungspraxis in den letzten Jahren immer mehr in der Richtung, daß zuviel Gewicht auf theoretische Kenntnisse des konstruktiven Aufbaues der Kraftfahrzeuge gelegt und von den die Fahr- und Verkehrspraxis betreffenden Fragen abgewichen wurde.

Um dieser unerwünschten Entwicklung zu begegnen, berechnete Klagen auszuschließen und den Prüfungsstoff den Erfordernissen des Verkehrscharakters der Gegenwart anzupassen, wird nunmehr verfügt, daß sich die zu stellenden Fragen nach Maßgabe der folgenden Beispiele auf jene Teile, Ausrüstungen und Einrichtungen der Kraftfahrzeuge und auf jene im Straßenverkehr zu erwartenden Gegebenheiten zu beschränken haben, die für die sichere Funktion und verkehrssichere Führung des Fahrzeuges entscheidend sind. Die ansteigenden Unfallziffern verlangen hingegen eine verschärfte Prüfung des praktischen Fahrens.“

Diesem Erlaß ist nun ein revidiertes Kompendium beigegeben, das unter anderem die Fragestellungen und die Materien der einzelnen technischen Gegenstände dieser Prüfung zum Inhalt hat. Es wird darauf verwiesen, daß es der Sinn dieses Erlasses ist, dieses Kompendium streng anzuwenden.

Hohes Haus! Ich habe eingangs gesagt, daß dieses Gesetz sehr weit in die menschlichen Beziehungen eingreifen wird. Auch eine Prüfung ist etwas, was in diese Beziehungen hineingehört. Wenn wir nun einerseits dem Prüfling die Prüfung auf der technischen Seite wesentlich erleichtern, weil wir, wie ich glaube, mit Recht, auf die Kenntnis komplizierter technischer Details des Fahrzeuges verzichten, aber andererseits dafür eine wirklich profunde Kenntnis der Verkehrsvorschriften und eine wirklich sichere Handhabung und Führung des Fahrzeuges verlangen, so, glaube ich, erbringen wir auch in dieser Richtung eine gute Leistung, die geeignet sein wird, die Unfallziffern herabzudrücken.

Abschließend möchte ich dem Hohen Hause noch bekanntgeben, daß die vom Nationalrat und nun auch vom Bundesrat in einer Entschließung geforderte Novelle zum Kraftfahrzeuggesetz 1955 in einer ersten Ministerialfassung noch vor Ende dieses Jahres zur Begutachtung versendet werden wird. (*Allgemeiner Beifall.*)

**Vorsitzender:** Ich danke dem Herrn Bundesminister für seine Erklärungen.

Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesrat Kratky. Ich erteile es ihm.

**Bundesrat Kratky:** Hoher Bundesrat! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Sehr geehrter Herr Staatssekretär! Meine Damen und Herren! Es vergeht kein Tag ohne Rundfunk- und Zeitungsnachrichten über Unfälle im Straßenverkehr. Die Ursachen dieser Unfälle sind oft übermäßiges Tempo, Unachtsamkeit, Leichtsinns, Alkoholgenuß und viele andere Untugenden unserer Straßenbenutzer. Beim Studium der Wiener Tageszeitungen konnte man an einem einzigen Tag folgende makabre Zeilentitel lesen: „Bei Rot über die Straße“, „Der Kopf unter dem Zwillingrad“, „Mit dem Motorrad in den Stausee“, „Besoffen am Lenkrad“, „25 Meter durch die Luft geschleudert“. Und heute steht hier im „Neuen Österreich“: „Kracherlauto gegen Fruchtsaftkombi: ein Toter, zwei Verletzte“.

Wer dann angesichts dieser betrüblichen Zeitgeschehnisse den Versuch wagt, Kritik an der Motorisierung des menschlichen Daseins zu üben, kommt leicht in den Verdacht, ein übler Zeitgenosse und Maschinenstürmer zu sein, wobei die Kritik an den Motorisierten fast einer Majestätsbeleidigung gleichkommt, denn jeder Vehikelbesitzer fühlt sich als Herrscher und Beherrscher. Wir sollten uns aber von der Meinung der Betroffenen nicht beirren lassen, denn solange es im Straßenverkehr derart krasse Mißstände gibt, haben alle, vor allem aber die disziplinierten Straßenbenutzer das Recht, ihrem Unmut Ausdruck zu geben und sowohl hinsichtlich der Motorisierten als auch hinsichtlich der Fußgänger Kritik zu üben.

Der Technik und der Motorisierung sollen und wollen wir uns nicht entgegenstellen. Beide aber sollen vom Menschen in die richtige Bahn gewiesen werden; denn nichts erfordert mehr Disziplin und Beherrschung als die Handhabung des Motors, ob an der Werkbank oder auf der Straße. Außerdem sollen die über 2000 Toten und über 70.000 Verletzten im vergangenen Jahr als Opfer des Straßenverkehrs allen eine Mahnung und der traurige Beweis dafür sein, daß bisher zuwenig gegen den Leichtsinns und die Unvernunft auf der Straße, vor allem gegen die „Benzinhunnen“ unternommen wurde.

Nun soll mit dem vorliegenden Gesetz, der Straßenverkehrsordnung 1960, der Versuch unternommen werden, dem Mord und Totschlag im Straßenverkehr Einhalt zu bieten. Mit dieser Verkehrsordnung soll gegen die von den Menschen falsch verstandene und gehandhabte, aber auch mißbrauchte Motorisierung ein Schutzdamm aufgerichtet werden. Namens meiner Fraktion soll allen, die an diesem Gesetzeswerk mitgewirkt und mitgearbeitet haben, der Dank ausgesprochen werden. Meine Fraktion gibt ihre Zustimmung sowohl zu

diesem Gesetz als auch zu den drei Entschlüssen.

Daß bei den Beratungen und bei der Fertigstellung dieses Gesetzes auch der Berufsfahrer, und zwar der Fernlastfahrer und der Lenker von schweren Lastwagen gedacht wurde, ist außerordentlich erfreulich. Mit dem Verbot des Verkehrs von Lastkraftwagen über 3 ½ Tonnen Nutzlast und mit Anhängern an Samstagen ab 15 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 0 bis 24 Uhr soll ja nicht nur die Straße für den Sonntagsfahrer freigemacht werden, sondern auch den Berufstätigen in dieser Berufssparte die erforderliche Ruhe und Erholungszeit geboten werden. Die Berufsfahrer werden dem Gesetzgeber dafür danken, und für die übrigen Straßenbenutzer wird mehr Sicherheit gegeben sein.

Das Gesetz hat seine Bedeutung sowohl für die Stadt als auch für den kleinsten Weiler. Es hat aber für die Städter die weitaus größere Bedeutung, denn die Probleme des motorisierten Verkehrs häufen sich in den Städten.

Der Motor, der in der Produktion und im öffentlichen Verkehr zum Segen der Menschheit wurde, wurde im Besitz des einzelnen im Straßenverkehr zum Fluch und zu einer Geißel. Das Motorfahrzeug im Besitz des einzelnen ist nicht nur ein Problem der Sicherheit auf der Straße, sondern gegenwärtig auch ein soziologisches Problem. Wir dürfen nicht Sklaven des Motors werden. Nicht der Mensch hat dem Motor, sondern noch immer der Motor dem Menschen zu dienen.

Nicht nur, daß im Straßenverkehr ungezähltes Leid und vielfaches Unglück heraufbeschworen wird, greift das Motorfahrzeug tief in das gesellschaftliche Leben und in die Gemeinschaft ein. Es verführt zu einem Scheinlebensstandard, der nur mit einem Überverbrauch körperlicher Kräfte kompensiert werden kann, wobei die geistigen Kräfte verkümmern. Denn bei vielen Motorisierten reicht weder die Zeit noch das Geld für den Ankauf und das Lesen von Büchern und für den Besuch von schöngeistigen Veranstaltungen und dergleichen. Wer seinen Wagen selbst waschen muß — und das müssen viele —, der hat weder Zeit für sich selbst noch für die Gemeinschaft. Darunter leiden nicht nur die diversen gesellschaftlichen Einrichtungen, Organisationen, Bildungsstätten und so weiter, sondern auch die Kirchen, wie das durch einzelne Kirchenbehörden statistisch nachgewiesen wurde. Der gegenwärtige Geisteszustand drückt sich darin aus, daß, abgesehen von Kino- und Jazzliebungen, Automarken bekannter sind als Werke von Dichtern und Tonkünstlern. *(Vorsitzender-Stellvertreter Eckert übernimmt die Verhandlungsleitung.)*

Schuldfragen hier aufzuwerfen, halte ich für müßig, denn die Zauberlehrlinge der gegenwärtigen Wirtschaftsordnung werden doch nicht zugeben, daß sie des Besens, den sie gerufen haben, nicht mehr Herr werden. Würde die Wirtschaftsordnung nach dem Grundsatz handeln: keine Ursache ohne Wirkung und keine Wirkung ohne Ursache, dann bliebe den Menschen und der Gemeinschaft vieles erspart.

Soll der motorisierte Straßenverkehr für uns eine erträgliche, nützliche und angenehme Wirkung haben, dann müßte schon bei der Produktion auf vieles geachtet werden.

Ich habe die Beilage „Motorkurier“ der Wochenendausgabe der Tageszeitung „Kurier“ vor mir — es ist wahrlich keine sozialistische Zeitung. In einem Artikel: „Die Schande der Autoindustrie“ werden einzelne Fehler bei der Produktion von Autos aufgezeigt, zum Beispiel schlechte Straßenlage, schlechte Scheibenwischer, schlechte Bremsen und dergleichen. In diesem Artikel heißt es unter anderem: „Für Flugzeuge braucht man ein Lufttauglichkeitszeugnis wegen der Sicherheit. Das Flugzeug muß gutmütige Flugeigenschaften haben, sonst wird es für den Zivilverkehr nicht zugelassen. Warum wird das bei Automobilen nicht ebenso gehandhabt? Zählt da die Sicherheit weniger? Kommt es da nicht auf Menschenleben an?“

Das sind die Fragen des Artikelschreibers, das sind aber auch, wie ich glaube, Fragen, die wir an die Autoindustrie und an die Verantwortlichen der Autoindustrie zu richten haben. Wir könnten die Fragen um viele erweitern, beispielsweise: Warum keine Motorfahrzeuge, die weniger Lärm- und Rauchentwicklung verursachen? Der Bau von möglichst lärm- und gestankfreien Fahrzeugen würde uns die Abhaltung von Tagungen zur Bekämpfung von Lärm- und Krebsgefahren, zur Verhinderung von Nervenkrankheiten und so weiter sicherlich zum Teil ersparen.

Es muß aber auch auf die Fahrschulen und Fahrlehrer eingewirkt werden — der Herr Minister Bock hat gerade vorhin darauf verwiesen —, damit die Ausbildung der künftigen Auto- und Motorfahrzeuglenker so einwandfrei erfolgt, daß die Gewähr gegeben ist, daß die Zahl der bewußten und unbewußten Totschläger im Straßenverkehr nicht vermehrt wird.

Deshalb sind die beiden Entschließungen zu begrüßen, und wir alle wollen hoffen, daß die darin enthaltenen Forderungen auch verwirklicht werden; denn Vorbeugen ist immer besser als Heilen. Außerdem: Was Hänschen nicht lernt, das lernt Hans nur mehr

sehr schwer oder überhaupt nicht mehr. Deshalb glauben wir — zumindest glaube ich es —, daß unsere Jugend frühzeitig mit den Problemen und Gesetzen des Straßenverkehrs vertraut gemacht werden soll.

Die Geschichtslehrer und -professoren mögen mir meine nun folgende ketzerische Auffassung verzeihen. Ich stehe nämlich auf dem Standpunkt: Besser eine Unterrichtsstunde in Geschichte weniger, dafür eine Stunde Verkehrserziehung mehr. Das Minus Geschichtsstunde bedeutet vielleicht, daß man nicht immer die genaue Jahreszahl weiß, wann Napoleon oder ein anderer mehr oder weniger erfolgreicher Feldherr in Europa herumgeirrt ist; aber dieses Minus an Allgemeinbildung wird durch das Plus an Verkehrserziehung und dadurch an Erziehung zur Straßenkameradschaft und zur Hilfsbereitschaft wettgemacht. Dieses Plus bedeutet mit Sicherheit die Herabminderung der Gefahren auf der Straße, sei es für den Fußgänger, sei es für den Fahrer.

Wie wäre es — und hier eine weitere Anregung — mit Prämien und Anerkennung für jene Fahrer, die in einem gewissen Zeitraum von Jahren mit ihrem Motorfahrzeug unfallfrei geblieben sind? (*Bundesrat Ing. Helbich: Das gibt es eh schon!*) In unserem technischen Zeitalter, das die Berufstätigen an ihrer Arbeits- und Produktionsstätte entpersönlicht, sind die Menschen mehr als je zuvor für eine Anerkennung empfänglich, ist ja bis zu einem gewissen Grad auch der Besitz des Fahrzeuges — je größer, desto besser — der Ausdruck des Anerkanntwerdens. Wer der Gemeinschaft gegenüber seine Pflicht erfüllt und gewissenhaft ist, sollte auch den Dank und die Anerkennung der Gemeinschaft bekommen. Wenn ich variere, könnte ich sagen: Gute Beispiele verbessern die Sitten.

Nun zum Problem Alkohol. Vorerst eine persönliche Feststellung: Ich bin kein Alkoholabstinenzler, und ich bin auch kein Trinker, aber ich bin gegen jeden Alkoholmißbrauch und gegen jede Reklame für Alkohol.

Das Thema Alkohol wurde während der Verhandlungen im Unterausschuß zum Streitgegenstand, der mehrmals auch die Parteigremien beschäftigte. Schon der Debattebeitrag des Bundesministers Bock — ich bedaure außerordentlich, daß er bei der heutigen Debatte nicht anwesend sein kann — in der Nationalratssitzung am 6. Juli dieses Jahres zeigt, daß in dieser Frage eine unterschiedliche Auffassung herrscht. Seine Ausführungen sollen nicht unwidersprochen bleiben.

Der Herr Minister Bock führte in der genannten Sitzung aus:

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

Soweit die Erklärungen des Herrn Bundesministers. Dazu ist nur zu sagen: Mit dieser Erklärung des Herrn Ministers kann und darf man sich nicht zufrieden geben, auch dann nicht, wenn der Herr Minister nachträglich die getroffene Regelung begrüßt.

Was heißt: „Eingriff in die persönlichen Rechte“, wenn jeder von uns weiß und wahrscheinlich auch der Herr Minister, daß das Motorfahrzeug in den Händen von Alkoholisierter zur Mordwaffe wird. Man läßt ja auch nicht ohne weiteres zu, daß Alkoholierte mit einer Pistole oder mit einem offenen Messer in der Hand durch die Straßen torkeln. Man muß sich deshalb fragen: Warum diese Nachsicht und Feingefühligkeit gerade bei den alkoholisierten Autofahrern? Hat man vielleicht die Absicht, vor dem Brau- und Alkoholkapital, vor dem allgewaltigen Herrn „Bouchet“, vor dem „Schwächter hat's in sich“ zu kapitulieren? (*Widerspruch bei der ÖVP. — Bundesrat Bürkle: Nur nicht übertreiben!*) Wir müssen leider feststellen, daß der Österreichische Touring-Club vor seinem Präsidenten tatsächlich kapituliert hat. (*Bundesrat Salzer: Konsumvereine verkaufen auch Bouchet!*)

Wer in der Frage alkoholisierten Motorfahrzeuglenker nicht von vornherein mit aller Entschiedenheit und Energie handelt, der macht sich mitschuldig an Mord und Totschlag auf der Straße. Diese Frage einer der Sicherheit aller entsprechenden Lösung zuzuführen, kann nicht nur die Angelegenheit der Volksvertreter sein und bleiben, sondern hier muß alles, was Verantwortung zu tragen hat und Verantwortungsbewußtsein besitzt, mithelfen. Gerade in solchen Fragen bedarf es aber auch der Unterstützung durch die Verwaltung.

Ebenso muß in diesem Zusammenhang die Forderung erhoben werden, daß die

Hersteller und die Erzeugung guter, bekömmlicher alkoholfreier Getränke durch alle Stellen der Wirtschaft und der öffentlichen Hand gefördert werden. Hier gäbe es aber eine dankbare Aufgabe für den obst- und weinbau-treibenden Landwirt.

Auf dem Gebiete der Bekämpfung des Alkoholmißbrauchs gäbe es aber auch eine dankbare Aufgabe für die Unterrichtsbehörden: nämlich die heranwachsende Jugend rechtzeitig auf die Gefahren des Alkohols aufmerksam zu machen. Diese Erziehungsaufgabe würde gleichzeitig eine Ergänzung der Entschließung I, worin unter anderem die Verkehrserziehung als obligatorisches Unterrichtsfach an den Schulen gefordert wird, bedeuten.

Abschließend zu diesem Kapitel: Wer sich in alkoholisiertem Zustand und in guter weinseliger Stimmung an den Volant setzt, ist nicht besser als derjenige, der bewußt einen Mord begeht. Wer A sagt, der muß auch B sagen. Das heißt, wer Auto fahren will, darf sich nicht betrinken.

Und nun einiges über die Verkehrsunfallstatistik. Statistik ist eine Zusammenfassung verschiedener Methoden, welche uns erlaubt, vernünftige Entscheidungen im Falle von Ungewißheit zu treffen. Vernünftige Entscheidungen setzen aber voraus, daß die Angaben, die verwendet werden, richtig sind.

Was die Verkehrstoten anlangt, sind die Angaben des Österreichischen Statistischen Zentralamtes leider unrichtig. Ich muß hier wiederholen, was Herr Abgeordneter Strasser im Nationalrat erklärte und von der „Wiener Zeitung“ in ihrer Ausgabe vom Sonntag, dem 17. Juli, bestätigt wird: Unsere Bundesstatistik auf dem Sektor der Verkehrstoten ist falsch. Nach internationalen Gepflogenheiten zählen zu den Verkehrstoten nicht nur jene Personen, die unmittelbar am Unfallort sterben, sondern auch alle jene Verunglückten, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall sterben. Das Österreichische Statistische Zentralamt nimmt aber für seine Angaben nicht nur nicht die internationale Norm von 30 Tagen, sondern weitaus kürzere Fristen, meist nur von zwei Tagen. Die Zwei-Tage-Frist stimmt sicherlich in einer Reihe von Unglücksfällen. Aber nach Aussage der Ärzte tritt bei der weitaus größeren Zahl der im Straßenverkehr Schwerverletzten der Tod erst viel später ein. Wir sollten gerade auf diesem Gebiet nichts verheimlichen und nichts beschönigen. Es wäre nur zu wünschen, daß sich das Statistische Zentralamt in Bälde entschließen könnte, zu einer der internationalen Norm entsprechenden Methode der Angabenermittlung zu kommen.

Man möge sich ein Beispiel an den genauen Angaben des Statistischen Amtes der Stadt Wien und der Wiener Polizeidirektion nehmen. Denn, um mit der „Wiener Zeitung“ zu sprechen, die Wirklichkeit ist grausamer als die Statistik. Es gab nämlich in Österreich im Jahre 1958 67.875 Verkehrsunfälle und im Jahre 1959 72.976. Das ist ein Plus von 5.101. Verunglückte gab es im Jahre 1958 62.828 und im Jahre 1959 67.640 — ein Plus von 4.812. Tote im Straßenverkehr: nach den Angaben des Statistischen Amtes im Jahre 1958 1.814, wahrscheinlich auf Grund genauere Berechnungen 2.300; im Jahre 1959 2.041, wahrscheinlich 2.700. In dem einen Fall ein Plus um 227, das sind 13,6 Prozent, in dem anderen Fall ungefähr 400, das sind 17,4 Prozent.

Zur Begründung meiner Wahrscheinlichkeitsziffer die differierenden Zahlen an Toten. Ein Beispiel: Die Polizeidirektion Wien gibt für 1958 an 229, das Statistische Zentralamt 133; das ergibt eine Differenz von 96. 1959: Polizeidirektion Wien 240, das Statistische Zentralamt 171; eine Differenz von 69. Im Jahre 1960, und zwar bis zum April, Polizeidirektion 78, Statistisches Amt 67; das ist eine Differenz von 11. Soweit die wenigen Zahlen.

Vergessen wir aber eines nicht: Hinter diesen Zahlen steht noch das unermeßliche Leid der Waisen, der Eltern und der Familienangehörigen. Deshalb müssen wir alles unternehmen, um den Verkehrstod zu bannen!

Der moderne Verkehr verlangt von den Gebietskörperschaften Straßenbauten, Straßensanierungen, Verbreiterungen, Beseitigung von Straßenfallen, Straßengen und dergleichen. Die Erfüllung dieser Aufgaben setzt aber voraus, daß es den Gemeinden und Städten, den Ländern, aber auch dem Bund ermöglicht wird, Grund und Boden zu erwerben, ohne dafür Wucherpreise bezahlen zu müssen.

Wir fragen von dieser Stelle aus den Herrn Bundeskanzler, aber auch die Österreichische Volkspartei: Wann kommt das Bodenbeschaffungsgesetz, und wann kommt das Assanierungsgesetz? Beide Gesetze wurden in den Regierungserklärungen 1956 und 1959 den Wählern versprochen. Wir erklären aber auch von dieser Stelle aus: Eine Koppelung mit einer Mietzinserhöhung kommt nicht in Frage! Diese Forderung ist nicht nur unsozial, sondern auch ein Vertrauensbruch an den Wählern. (*Bundesrat Römer: Was hat das mit der Straße zu tun?*) Uns ist nicht bekannt, daß vor den Nationalratswahlen die ÖVP die Wähler aufgefordert hätte, sie zu wählen, damit höhere Mietzinse für

die Zinshausbesitzer erreicht werden. (*Bundesrat Ing. Helbich: Die alte Walze!*)

Zum Bodenwucher selbst: Vorerst einen Paragraphen aus dem Bürgerlichen Gesetzbuch. Im Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuch — kundgemacht mit Kaiserlichem Patent vom 1. Juni 1811 — § 365 heißt es: „Wenn es das allgemeine Beste erheischt, muß ein Mitglied des Staates gegen eine angemessene Schadloshaltung selbst das vollständige Eigentum einer Sache abtreten.“ (*Bundesrat Bürkle: Das gilt ja heute noch! — Bundesrat Römer: Na, siehst es: die haben euch gar nicht gebraucht! Ein Beweis!*) Diese Bestimmung stammt aus der Zeit vor 149 Jahren, wo es noch keine organisierte sozialistische Bewegung gab (*Zwischenrufe bei der ÖVP*); wir kommen also damit nicht in den Verdacht, etwas zu verlangen, was ungerechtfertigt wäre. (*Bundesrat Salzer: Haben Sie uns jetzt nicht mit einer Wählerversammlung verwechselt?*) Nein, Herr Kollege, aber ich glaube, auch den Bundesräten ist es gestattet, zu allen Fragen, die das öffentliche Leben betreffen, Stellung zu nehmen. Auch Sie haben die Möglichkeit, Herr Kollege, zu Fragen, die Sie speziell interessieren, Ihre Meinung hier abzugeben.

Von der genannten Bestimmung und auch von dem oft gerühmten Zitat bürgerlicher Wirtschaftspolitiker „Eigentum verpflichtet“ ist leider nichts zu verspüren, denn an Beispielen für Bodenwucher fehlt es leider nicht. Eine Untersuchung des Städtebundes hat ergeben, daß in den untersuchten Städten und Orten die Bodenpreise binnen weniger Jahre um 1000 Prozent, ja sogar bis zu 8900 Prozent gestiegen sind. Nach einer Mitteilung des Herrn Stadtrates Heller, Baustadtrat von Wien, wurde in Linz für eine Liegenschaft in der Landstraße ein Quadratmeterpreis von 25.000 S gefordert. Ich konnte diese Mitteilung nicht glauben, ich ließ mir aber heute vormittag durch den Herrn Bürgermeister Koref aus Linz die Bestätigung geben.

Die Beschaffung von Grund und Boden zur Ausgestaltung und Verbesserung des Straßennetzes dient der Sicherheit des Menschen. Diese Sicherheit ist und darf kein Handelsobjekt heute- und geldgieriger Bodenspekulanten sein. Wer bewußt die Sicherheit im Straßenverkehr behindert (*Bundesrat Römer: Daß die nichts Neues haben!*) oder an Sicherheitsmaßnahmen verdienen will, ist nicht nur unsozial, sondern ist auch dem Totschläger am Volant gleichzustellen. (*Bundesrat Bürkle: Gewagte Formulierungen sind das!*)

In diesem Zusammenhang soll noch auf folgendes aufmerksam gemacht werden — in der Dezember-Sitzung des Bundesrates habe

ich bereits darauf verwiesen —: Man soll beim Straßenbau und bei der Straßenerhaltung nicht auf die finanzschwachen Gemeinden vergessen. Auch diese Gemeinden sollen durch bessere und leistungsfähigere Straßen den Anschluß an die allgemeine Wirtschaftsentwicklung finden.

Von dieser Stelle aus muß ich aber neuerdings auf die Benachteiligung Wiens durch den Bund beziehungsweise durch das Ministerium aufmerksam machen. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) In Wien gibt es nur rund 15 Kilometer Bundesstraßen, dafür aber zirka 2600 Kilometer Landes- beziehungsweise Gemeindestraßen. Der Zuschlag zur Mineralölsteuer dient bekanntlich zum Ausbau und zur Erhaltung der Bundesstraßen. Im Jahre 1959 wurden in Wien 593,200.000 S, das sind 46,6 Prozent des Gesamtertrages — dieser betrug nämlich 1.272,560.000 S —, aufgebracht. Im Bundesbudget für das Jahr 1960 ist für Wien die „Riesensumme“ von 1,530.000 S — das ist kein Hörfehler —, das sind 0,25 Prozent der aufbrachten Summe, vorgesehen! Hier liegt krassestes Unrecht und eine ungleiche Behandlung vor. Es wäre an der Zeit, dieses Unrecht zu beseitigen und dem Land und der Stadt Wien bei der Führung und beim Bau der Autobahntrasse ein entsprechendes Äquivalent zu geben. (*Bundesrat Porges: Sehr richtig!*)

Zur Beweisführung für diese ungleiche Behandlung einige Zahlenvergleiche: Vorarlberg — ich beginne mit dem kleinsten Bundesland —: ein Ertrag an Mineralölsteuer von 5,880.000 S; im Budget sind für den Straßenbau 31,060.000 S vorgesehen. Steiermark: ein Ertrag von 5,080.000 S; im Budget sind 160,300.000 S für die Straßenerhaltung und für den Straßenbau vorgesehen. Tirol: Ertrag 52,720.000 S; im Budget 144,250.000 S vorgesehen. Diese Angaben sind einer tabellarischen Übersicht der Bundesstraßenverwaltung entnommen.

Wir sind den anderen Bundesländern nicht neidig um das, was sie bekommen — das liegt vor allem mir ferne —, aber ich muß das wiederholen, was ich in der genannten Bundesratsitzung im Dezember des vergangenen Jahres sagte:

„Die Republik Österreich ist in jeder Hinsicht als Ganzes zu sehen und zu behandeln. Die Steuerpolitik kann nicht vom Wohlwollen oder Nichtwollen, von der Sympathie oder Antipathie getragen sein, sondern nur vom Standpunkt der gleichen Behandlung aller Staatsbürger und aller Gebietskörperschaften ausgeführt werden.“ (*Bundesrat Doktor Weber: Das hat nichts mit Sympathie zu tun! Fragen Sie, wieviel in Tirol eine Straße*

*kostet!* — *Bundesrat Eggendorfer: Niederösterreich hat er vergessen!*) Die Zahlen können Sie haben, wenn Sie sich dafür interessieren. Sie liegen vor.

Nun zum finanziellen und auch zum städtebaulichen Teil des Verkehrs. Was will der Fahrzeugbesitzer? Ein gutausgebautes Straßennetz und viele Parkmöglichkeiten, möglichst vor seiner Wohnung oder vor seiner Arbeitsstätte. Ein gut ausgebautes Straßennetz stößt aber in unseren Städten und Orten oft auf sehr viele Schwierigkeiten.

Was durch Jahrhunderte organisch gewachsen ist, das kann erstens nicht in wenigen Jahren den heutigen Erfordernissen angepaßt werden; zweitens aber können und sollen Gebiete einer Stadt oder Gemeinde, will man ihren baulichen Charakter nicht zerstören, einfach überhaupt nicht für den Verkehr erschlossen werden. Denken Sie selbst an Stadtteile in Wien oder Ihnen bekannten Orten und Gebieten, denken Sie an Parkanlagen, Alleen, historische Bauten, an Spitäler, Erholungsheime und so weiter. Für den Verkehr können nur im beschränkten Ausmaß Opfer gebracht werden, denn noch immer ist der Mensch das Maß aller Dinge.

Man soll und kann aber auch keiner Gebietskörperschaft zumuten, daß für den Straßenbau, für die Modernisierung und Ausgestaltung des Verkehrsnetzes ungleich größere finanzielle Mittel bereitgestellt werden als für die sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Erfordernisse. Denn der Mensch lebt nicht allein vom Brot und auch nicht allein fürs Auto und für den Verkehr. (*Bundesrat Bürkle: Sondern? — Bundesrat Salzer: Da fehlt etwas! — Heiterkeit.*) Wir haben auf dem geistigen und kulturellen Sektor viel aufzuholen, denn wir treiben die Technik nicht mehr voran, sondern die Technik treibt bereits uns. Es müssen deshalb für die Sicherheit auf der Straße auch die Fahrzeugproduzenten und Versicherungsgesellschaften, die eigentlichen Verdienner und finanziellen Nutznießer, zu größeren finanziellen Leistungen herangezogen werden.

Dieses Gesetz soll am 1. Jänner 1961 in Kraft treten. Sorgen wir bis dahin dafür, daß für die notwendigen Maßnahmen, die dieses Gesetz beinhaltet, die innere Bereitschaft der Bevölkerung vorgefunden wird.

Und hier abschließend noch ein offenes Wort an die Presse. Man ist gewohnt, daß die gewählten Abgeordneten, also die tatsächlichen Volksvertreter, oft in der rüdesten Weise herabgesetzt werden. Man ist gewohnt, daß verantwortliche öffentliche Funktionäre, ob Minister, Bürgermeister und so weiter ist hier egal, für Maßnahmen, die im öffent-

lichen Interesse gesetzt werden müssen, oft in der größten Weise durch einzelne Presseorgane angegriffen werden. Ich erinnere hier an das Schienenparkverbot der Gemeinde beziehungsweise des Landes Wien und an die Verordnung über die Geschwindigkeitsbegrenzung durch den Herrn Bundesminister Bock. Die Demokratie läßt Kritik an allen Handlungen und Maßnahmen, die gesetzt werden, zu. Das ist gut so, und daran soll sich nichts ändern. Nur sollte die Kritik menschlicher geübt werden, und wenn Polemik, dann immer von dem Gesichtspunkt aus, daß weder die Abgeordneten noch die öffentlichen Funktionäre Handlungen und Maßnahmen setzen mit der schlechtesten und bösesten Absicht. Alles immer so betrachten und beurteilen, daß jeder das Beste will! Und so schlecht wurde in den letzten 15 Jahren weder regiert noch verwaltet. Denn wäre dies der Fall, dann hätten wir wahrscheinlich kleinere Verkehrsprobleme und geringere Parkschwierigkeiten.

Die Presse möge deshalb im Sinne der vom Nationalrat angenommenen und heute auch vorgelegten Entschließung mit beitragen, daß das vorliegende Gesetz, das mit 1. Jänner 1961 in Kraft tritt, bei der Bevölkerung Verständnis findet, damit die innere Bereitschaft zum Mit-tun vorhanden ist. Je mehr Opferbereitschaft und Pflichterfüllung, desto weniger Opfer der Straße. Je größer die Bereitschaft, den gesetzlichen Bestimmungen Folge zu leisten, desto weniger wird die Verwaltung und der Gesetzgeber weitgehende Eingriffe in die persönlichen Rechte vornehmen müssen. Mögen die Hoffnungen, die auf dieses Gesetz gesetzt werden, in Erfüllung gehen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Vorsitzender-Stellvertreter **Eckert**: Zum Wort hat sich weiter gemeldet der Herr Bundesrat Ing. Helbich. Ich erteile es ihm.

Bundesrat Ing. **Helbich**: Hohes Haus! Sehr geehrter Herr Staatssekretär! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir haben heute vom Herrn Berichtstatter eine sehr ausführliche Darstellung zur vorliegenden Straßenverkehrsordnung 1960 gehört, sodaß ich mich auf gewisse Punkte beschränken kann.

Seit der Verabschiedung des Straßenpolizeigesetzes 1946 hat die Motorisierung in Österreich einen nicht vorauszusehenden Aufschwung genommen. Auch die technische Entwicklung ermöglicht heute Geschwindigkeiten, die der Gesetzgeber damals nicht berücksichtigen konnte. Die Regierungsvorlage vom 17. Juli 1959 wurde am 21. Juli 1959 dem Handelsausschuß zugewiesen, der am 16. November 1959 einen neungliedrigen Unterausschuß mit dem genauen Studium der schwie-

rigen Frage des Straßenpolizeirechtes betraute. Außerordentlich verantwortungsbewußt wurden zahlreiche Stellungnahmen von Experten eingeholt. Im Namen meiner Fraktion habe ich auch allen Beamten des Ministeriums und allen zuständigen Stellen zu danken, die hier wirklich Großes geleistet haben.

Einige Themen von grundsätzlicher und besonderer Bedeutung möchte ich nun zum Gegenstande meiner Ausführungen machen.

An die Spitze des Gesetzes wurde vom Nationalrat der sogenannte Vertrauensgrundsatz gestellt. Während bisher die Pflichten der am Straßenverkehr Beteiligten nur sehr allgemein formuliert waren und daraus eine gewisse Rechtsunsicherheit resultierte, wird nunmehr festgestellt, daß jeder Staatsbürger darauf vertrauen darf, daß die anderen — mit Ausnahme bestimmter, genau festgelegter Sonderfälle — die für die Benützung der Straße maßgeblichen Rechtsvorschriften befolgen. Damit wurde auch die Vollziehung von ihrer bisherigen, nicht sehr glücklichen Rolle befreit, durch ihre Entscheidung feststellen zu müssen, was im einzelnen einen Verstoß gegen die grundsätzlichen Pflichten des Verkehrsteilnehmers darstellt.

Eine große Bedeutung wird im vorliegenden Bundesgesetz dem Dreiklang: Sicherheit, Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs, beige-messen. Eine Unzahl trauriger Statistiken beweist, daß es mit der Sicherheit auf der Straße in den vergangenen Jahren in der Welt, in Europa, aber auch nicht zuletzt in unserem Vaterlande Österreich sehr, sehr schlecht bestellt war. Wenn wir bedenken, daß in den Vereinigten Staaten von Nordamerika von 1900 bis 1958 1,250.000 Menschen den Verkehrstod starben, so ist dies eine weit größere Anzahl, als dieses Land in der gleichen Zeitspanne in den von ihm geführten Kriegen verloren hat. Auch in Europa hält der Verkehrstod in schrecklichem Ausmaß seine Ernte. Rund 35.000 Menschen sterben jährlich den Verkehrstod, und über 600.000 Verletzte sind im gleichen Zeitraum durchschnittlich zu beklagen.

Durch die Senkung des Zolles für Kraftstoffe und Fahrzeuge aller Art im Jahre 1954 nahm ab diesem Zeitpunkt der Verkehr auch in Österreich sprunghaft zu. Österreich zählte Ende 1959 bereits 860.000 Kraftfahrzeuge gegenüber 409.000 1953 und 120.000 1937. Der Kraftfahrzeugbestand hat sich seit der Vorkriegszeit mehr als versiebenfacht und innerhalb der letzten sechs Jahren mehr als verdoppelt.

Dieser kaum vorauszusehende sprunghafte Anstieg der Zahl der Motorfahrzeuge aller Art brachte natürlich auch furchtbare Gefahren auf dem Verkehrssektor mit sich. Trotz besten



Wollens der zuständigen Stellen war die Sicherheit auf der Straße oft schon sehr gefährdet. Es wurde daher zur unbedingten Notwendigkeit, ein neues Gesetz zu schaffen, das scharfe Strafen für Verkehrssünder beinhaltet. Es erschien auf Grund der gegebenen Tatsachen der Unfallstatistik notwendig, daß auch in Österreich den Verkehrsunfällen aller Art und den dadurch entstehenden volkswirtschaftlichen Verlusten Einhalt geboten wird.

1959 hatten wir in Österreich, wie schon erwähnt, über 2000 Verkehrstote und über 72.000 Straßenverkehrsunfälle, bei denen 67.000 Personen verletzt wurden, davon über 15.000 schwer. Der volkswirtschaftliche Verlust wird auf 2 bis 3 Milliarden Schilling geschätzt, eine Summe, die für Österreich als beachtlich bezeichnet werden kann. Daher die harten Sicherheitsvorschriften mit den hohen Strafen. Wenn man von diesem Gesichtspunkt die Strafen betrachtet, wird es leichter verständlich, warum die Experten und der Ausschuß des Nationalrates zu für Österreich sehr hohen Strafen gelangten.

Im § 5 werden die besonderen Sicherungsmaßnahmen gegen die Beeinträchtigung durch Alkohol festgelegt. Sowohl in der breiten Öffentlichkeit wie bei den Experten und im Unterausschuß war es nicht leicht, hier einen gangbaren Weg zu finden. Umfangreiche Stellungnahmen wurden gerade zu diesen vielen hunderttausende Kraftfahrer aller Art betreffenden Bestimmungen aus dem In- und Ausland eingeholt. Stellungnahmen lagen aus vielen europäischen Staaten vor, von denen ich nur einige beleuchten will.

In Westdeutschland zum Beispiel ist ein starrer Blutalkoholwert gesetzlich nirgends festgelegt. Die Gerichte nehmen auf Grund einer Bundesgerichtshofentscheidung die Fahruntüchtigkeit bei Vorliegen einer Blutalkoholkonzentration von 1,5 Promille an; für Zweiradfahrzeuge zwischen 1,2 und 1,3 Promille. Die Festsetzung eines starren Blutalkoholwertes wird in Deutschland abgelehnt, da der Einfluß einer bestimmten Alkoholmenge auf Grund unterschiedlicher Alkoholverträglichkeit individuell verschieden erscheint.

In der Schweiz wird nach der bisherigen Gerichtspraxis eine Fahruntüchtigkeit ab 1 Promille vermutet. Aber auch bei einem höheren Blutalkoholgehalt ist ein Freispruch auf Grund anderer Beweise, aus denen hervorgeht, daß der Angeklagte noch fähig war, sein Fahrzeug zu beherrschen, möglich. In der Schweiz wurde also wegen der individuell verschiedenen Alkoholtoleranz kein Blutalkoholhöchstwert festgesetzt.

In Italien ist eine zwangsweise Blutabnahme nicht vorgesehen. Ein Blutalkoholhöchstwert

ist in den italienischen Bestimmungen nicht enthalten. Die Feststellung der Fahruntüchtigkeit erfolgt auf Grund ärztlicher Untersuchung der Alkoholverdächtigen. Wer in Italien in alkoholisiertem Zustand ein Fahrzeug lenkt, kann neben einer Geldstrafe mit einer Arreststrafe bis zu sechs Monaten rechnen.

In Belgien wird eine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit bei einem Blutalkoholgehalt von mindestens 1,5 Promille angenommen. Diese Grenze ist in den belgischen Gesetzen festgelegt. Kraftfahrer, die mit einem Blutalkoholgehalt von mehr als 1,5 Promille ein Fahrzeug lenken, können auf Grund dieses Tatbestandes auch ohne Unfall eine Gefängnisstrafe bis zu einem Monat erhalten.

In Schweden wieder kann von einem Blutalkoholgehalt von 0,5 Promille an ein strafbarer Tatbestand angenommen werden. Bei mehr als 0,5 Promille und weniger als 1,5 Promille wird in der Regel eine Geldstrafe verfügt. Liegt der Blutalkoholwert bei 1,5 Promille oder darüber, ist die Normalstrafe Gefängnis. Die angeführten Werte sind gesetzlich geregelt.

Wenn wir nun nach der Besprechung des Blutalkoholwertes in verschiedenen europäischen Ländern unseren Grenzwert mit 0,8 Promille betrachten, so müssen wir feststellen, daß hier wirklich harte Maßstäbe angelegt wurden. Diese gründen sich auf ein Gutachten von Professor Hoff, der feststellte, daß bereits bei 0,5 Promille Alkoholgehalt im Blut Gefahrenzonen beginnen, wodurch die Fahruntüchtigkeit eine Einschränkung erleidet. Professor Hoff ist sogar auf Grund verschiedener Versuche der Meinung, daß bereits der Leichtbeschwipste eine Fahruntüchtigkeit besitzt, da bereits geringe Alkoholmengen enthemmend und erregend zugleich wirken, sodaß bereits eine Unsicherheit festgestellt werden kann.

Den Grenzwert von 0,8 Promille hat man schließlich nach langwierigen Verhandlungen deswegen gewählt, weil man bei diesem Blutalkoholgehalt auf Grund einer Blutprobe die Promillesätze eindeutig feststellen kann.

Wenn die besonderen Sicherungsmaßnahmen gegen die Beeinträchtigung durch Alkohol wirklich in voller Höhe durchgeführt werden, meine sehr geehrten Damen und Herren, dann wird Grinzing in Kürze ein Notstandsgebiet sein oder die Taxi erleben eine neue Blüte oder der „38er“ wird die aktivste Straßenbahnlinie von Wien sein. (*Lebhafte Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

Einen besonders schweren Schlag gegen die Wirtschaft und die unterentwickelten

Gebiete stellt das Fahrverbot für LKW über 3½ Tonnen an Samstagen ab 15 Uhr, an Sonntagen und an allen gesetzlichen Feiertagen von 0 bis 24 Uhr dar. (*Bundesrat Appel: In Deutschland fahren sie schon lange nicht am Sonntag!*) Die gewerbliche Wirtschaft leidet darunter, daß hier so strenge Maßstäbe angelegt werden mußten. Besonders die entlegenen Gebiete der Bundesländer haben unter diesem Fahrverbot sehr stark zu leiden.

Wir haben nichts davon, wenn Teile unserer Länder als Notstandsgebiete und infolge der langjährigen russischen Besetzung als wirtschaftlich unterentwickelt bezeichnet werden, wenn einem freien Staatsbürger dann solche Arbeitsverbote auferlegt werden. Kilometerweit kein Auto und kein Sommerfrischler zu sehen, und unser kleiner Gewerbetreibender ist zum Nichtstun verurteilt! (*Ruf bei der SPÖ: Wo ist das?*) Wie kann man einem unterentwickelten Gebiet helfen? Wenn schon mit nichts anderem, dann doch zumindest mit der Erlaubnis, frei arbeiten zu dürfen. Österreich wird keiner gesunden Zukunft entgegengehen, wenn man dem Arbeitswilligen verbietet, zu arbeiten. (*Bundesrat Appel: Wir halten uns an das göttliche Gebot: „Sechs Tage sollst du arbeiten, und am siebenten sollst du ruhen!“ — Weitere Rufe und Gegenrufe.*) Immer hören wir: Mehr Rentabilität! Wie können wir dies erreichen, wenn uns dauernd in dieser oder jener Form vom Staat Beschränkungen auferlegt werden? Wir gehen einem großen Europa mit vielen wirtschaftlichen Gefahren entgegen. Man wird von unserer Wirtschaft gewaltige Leistungen verlangen, die nur durch harte Arbeit erzielt werden können, dann aber vielleicht nicht erreicht werden. Verboten wir doch den Arbeitswilligen in Österreich nicht, zu arbeiten. So dicht ist in vielen Gegenden Österreichs der Straßenverkehr noch nicht.

Man darf auch nicht vergessen, daß die Konkurrenzbedingungen zwischen Schiene und Straße durch diese Regelung eindeutig zugunsten der Schiene verschoben werden. Die Züge der Österreichischen Bundesbahnen fahren sieben Tage, Tag und Nacht, und die Lastkraftwagen der Wirtschaft müssen ab Samstag 15 Uhr bis Sonntag 24 Uhr stehen. Man wird mir vielleicht sagen: Gleiche oder ähnliche Beschränkungen gibt es in vielen anderen europäischen Ländern. (*Bundesrat Maria Leibeseder: Sehr richtig!*) Jawohl, das wissen wir! Aber keines dieser Länder hat einen so großen Nachholbedarf wie viele Gebiete in Österreich. (*Bundesrat Skritek: Sie werden doch nicht am Sonntag nachholen wollen!*)

Warum konnte man solche Verbote nicht auf bestimmte Strecken oder auf gewisse Stunden beschränken, wie dies zum Beispiel bei der Geschwindigkeitsbegrenzung der Fall sein kann? Dies wäre bestimmt auch ein gangbarer Weg gewesen. Die Arbeiten an der Autobahn schreiten fort, jährlich werden neue Stücke freigegeben, die den Verkehr auf allen Straßen entlasten, und trotzdem haben wir diese Beschränkungen. Weil vielleicht in Purkersdorf oder in Wien-Süd eine große Verkehrsdichte ist, muß unser arbeitswilliger Fuhrwerker in einem entlegenen Gebiet in die Luft schauen und darf nichts tun. (*Abg. Skritek: Der arbeitet am Sonntag sicher nicht!*) Hoffentlich wachen wir nicht eines Tages auf, wenn es zu spät ist. Nur Sicherheit ist auch zuviel, es muß auch noch ein vernünftiges Maß an Risiko für uns bleiben. (*Bundesrat Mayrhauser: Ein richtiges Maß Profit muß dabei sein!*)

Die gesamte Wirtschaft ist durch die Regelung des Fahrverbotes von LKW über 3,5 Tonnen ab Samstag 15 Uhr bis Sonntag 24 Uhr betroffen und ersucht das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, dafür Sorge zu tragen, daß die zuständigen Dienststellen, welche zur Erteilung von Sonderbewilligungen im einzelnen Falle ermächtigt sind, klar und bestimmt angewiesen werden, daß an Samstagen und Sonntagen Tag und Nacht die zuständigen Leute zur Verfügung stehen, um sie eventuell für eine Sondergenehmigung in Anspruch nehmen zu können.

In der allgemeinen Fahrordnung des vorliegenden Gesetzesbeschlusses des Nationalrates wird wiederholt scharf festgehalten, daß die Fahrzeuge aller Art ausnahmslos am rechten Straßenrand zu fahren haben. Warum fahren denn oft manche Fahrzeuge nicht genug rechts? Weil der Zustand der Straße dort schlecht ist, keine Randstreifenbildung vorhanden ist und dadurch die Gefahr eines Einbrechens beziehungsweise sogar die Gefahr eines Abbrechens der Straße besteht.

Überhaupt wurde bei der Behandlung dieser Gesetzesvorlage sehr viel über Unfall-, Todes- und Kraftfahrzeugstatistiken gesprochen. Mir erscheint es jedoch wichtig, der Sache auf den Grund zu gehen und einen Blick auf die österreichischen Straßen zu werfen, auf denen der Straßenverkehr abgewickelt wird. Nach diesen schrecklichen Zahlen der Statistiken müssen wir in Österreich wohl sagen: Der Straßenbau geht uns alle an, denn in vielen Gebieten ist hier wirklich noch ein echter Notstand vorhanden!

Die sprunghafte Entwicklung des Straßenverkehrs und der Zahl der Kraftfahrzeuge seit den Jahren 1953 und 1954 bis heute brachte

es mit sich, daß der Ausbau des Straßennetzes mit der Zunahme des Verkehrsvolumens nicht Schritt halten konnte. Von 1953 bis 1959 nahm der Straßenfahrzeugbestand in England um 73 Prozent, in Belgien um 75 Prozent, in Frankreich um 80 Prozent, in Holland um 113 Prozent, in Westdeutschland ohne Westberlin um 117 Prozent, in Italien um 128 Prozent, in Schweden um 132 Prozent und schließlich in Österreich sogar um 231 Prozent zu. (*Bundesrat Römer: Mir san mir! — Heiterkeit.*) Wie wir daraus ersehen, steht Österreich unter den angeführten Staaten an der Spitze der Kraftfahrzeugzunahme im vorgenannten Zeitabschnitt.

Auf Grund der Zweckgebundenheit der Mineralölsteuer für den Straßenbau spielt natürlich auch die steuerliche Belastung des Benzinpreises beim Ertrag der Mineralölsteuer eine gewisse Rolle. Es ist erfreulich, daß der Benzinpreis in Österreich gegenüber anderen europäischen Staaten als günstig bezeichnet werden kann. Nur in der Schweiz ist der Benzinpreis um 6 Prozent niedriger als in Österreich. In allen anderen angeführten Staaten liegt der Benzinpreis höher, und zwar in Holland um 1 Prozent, in Belgien um 9 Prozent, in England um 10 Prozent, in Schweden um 14 Prozent, in Deutschland um 22 Prozent, in Finnland um 36 Prozent und in Italien sogar um 90 Prozent. Wenn daher manche Menschen mit dem Straßenzustand in Österreich oft nicht zufrieden sind, so müssen sie sich immer wieder diesen Vergleich vor Augen halten.

Der Ausbau der Straßen konnte in den hochentwickelten europäischen Ländern mit der rasch zunehmenden Motorisierung fast nirgends Schritt halten. Dies ist zum Teil historisch begründet: Mit dem starken Ansteigen des Eisenbahnverkehrs sank das Wegnetz zu rein lokaler Bedeutung herab. Es schien nicht mehr notwendig zu sein, die Straße entsprechend an das allgemeine wirtschaftliche Wachstum anzupassen.

Die auch in Österreich vor fünf bis zehn Jahren aufgetretene Motorisierungswelle mit ihren technisch hochentwickelten Straßenfahrzeugen stieß auf ein Straßennetz, das, abgesehen von einigen wenigen relativ modern ausgebauten Straßenzügen, weder in der Streckenführung noch in der Ausbauweise den hohen Anforderungen des modernen Straßenverkehrs entsprach. Der Achsdruck der Lastkraftwagen hat sich gegenüber der Vorkriegszeit durchschnittlich verdoppelt. Dies verschlechterte die Straßen noch mehr, und die ständig wachsende Verkehrsdichte auf den ungenügend breiten, kurvenreichen und schlecht profilierten Straßen steigerte die Unfallhäufigkeit. Es

war daher notwendig, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln den Straßenbau zu fördern. 1945 bis 1950 mußten die Bauarbeiten dazu dienen, das durch Kriegs- und Nachkriegsschäden stark mitgenommene Straßennetz wieder instandzusetzen. Erst das Gesetz vom 8. März 1950, mit dem zweckgebundene Mittel in Form der Mineralölsteuer für die Bundesstraßen bestimmt wurden, schuf die finanzielle Basis für ein vorausschauendes Straßenbauprogramm.

Die österreichische Bundesstraßenverwaltung hat 1956 ein Mindestprogramm in drei Baustufen von je fünf Jahren ausgearbeitet. Die jährlichen Gesamtausgaben sollten in den ersten fünf Jahren zwischen 1,3 und 1,5 Milliarden Schilling betragen. Dieses Programm, das von hervorragenden Fachleuten ausgearbeitet wurde, konnte leider in keinem der vergangenen Jahre realisiert werden, obwohl sich das Bundesstraßennetz um rund 1000 km erweitert hat, sodaß heute zirka 9300 km Bundesstraßen zu erhalten und auszubauen sind. In den vergangenen Jahren 1957, 1958 und 1959 konnten, wie schon erwähnt, die vorgesehenen Jahresquoten nicht verbaut werden, sodaß ein Rückstand von rund 900 Millionen Schilling eingetreten ist.

Es ist in Anbetracht der gegebenen Verhältnisse vollkommen unmöglich, daß jedes Jahr bei der Budgeterstellung ein Handel um das Straßenausbauprogramm ausgetragen wird. Der Herr Bundesminister für Handel und Wiederaufbau hat in dankenswerter Weise trotz größter Schwierigkeiten alles versucht, die vorgesehenen Jahresquoten einzuhalten. Die Bundesstraßenverwaltung braucht für den Straßenbau jährlich rund 1,4 Milliarden Schilling. Für den Autobahnbau soll außerdem noch rund 1 Milliarde Schilling zur Verfügung gestellt werden. Dann, und nur dann, werden die bedeutenden Bauaufgaben gelöst werden, wird die Modernisierung des Straßennetzes in jenem Tempo erfolgen können, wie es im Interesse der Bevölkerung und im Interesse unseres Vaterlandes gelegen ist.

Der motorisierte Straßenverkehr wird im heurigen Jahr laut Präliminare auf Grund der Sondersteuern, nämlich Mineralöl-, Kraftfahrzeug- und Beförderungssteuer — von dieser natürlich nur der Teil für den Verkehr auf der Straße —, rund 2 Milliarden Schilling aufbringen. Weiters ist zu bemerken, daß die erhofften Zolleinnahmen aus der Einfuhr von Kraftfahrzeugen und Ersatzteilen rund 540 Millionen Schilling ergeben werden. Zu berücksichtigen ist ferner, daß die gesamte motorisierte Wirtschaft direkt oder indirekt durch Umsatz-, Gewerbe-, Einkommen- und Vermögensteuer Steuerleistungen erbringt, die weit über 1 Milliarde Schilling liegen dürften.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Für den Fremdenverkehr, der im Vorjahr Devisenerlöse in der Höhe von 5,3 Milliarden Schilling erzielte, sind gute Straßen von entscheidender Bedeutung. Im Vorjahr reisten insgesamt 34 Millionen Ausländer nach Österreich ein. Davon kamen 82 Prozent auf den Straßen und nur knapp mehr als 6 Millionen Personen mit der Bahn oder mit dem Schiff und 113.000 mit dem Flugzeug. Wie wir daraus ersehen, hat die Straße für den Fremdenverkehr eine ganz, ganz entscheidende Bedeutung.

Gott sei Dank hat der Nationalrat am 4. Juni 1954 über unsere Initiative den Bau der Autobahn Wien—Salzburg mit einer Länge von 318 km — zu bedecken aus den Mitteln des außerordentlichen Budgets — beschlossen. Am 17. Juli 1954 wurde mit dem Bau begonnen. Gesetzlich verankert sind bisher neben der in Bau befindlichen West-Autobahn Salzburg—Wien die wirtschaftlich äußerst wichtige Strecke Wien—Graz—Villach und die bedeutende Transitstrecke Kufstein—Innsbruck—Brenner. Auf beiden Strecken wurden die Arbeiten im Frühjahr 1959 begonnen. Die für den Binnen- und Durchzugsverkehr wichtigen Verbindungen Salzburg—Villach und Passau—Liesen—Graz sind noch nicht in das gesetzlich festgelegte Autobahnnetz aufgenommen worden.

Fast alle diese Strecken sind Teilabschnitte des von 18 europäischen Ländern im Jahre 1950 vereinbarten Europa-Straßennetzes, welches eine Länge von 54.000 km haben soll. Der Ausbau der österreichischen Autobahn ist ein langfristiges Investitionsvorhaben und muß auf Grund der gegebenen Tatsachen mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln vorangetrieben werden. Die Finanzierung dieses gewiß gewaltigen Investitionsbedarfes hängt vom Tempo des Ausbaus der Straßenzüge ab. Je langsamer der Ausbau erfolgt, umso eher reichen die herkömmlichen Steuermittel aus. Dies ist jedoch bedenklich, da schlechte Straßen nicht allein erhöhte Kosten für die Abnutzung des rollenden Materials, sondern auch für die Erhaltung der Straßen und für die Behebung der Schäden verursachen. Um diese volkswirtschaftlichen Verluste soweit als möglich zu vermeiden, gehört der Ausbau der Straßen zu den dringendsten Aufgaben der gesamtwirtschaftlich vorausschauenden Straßenbaubehörden. Hohes Haus! Wecken wir daher in der Bevölkerung ein echtes Straßenbewußtsein, denn die Straße von heute geht jeden an!

Aus all diesen Überlegungen stimmen wir dem vorliegenden Gesetzesbeschluß zu. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Vorsitzender-Stellvertreter Eckert: Ich begrüße den im Hause erschienenen Herrn

Bundesminister für Unterricht Dr. Drimmel. (*Allgemeiner Beifall.*)

Zum Wort ist der Herr Bundesrat Guttenbrunner gemeldet. Ich erteile es ihm.

Bundesrat Guttenbrunner: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich hatte ursprünglich die Absicht, nur ganz wenig zu sagen, und zwar eine ganz bestimmte Sache zu beleuchten, die mit der ersten Entschließung zusammenhängt. Mein Herr Vorredner nötigt mich aber doch, auch auf seine Ausführungen noch kurz einzugehen.

Mein Herr Vorredner hat sich sehr leidenschaftlich darüber ausgesprochen, daß das Gesetz ein Fahrverbot für Lastkraftwagen am Samstag Nachmittag und an Sonn- und Feiertagen vorsieht. Er hat gewisse Beziehungen zwischen seiner Ansicht und der Tatsache hergestellt, daß es in Österreich Notstandsgebiete gibt. Nun glaube ich, daß diese Zusammenhänge sehr, sehr stark übertrieben werden und daß es bei der Opposition gegen die Benützung von Straßen durch Lastkraftwagen an Sonn- und Feiertagen in Wahrheit um etwas anderes geht. In Wahrheit geht es darum, ein Gebiet unseres Wirtschaftslebens weiterhin als Reservat für die ständige Mißachtung aller Vorschriften unseres Arbeitsrechtes, für die ständige Mißachtung der selbstverständlichsten Gebote einer menschlichen Behandlung des im Kraftfahrzeugverkehr bediensteten Personals weiterhin aufrechtzuerhalten. Wenn es zwar nicht die Absicht des Gesetzgebers gewesen ist, diesen Mißbrauch der Kraftfahrer durch diese Bestimmungen unserer Straßenverkehrsordnung zu unterbinden, so ist das eben ein Nebenergebnis, das wir alle glauben begrüßen zu müssen.

Die Absicht des Gesetzgebers war selbstverständlich eine andere. Sie bestand und besteht wohl darin — und ich glaube, wir sollten uns ohne Einschränkung dazu bekennen —, die oft sehr schwerfälligen Lastkraftwagen an den Tagen von der Straße fernzuhalten, an denen erfahrungsgemäß der übrige Kraftfahrzeugverkehr besonders groß ist. Solange es eben in Österreich vorwiegend Straßen geringer Breite gibt — und die wird es noch sehr, sehr lange geben —, solange stellen Kraftfahrzeuge, die mit Gütern beladen sind, die schwer sind und langsamer vorankommen als ein Pkw, eine besondere Behinderung des flüssigen Verkehrs dar, und das bringt eben die bekannten großen Gefahren für die Verkehrsteilnehmer mit sich.

Ich möchte sagen, wir sollten in diesem Zusammenhang beides im Auge haben: Die Sicherheit, Herr Kollege Helbich (*Bundesrat Ing. Helbich: Die haben wir eh!*), aber Sicherheit kann es nie zuviel geben, und etwas, was eben

auch wichtig ist, nämlich die Tatsache, daß auch der Kraftfahrer seinen Sonntag heiligen können soll. Dazu wird er jetzt Gelegenheit haben.

Wenn man wie Sie, Herr Kollege, im Zusammenhang mit den Bestimmungen über den Blutalkoholgehalt darauf hinweist, daß andere, hoch entwickelte Länder in Europa nicht einen so scharfen Maßstab anlegen, wie wir es jetzt in Österreich tun, dann ist es ein Widerspruch in sich, wenn man im Zusammenhang mit dem Fahrverbot für Lastkraftwagen an Sonn- und Feiertagen auf das Beispiel in anderen Ländern hinweist. In dem einen Fall sollen wir uns nicht an die Beispiele in anderen Ländern halten, und im anderen Fall sollen wir uns daran halten. *(Bundesrat Ing. Helbich: Das ist nur angeführt!)* Ich meine aber, wir sollten konsequent sein. Was sich auf unseren Straßen abspielt, läßt es wohl nicht als geeignet erscheinen, mit tausend Wenn und Aber an die Lösung dieses Problems heranzugehen.

Damit komme ich zu dem, was ich zu einem Teil des Inhaltes der 1. Entschließung sagen möchte. Es heißt hier: „In den unteren und mittleren Schulen sowie in den Berufs- und Fachschulen hat die Verkehrserziehung ein obligatorisches Unterrichtsfach zu bilden.“ — Soweit, so gut. Es ist zweifellos richtig, daß sich auch die Schule als gesellschaftliche Bildungs- und Erziehungsinstitution mit den neuen Sachverhalten unseres gesellschaftlichen Lebens auseinandersetzen muß, und ein solcher neuer und sehr ungewohnter Sachverhalt ist der motorisierte Straßenverkehr und sind also die Bedingungen, unter denen er sich vollzieht, und das sind die Gefahren, die er mit sich bringt. Auch die Schule muß ihre Augen für diese Dinge offen haben und muß die Augen der Kinder für diese Dinge öffnen. Das ist zweifellos richtig, und dagegen möchte ich kein Wort sagen.

Ich möchte aber nur sagen: Die Schule ist nur eine der Erziehungsinstitutionen, und wenn wir der Schule eine neue Aufgabe zumuten, dann sollten wir dabei durchaus nicht übersehen, daß sie nicht allein erzieht. Es gibt auch ein Elternhaus. Das Elternhaus hat eine ganz natürliche Verpflichtung, zu erziehen, und es wäre verlockend, darüber zu sprechen, wie motorisierte Eltern ihre Kleinkinder tatsächlich erziehen. Ich bin der Meinung: in sehr, sehr vielen Fällen sehr, sehr schlecht für die zukünftige Meisterung der Probleme des Straßenverkehrs.

Aber es gibt auch eine gewaltige Erziehungsmacht, und das ist die öffentliche Meinung, die ja heute vor allem auch durch die Presse,

durch den Rundfunk, durch das Fernsehen geprägt wird. Und wenn wir nun an diese Institutionen appellieren, sich hier positiv in den Prozeß der Erziehung der Verkehrsteilnehmer einzuschalten, so glaube ich, das wird praktisch sehr, sehr schwer durchzuführen sein, weil dieselben Institutionen ja kehrt um die Hand und womöglich bereits fünf Minuten, nachdem sie sich positiv zur Verkehrserziehung geäußert haben, Propaganda und Werbung für einen Konsum betreiben, der alles eher als geeignet ist, die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Wir müssen uns daher auch ganz dessen bewußt sein, daß das, was wir von der Schule verlangen, von ihr wirklich sehr schwer zu erfüllen sein wird, weil diese Schule auch andere zusätzliche Aufgaben einfach übernehmen mußte, für die ihre heutige Organisation so ähnlich paßt wie ein Rock, den sich ein 16jähriger hat anmessen lassen und den er mit 40 Jahren dann noch tragen soll, in einem Alter, in dem er bereits einen größeren Umfang angenommen hat. So ähnlich ist die Situation der Schule den Problemen der Gegenwart gegenüber.

Wir sollten also die Schule nicht überfordern, wir dürfen sie auch nicht überfordern, vor allem auch nicht so, wie man sich das hier vorstellt. Es geht zweifellos nicht allein darum, meine Damen und Herren, mag das noch so gut gemeint sein, durch Bildung von Einsicht in die Verhältnisse im Straßenverkehr der heranwachsenden Generation so etwas wie ein disziplinierteres, ein rücksichtsvolleres, ein mitmenschlicheres Verhalten anzuerziehen, es geht sicherlich nicht allein darum, das Wissen um die Gebote und Verbote und um die Notwendigkeiten dieser Gebote und Verbote zu vermehren und zu vertiefen, sondern in diesem Zusammenhang geht es vielmehr darum, das Gewissen des Verkehrsteilnehmers zu wecken und ständig wachzuhalten. Und da ist es aus einem ganz bestimmten Grund ganz besonders schlecht bestellt. Ich möchte nicht mißverstanden werden, wenn ich sage, daß die Sittengesetze, von ihrer zeitlosen Gültigkeit abgesehen, doch bestimmte Inhalte aufweisen, die sich durchaus aus einer ganz bestimmten materiellen Situation ergeben.

Zeitlos gültig ist das Gebot: Du sollst nicht töten! Im Straßenverkehr aber gilt dieses Gebot für sehr, sehr viele Verkehrsteilnehmer nicht in dieser Absolutheit. Ich werde versuchen, das an einem Beispiel klarzumachen. Sehr viele Menschen, die es wirklich nicht zusammenbringen würden, einen Menschen mit einer Pistole oder mit einem Messer umzubringen, bringen es ohneweiters zusammen, in einer bestimmten Situation einen Mit-

menschen mit dem Kraftwagen umzubringen. Das hängt mit dem Kraftwagen und, sagen wir, mit der Unvollständigkeit der Entwicklung der menschlichen Persönlichkeit zusammen. Unser Sittengesetz stammt aus einer Zeit, in der es ein Auto, das mit 80 Pferdestärken läuft und 100, 120 und noch mehr Kilometer in der Stunde zurücklegen kann, nicht gegeben hat, sondern in der man zu Fuß gegangen ist. Stellen Sie sich die Situation vor, die entsteht, wenn der Kraftfahrer das Gebot: „Du sollst oder du darfst den anderen Verkehrsteilnehmer nicht töten!“ nicht unbedingt und, ich möchte sagen, automatisch befolgt.

Stellen Sie sich folgendes Bild vor: Da fährt einer auf der Straße sehr rasch dahin, die Straße läßt keine Hindernisse erkennen, plötzlich tritt eine alte Frau vom Straßenrand auf die Fahrbahn. Der Mann ist mit seinem Wagen von dieser Frau noch verhältnismäßig weit entfernt, und er überlegt nun etwa folgendes: Was hat diese Frau jetzt auf der Straße zu tun? Kann sie nicht aufpassen? Kann sie nicht herschauen? Im Recht bin ich, und sie ist im Unrecht. Während er also jetzt so hin und her überlegt, wer nach den Paragraphen im Recht ist, sie oder er, der Fahrer, hat sein Wagen mit großer Geschwindigkeit bereits eine solche Strecke zurückgelegt, daß die zu spät einsetzende natürliche Reaktion: Ich darf sie nicht zusammenführen! nicht mehr die Wirkung erzeugen kann, den Unfall tatsächlich zu vermeiden.

Vor einigen Jahren hat jemand über Probleme der Erziehung im Massenzeitalter gesprochen und gesagt — ich unterstreiche das, ich bin überzeugt, daß das seine Richtigkeit hat —: Im Massenzeitalter, im Zeitalter der beginnenden zweiten industriellen Revolution, in der Zeit, in der der Mensch über solche Kräfte herrschen soll, die er der Natur abgelauscht und abgerungen hat, muß man sich auf dem Gebiete der Erziehung wiederum irgendwie zurückbesinnen, und man muß sagen: Bestimmte Verhaltensweisen, die der soziale Mensch einfach haben sollte, kann man nicht mehr nur mit Appellen an die Einsicht erzeugen, sondern solche Verhaltensweisen muß man, wie er sich ausgedrückt hat, solange drillen, solange üben, bis sie sich eingeschliffen haben und bei einem normalen Menschen einfach von selber, automatisch funktionieren, so wie es bei uns automatisch funktioniert, daß man niemand totschießt, auch wenn uns manchmal der Zorn übermannt. Da funktioniert das Gebot: „Du sollst nicht töten!“, Im Straßenverkehr funktioniert es nicht.

Ich möchte zum Schluß sagen: Wenn in diesem Gesetz sehr drakonische,

sehr harte Strafen für Verkehrsteilnehmer vorgesehen sind, die sich nicht gesittet verhalten, so sollten wir doch an diese Tatsache die Hoffnung knüpfen, daß in der administrativen Durchführung dieses neuen Gesetzes, dieser Straßenverkehrsordnung, alle Verkehrsteilnehmer, die nicht von selbst ein gesittetes und geordnetes Verhalten auf der Straße an den Tag legen, weil Einsicht und sittlicher Maßstab nicht vorhanden sind, tatsächlich durch eine konsequente Verhängung der Strafen solange auf ihr Mißverhalten fühlbar aufmerksam gemacht werden, bis sich dieses geordnete Verhalten bei ihnen einstellt. Wenn sich aber herausstellt, daß es sich um einen hoffnungslosen Fall handelt, dann soll man den Führerschein für ewige Zeiten abnehmen.

Diese Konsequenz ist heute nicht zu beobachten, weil man im Autofahrer, der einen Menschen zum Krüppel fährt, der einen Menschen in seiner Unachtsamkeit oder in seiner Rücksichtslosigkeit tötet, noch immer keinen Totschläger oder Mörder sieht, sondern in der Regel alle möglichen Vorbehalte macht und in ihm doch vielfach noch den Kavalier sieht. Nimmt man ihm heute den Führerschein weg, so fährt er 14 Tage später frisch und fröhlich mit diesem Führerschein in der Tasche wiederum sein Auto, und er hat wiederum die Handhabe bekommen, an Mitmenschen neues Unglück zu verüben. (*Vorsitzender-Stellvertreter Stritek übernimmt den Vorsitz.*)

Ich meine daher: Das Gesetz ist so gut, wie es sein kann. Die Abgeordneten zum Nationalrat haben vor allem im Ausschuß sehr lange und sehr fleißig und intensiv daran gearbeitet und alles Für und Wider abgewogen. Jetzt kommt es auf die Durchführung an. Man muß erwarten können, daß sich die zuständigen Behörden bei der Ausschöpfung der im Gesetz vorgesehenen Strafsätze dessen bewußt werden, daß sie mit der konsequenten Anwendung der Strafbestimmungen eine Erziehungsaufgabe an jenen zu leisten haben, die eben gewisse Mängel in ihrem Verhalten auf andere Weise nicht ablegen werden. (*Beifall bei der SPÖ. — Beifall bei Bundesräten der ÖVP.*)

Vorsitzender-Stellvertreter **Skritek**: Zum Wort ist weiter Herr Bundesrat Salzer gemeldet. Ich erteile es ihm.

Bundesrat **Salzer**: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Der Herr Bundesrat Kratky hat das parlamentarische Kunststück fertiggebracht, die Straßenverkehrsordnung mit der österreichischen Wohnungspolitik zusammenzuführen, und er hat in diesem Zusammenhang einige konkrete Fragen an den Herrn Bundeskanzler beziehungsweise an meine Partei ge-

richtet. Ich nehme mir die Freiheit, diese Fragen zu beantworten. (*Bundesrat Porges: Richtig! Richtig zu beantworten! — Heiterkeit bei der SPÖ.*) Richtig! Hier ist ein lebendiger Zeuge, der die Richtigkeit bestätigen kann: der Herr Staatssekretär Weikhart, der bei diesen Verhandlungen ja immer dabei ist.

Die Frage Nr. 1 lautete: Wann kommt das Assanierungsgesetz? Die Frage Nr. 2 hat geheißen: Wann kommt das Baulandbeschaffungsgesetz? Und die allen zweifellos — das muß ich voraussetzen — bekannte Antwort darauf heißt: Dann, wenn Sie sich dazu entschlossen haben werden, mit uns eine Generalbereinigung der gesamten Wohnungspolitik in Österreich durchzuführen! (*Bundesrat Porges: Die Mietzinse auf das Vierfache zu erhöhen! — Weitere Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Zeit lassen, Zeit lassen! Sie kommen schon dran! Ich komme auf diese Frage noch zurück. In dem Augenblick, wo diese Generalbereinigung der österreichischen Wohnungspolitik erfolgt, werden wir dem Baulandbeschaffungsgesetz und dem Assanierungsgesetz, Gesetzen, gegen die wir uns nicht grundsätzlich stellen, unsere Zustimmung geben. (*Staatssekretär Weikhart: Das steht aber nicht in der Regierungserklärung, Herr Bundesrat!*) Ich beantworte die Fragen, die der Herr Bundesrat Kratky gestellt hat und über die Sie ständig mit unseren Experten beraten und verhandeln.

Nun sagen Sie: Zu dieser Generalbereinigung können Sie Ihre Zustimmung nicht geben, weil eine Mieterhöhung durchgeführt werden soll. Ich verrate kein Geheimnis, wenn ich sage, daß nach unserer Meinung die Mieten für die sogenannten Altbestandswohnungen in einem Zeitraum von vier Jahren stufenweise auf 3,50 S oder auf 4 S herangeführt werden sollen. Eine Generalbereinigung ohne diese Mieterhöhung ist nicht durchführbar, weil es sonst keine Möglichkeit gibt, den Althausbesitz vor dem Verfall zu bewahren. (*Rufe bei der SPÖ: O ja! — Gegenrufe bei der ÖVP. — Ruf: Wie denn?*) Sie sind offenbar der Meinung, daß diese 3,50 bis 4 S zu hoch wären. Darf ich Ihnen deswegen, meine verehrten Damen und Herren von der Linken dieses Hauses, in Erinnerung rufen, daß der Herr Bundesminister Dipl.-Ing. Waldbrunner, der bekanntlich nicht zur ÖVP gehört (*Bundesrat Porges: Das möcht' euch so passen! — Ruf bei der ÖVP: Na, den lassen wir euch!*), bereits im Jahre 1954 für die Wohnungen der Bergleute in Eisenerz, in Trofaiach und so weiter, soweit sie im Besitz der Wohnungsaktiengesellschaft sind, einen Quadratmetermietzins von 3,50 S für sozial tragbar erklärt hat. Diese 3,50 S werden seit 1954 bereits bezahlt (*Ruf bei der SPÖ: Für Neubauwohnungen und nicht für Altwohnun-*

*gen!*), und kein Mensch hat sich bis heute daran gestoßen. (*Weitere Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Ich kann mir schon vorstellen, daß Ihnen diese Feststellungen nicht ins Konzept passen! (*Anhaltende Zwischenrufe bei der SPÖ.*) 3,50 S sind für den Bergmann in Eisenerz und in Trofaiach tragbar, aber 2, 3 oder 4 S für die Mieter des Althausbesitzes erscheinen Ihnen vollkommen untragbar! (*Ruf bei der SPÖ: Das ist doch der Unterschied! Die einen sind Althäuser und die anderen sind Neubauten!*)

Meine Damen und Herren! So wird es nicht gehen. Es wird auch deswegen nicht so gehen, weil es doch heute schon so ist, daß 49,4 Prozent aller Wohnungen in Österreich mietengeschützt sind und 49,6 Prozent aller Wohnungen in Österreich nicht mietengeschützt sind. Es ist also heute schon so, daß der kleine Mann mit dem kleinen Einkommen in den teuren Wohnungen drinnen ist (*Ruf bei der ÖVP: Sehr richtig, genauso ist es!*) und daß die Empfänger der hohen Einkommen in den billigen Wohnungen sitzen. (*Widerspruch bei der SPÖ.*) Glauben Sie nicht, meine Damen und Herren, daß bei einem solchen Tatbestand die Zeit gekommen ist, über eine vernünftige Regelung der gesamten Wohnungspolitik eine Diskussion zu eröffnen? (*Bundesrat Porges: Einen Reparaturausgleichsfonds!*) Herr Kollege Porges! Wenn Sie eine Detaildiskussion über die Wohnungspolitik im Zusammenhang mit der Straßenverkehrsordnung mit mir abzuführen wünschen, finden Sie mich mit Vergnügen dazu bereit. Ich meinte mich nur auf die Beantwortung der Fragen beschränken zu sollen, die der Kollege Kratky gestellt hat.

Ich sage Ihnen also: Assanierungsgesetz und Baulandbeschaffungsgesetz kommen dann, wenn Sie mit uns eine Generalbereinigung der Wohnungswirtschaft machen, damit endlich die Empfänger der kleinen Einkommen solche Mieten bezahlen müssen, die ihrem Einkommen entsprechen, und die, die mehr verdienen, in die ihnen entsprechenden Wohnungen kommen. (*Lebhafte Zwischenrufe bei der SPÖ. — Gegenrufe bei der ÖVP.*)

Vorsitzender-Stellvertreter **Skritek**: Meine Damen und Herren! Ich bitte den Redner sprechen zu lassen!

Bundesrat **Salzer** (*fortsetzend*): Und noch eine Antwort lassen Sie mich geben, die etwas direkter mit der Straßenverkehrsordnung zusammenhängt: Der Herr Kollege Kratky hat in diesem Zusammenhang wieder das Wort gebraucht: Der Mensch ist das Maß aller Dinge. Ich muß Ihnen sagen, meine Damen und Herren, daß wir nicht dieser Meinung sind. Der Mensch ist nicht das Maß aller Dinge! Wir haben eine Zeit erlebt, wo dieser Grundsatz geglitten hat und praktiziert



wurde, und zwar mit dem Erfolg, daß sich der eine Mensch als unsagbar grausamer Peiniger und der andere als unsagbar grausam Gepeinigter in den Konzentrationslagern getroffen haben. (*Bundesrat Handl: Das ist Unmenschlichkeit, aber nicht Menschlichkeit!*) So weit kommt es, wenn man den Menschen zum Maß aller Dinge macht! (*Rufe bei der SPÖ: Das ist übertrieben! Das ist das schlechteste Beispiel, das Sie bringen konnten! Das hat ja damit gar nichts zu tun!*) Und wenn Sie es mir nicht glauben sollten, dann fragen Sie Ihre Kollegin Obermayr, die mir einmal ihr grausames Schicksal auf einer Fahrt nach Linz erzählt hat. So weit kommt es, wenn man den Menschen zum Maß aller Dinge macht! (*Anhaltende Zwischenrufe bei der SPÖ und Gegenrufe bei der ÖVP.*)

Und nun werden Sie mich vielleicht fragen wollen, wie wir es meinen. Wir meinen es so, wie es der Kollege Kratky zur Hälfte ausgesprochen hat, nämlich: Der Mensch lebt nicht vom Brot allein! Den weiteren Satz ist er uns schuldig geblieben: Der Mensch lebt auch aus seiner Seele heraus, die ihm ein höheres Wesen, als der Mensch es ist, eingegeben hat. Wenn die Sittlichkeitsnormen, die dieses höhere Wesen uns allen vorgeschrieben hat, eingehalten würden, dann gäbe es im Straßenverkehr mehr Gewissenhaftigkeit, und wenn es mehr Gewissenhaftigkeit im Straßenverkehr gäbe, dann gäbe es auch weniger Verkehrstote und weniger Verkehrsverletzte. (*Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

Deswegen glauben wir, daß keine Vorschrift so straff und so gut gefaßt sein kann, daß alle diese menschlichen Unzulänglichkeiten im größtmöglichen Ausmaß verhindert werden können, sondern wir glauben, daß wir den Lenkern motorisierter Fahrzeuge auch die Überzeugung einhämmern müssen, daß sie letzten Endes das Unheil, das sie durch ihre — ich will nicht sagen Unzulänglichkeit, es ist vielfach Fahrlässigkeit — Fahrlässigkeit verschuldet haben, auch einmal werden verantworten müssen. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Vorsitzender-Stellvertreter **Skritek**: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen. Ich frage den Herrn Berichterstatter, ob er das Schlußwort wünscht. — Er verzichtet.

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung, die ich über jeden der beiden Gesetzesbeschlüsse getrennt vornehme.

*Bei der getrennt durchgeführten Abstimmung beschließt der Bundesrat, gegen die beiden Gesetzesbeschlüsse des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.*

*Die drei Entschließungen werden angenommen.*

### 3. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 6. Juli 1960: Europäisches Abkommen über die Gleichwertigkeit der akademischen Grade und Hochschulzeugnisse

Vorsitzender-Stellvertreter **Skritek**: Wir gelangen zum 3. Punkt der Tagesordnung: Europäisches Abkommen über die Gleichwertigkeit der akademischen Grade und Hochschulzeugnisse.

Berichterstatter ist Herr Bundesrat Doktor Weber. Ich bitte ihn um seinen Bericht.

Berichterstatter Dr. **Weber**: Sehr geehrter Herr Staatssekretär! Sehr geehrte Damen und Herren! Das vorliegende Europäische Abkommen über die Gleichwertigkeit der akademischen Grade und Hochschulzeugnisse setzt sich die gegenseitige Anerkennung von akademischen Graden und Hochschulzeugnissen innerhalb der Mitgliedstaaten des Europarates zum Ziel. Die akademischen Grade und Hochschulzeugnisse, die ein Staatsangehöriger eines Mitgliedstaates des Europarates erworben hat, kann er in einem anderen Mitgliedstaat des Europarates ohne ein besonderes Anerkennungsverfahren verwenden, beziehungsweise kann er dort die Studien fortsetzen. Hinsichtlich der akademischen Grade wurde allerdings verfügt, daß sie nur unter Anführung der Verleihungsuniversität verwendet werden dürfen.

Das Abkommen wurde am 14. Dezember 1959 in Paris von einer Reihe von Staaten unterzeichnet, jedoch aus formalen Gründen von Österreich vorerst nicht.

Durch einzelne Artikel des Abkommens werden Bestimmungen der Verordnung vom 9. Juli 1945 über die Führung ausländischer akademischer Grade abgeändert und für den innerstaatlichen Rechtsbereich Rechte und Pflichten begründet, ohne daß hierfür eine gesetzliche Grundlage vorhanden wäre. Gemäß Artikel 50 des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 bedarf daher das Abkommen zu seiner Gültigkeit der Genehmigung durch die gesetzgebenden Körperschaften. (*Der Vorsitzende übernimmt wieder die Verhandlungsleitung.*)

Ich stelle somit namens des Ausschusses für Verfassungs- und Rechtsangelegenheiten den Antrag, gegen den das vorliegende Abkommen betreffenden Beschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

**Vorsitzender**: Ich danke dem Herrn Berichterstatter. Zum Wort hat sich niemand gemeldet. Wir schreiten daher zur Abstimmung.

*Bei der Abstimmung wird der Antrag des Berichterstatters angenommen.*

**4. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 12. Juli 1960: Vertrag zwischen dem Heiligen Stuhl und der Republik Österreich, betreffend die Erhebung der Apostolischen Administratur Burgenland zu einer Diözese**

**5. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 12. Juli 1960: Vertrag zwischen dem Heiligen Stuhl und der Republik Österreich zur Regelung von vermögensrechtlichen Beziehungen**

**Vorsitzender:** Wir gelangen nun zu den Punkten 4 und 5 der heutigen Tagesordnung, über die die Debatte unter einem abgeführt wird. Es sind dies die Verträge zwischen dem Heiligen Stuhl und der Republik Österreich betreffend die Erhebung der Apostolischen Administratur Burgenland zu einer Diözese und zur Regelung von vermögensrechtlichen Beziehungen.

Berichterstatter zu Punkt 4 ist Herr Bundesrat Kroyer. Ich ersuche ihn um seinen Bericht.

**Berichterstatter Kroyer:** Hohes Haus! Mit dem Ende des ersten Weltkrieges im Jahre 1918 ist die alte österreichisch-ungarische Monarchie zerfallen. Soweit aus den verschiedenen abgetrennten Gebietsteilen der alten Monarchie nicht eigene neue Staaten errichtet wurden, wurden diese Gebietsteile auf Grund ihrer Nationalitätszugehörigkeit den benachbarten bestehenden Staaten zugesprochen. So kam es auch, daß der deutschsprachige Gebietsstreifen Westungarns auf Grund des Friedensvertrages von Saint-Germain am 10. September 1919 Österreich zugesprochen und unter dem Namen „Burgenland“ im Jahre 1921 an Österreich angeschlossen wurde.

Kirchenrechtlich unterstand das heutige Burgenland vor dem Anschluß den ungarischen Diözesanbischöfen von Raab und Steinamanger, die der ungarischen Kirchenprovinz Gran zugeteilt waren. Da das kirchliche Verwaltungsgebiet der Diözesen Raab und Steinamanger durch die Staatsgrenzen geteilt worden ist, wurde von österreichischer Seite Wert darauf gelegt, eine Änderung der kirchenrechtlichen Zugehörigkeit herbeizuführen. Bereits im Mai 1922 wurde der damalige Wiener Erzbischof Kardinal Piffl mit den Funktionen eines Apostolischen Administrators für das Burgenland durch den Heiligen Stuhl betraut. Zur Unterstützung in der kirchlichen Verwaltung des Landes wurde ihm ein Provikar beigegeben, der seinen Amtssitz zuerst in Wien, nach der Übersiedlung ins Burgenland in Sauerbrunn und später in Eisenstadt hatte.

Auf Grund des Konkordates vom 5. Juni 1933 wurde eine Änderung der kirchlichen Verwaltung dahin gehend in Aussicht gestellt,

daß die Apostolische Administratur im Burgenland zur Praelatura Nullius mit dem Sitz in Eisenstadt erhoben werden sollte. Diese in Aussicht gestellte Regelung wurde einer späteren Vereinbarung vorbehalten, zu welcher es jedoch nicht gekommen ist.

Es blieb daher die Regelung mit der Apostolischen Administratur für das Burgenland mit der Unterstellung unter die Erzdiözese Wien bis zum Jahre 1949 aufrecht. Im Jahre 1949 bestellte der Heilige Stuhl einen eigenen Apostolischen Administrator für das Gebiet Burgenland mit dem Sitz in Eisenstadt in der Person des heutigen Grazer Diözesanbischofs Dr. Schoiswohl.

Mit dem vorliegenden Vertrag kommen der Heilige Stuhl und die Republik Österreich als vertragschließende Parteien überein, daß nicht die im Konkordat vom 5. Juni 1933 vorgesehene Praelatura Nullius errichtet wird, sondern daß die Apostolische Administratur Burgenland zu einer eigenen Diözese mit dem Bischofssitz in Eisenstadt erhoben wird. Theoretisch untersteht das Burgenland kirchenrechtlich bis zum heutigen Tage noch den Diözesanbischöfen von Raab und Steinamanger in Ungarn. Erst mit der Erhebung der Apostolischen Administratur Burgenland zu einer eigenen Diözese scheidet dieses Bundesland aus der kirchenrechtlichen Zugehörigkeit zu den obgenannten Diözesen aus und wird der Kirchenprovinz Wien zugeteilt.

Der vorliegende Vertrag sieht im Artikel I diese Regelung vor. Dort heißt es, daß die Apostolische Administratur Burgenland zu einer Diözese mit einem Bischöflichen Stuhl und einem Kathedralkapitel in Eisenstadt erhoben wird.

Artikel II besagt, daß die Diözese Eisenstadt das gegenwärtige Gebiet des Bundeslandes Burgenland umfaßt.

Artikel IV besagt, daß der Diözese Eisenstadt ein Kathedralkapitel, bestehend aus einem Probst und der notwendigen Zahl von Dignitären und Kanonikern, beigegeben wird.

Im Artikel V heißt es, daß die Diözese Eisenstadt mit der Apostolischen Administratur Burgenland hinsichtlich ihrer Rechtspersönlichkeit identisch ist. Die Diözese, der Bischöfliche Stuhl und das Kathedralkapitel haben Rechtspersönlichkeit und genießen die Rechte einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft. In Absatz 2 dieses Artikels heißt es weiter, daß es der Diözese freisteht, innerhalb einer Frist von einem Jahr nach der Wirksamkeit der Erhebung bewegliches und unbewegliches Vermögen frei von allen Stempel- und Rechtsgebühren, der Grunderwerbsteuer, der Schenkungsteuer, den Gerichtsgebühren und Verwaltungsabgaben an den Bischöflichen Stuhl oder an das Kathedralkapitel zu übertragen.

Artikel VI enthält die vermögensrechtlichen Bestimmungen, und zwar wird die Republik Österreich dem Bischöflichen Stuhl in Eisenstadt innerhalb eines Jahres nach Wirksamkeit der Erhebung zur Diözese als eine einmalige Dotation rund 300 ha Wald in das Eigentum übertragen. Nach Absatz 2 wird die Republik Österreich innerhalb von drei Jahren der Diözese eine Summe von 5 Millionen Schilling zur Bestreitung ihrer Auslagen im Zusammenhang mit der Erhebung überweisen.

Artikel VII besagt, daß die Erhebung der Diözese Eisenstadt innerhalb von sechs Monaten nach Inkrafttreten dieses Vertrages erfolgen soll.

Nach Artikel IX soll der Vertrag ratifiziert und die Ratifikationsurkunden sollen so bald wie möglich in Rom ausgetauscht werden. Er tritt mit dem Tag des Austausches in Kraft.

Hohes Haus! Der Ausschuß für Verfassungs- und Rechtsangelegenheiten hat sich mit diesem Vertrag beschäftigt und mich ermächtigt, den Antrag zu stellen, gegen diesen Vertrag keinen Einspruch zu erheben.

**Vorsitzender:** Ich danke dem Herrn Berichterstatter.

Berichterstatter zu Punkt 5 ist der Herr Bundesrat Müller. Ich ersuche ihn, zu berichten.

Berichterstatter **Müller:** Hoher Bundesrat! Herr Bundesminister! Herr Staatssekretär! Meine Damen und Herren! Die finanziellen Beziehungen zwischen dem Staat und der katholischen Kirche in Österreich sind bis 1938 durch das Fortwirken der durch die Josephinische Gesetzgebung getroffenen Maßnahmen bestimmend beeinflusst gewesen. Dieses System hat zum Teil seinen Niederschlag in den Konkordaten zwischen Österreich und dem Heiligen Stuhl gefunden. Die Gesetzgebung während der Besetzung Österreichs durch das Deutsche Reich hat die finanziellen Beziehungen zwischen dem Staat und der katholischen Kirche derart geändert, daß die konkordatären finanziellen Regelungen im innerstaatlichen Bereich zum Teil unanwendbar geworden sind.

Bezüglich der Grundsätze der nationalsozialistischen Maßnahmen im einzelnen verweise ich auf die ausführlichen Erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage.

Artikel 26 § 1 des Staatsvertrages, betreffend die Wiederherstellung eines unabhängigen und demokratischen Österreich, BGBl. Nr. 152/1955, begründet einen Rechtsanspruch der gesetzlich anerkannten Kirchen und ihrer einzelnen Einrichtungen auf Wiedergutmachung ihrer Verluste von Vermögensschaften,

die während der Besetzung Österreichs durch das Deutsche Reich, insbesondere auf Grund des § 5 des Kirchenbeitragsgesetzes, Gesetzblatt für das Land Österreich Nr. 543/1939, und der zu diesem Gesetz ergangenen Durchführungsverordnungen, eingetreten sind.

Im Bundesgesetz vom 20. Dezember 1955, BGBl. Nr. 269, womit Bestimmungen zur Durchführung des Artikels 26 des Staatsvertrages, BGBl. Nr. 152/1955, hinsichtlich kirchlicher Vermögensrechte getroffen werden, in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 270/1956, BGBl. Nr. 258/1957, BGBl. Nr. 294/1958 und BGBl. Nr. 300/1959, wird, um einen Verfall der angeführten Ansprüche im Sinne des Artikels 26 § 2 des Staatsvertrages zu vermeiden, Vorsorge für eine fristgemäße Sicherung dieser Ansprüche getroffen, die endgültige Entscheidung über die Art der Wiedergutmachung jedoch einem besonderen Bundesgesetz vorbehalten.

In den letztzitierten Novellen BGBl. Nr. 294/1958 und BGBl. Nr. 300/1959 wurden außerdem für die Jahre 1958, 1959 und 1960 finanzielle Überbrückungsmaßnahmen normiert, um zu verhindern, daß den Kirchen bis zur angekündigten Gesamtlösung weitere finanzielle Nachteile erwachsen.

Im Sinne der im § 2 des bezogenen Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1955, BGBl. Nr. 269, angekündigten gesetzlichen Regelung, betreffend die endgültigen Lösungen des Entschädigungsanspruches, hat die Bundesregierung dem Heiligen Stuhl mit Note vom 23. Dezember 1957 bekanntgegeben, daß sie bereit sei, über jene Rechtsgebiete, in denen die bei Abgabe der Erklärung in Geltung gestandene Rechtsordnung mit den Bestimmungen des Konkordates zwischen dem Heiligen Stuhl und der Republik Österreich, BGBl. II Nr. 2/1934, im Widerspruch stand, in Verhandlungen über eine Neuordnung einzutreten. Das Ergebnis dieser Verhandlungen ist das der Ausschußberatung zugrunde gelegene Vertragswerk.

Der vorliegende Vertrag hat gesetzändernden Charakter und bedarf zu seiner innerstaatlichen Rechtswirksamkeit gemäß Artikel 50 des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 der Genehmigung durch den Nationalrat.

Der Ausschuß für auswärtige Angelegenheiten hat sich in seiner heutigen Sitzung mit diesem Vertragswerk befaßt und mich beauftragt, im Hohen Bundesrat den Antrag zu stellen, gegen diesen Beschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

**Vorsitzender:** Ich danke dem Herrn Berichterstatter.

Ich eröffne die Debatte, die über beide Punkte unter einem abgeführt wird.

Zum Wort gemeldet ist der Herr Bundesrat Dipl.-Ing. Tschida. Ich bitte ihn, zu sprechen.

Bundesrat Dipl.-Ing. Tschida: Hohes Haus! Sehr geehrter Herr Minister! Herr Staatssekretär! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die beiden vorliegenden Verträge zwischen dem Heiligen Stuhl und der Republik Österreich, die vermögensrechtliche Abmachungen und die Errichtung einer Diözese Eisenstadt beinhalten, haben in der breiten österreichischen Öffentlichkeit ein sachliches Echo gefunden, obwohl natürlich die vielen und schweren Kritiken nicht verschwiegen werden sollen und dürfen.

Der langegehegte Wunsch weiter Bevölkerungsschichten und vor allem der katholischen Kirche, wenigstens auf Teilgebieten zwischen Kirche und Staat ein Einvernehmen herzustellen, soll nun Wirklichkeit werden. Allerdings hätte man noch vor zehn Jahren das Zustandekommen dieser Verträge für unmöglich gehalten. Auch nur die Ventilierung der Frage nach der Gültigkeit und der Wirksamkeit des Konkordats war unmittelbar nach Kriegsende fast undiskutabel, und noch vor einigen Jahren behauptete eine prominente österreichische Persönlichkeit, daß eine eventuelle Wiederinkraftsetzung des Konkordates aus dem Jahre 1934 unabsehbare Folgen für die österreichische Bevölkerung nach sich ziehen werde. Dank der politischen und demokratischen Reife unseres Volkes sind diese sogenannten unabsehbaren Folgen Gott sei Dank ausgeblieben. Zähe, langwierige Verhandlungen mit dem festen Vorsatz auf seiten beider Regierungsparteien, tatsächlich zu positiven Lösungen zu kommen, sind an die Stelle der „unabsehbaren Folgen“ getreten und haben zu diesem vorliegenden Vertrag geführt. Mit Befriedigung und Stolz kann daher festgestellt werden, daß erstmalig eine freigewählte Volksvertretung diesem Konkordats-Teilabkommen zwischen dem Heiligen Stuhl und der Republik Österreich seine Zustimmung gegeben hat.

Das Konkordat, welches die Verhältnisse zwischen Kirche und Staat regelt, wurde von der Bundesregierung im Dezember 1957 anerkannt, allerdings mit dem Hinweis, daß dieses in einigen Punkten mit der österreichischen Rechtsordnung in Widerspruch stehe. Bei den daraufhin eingeleiteten Verhandlungen mit dem Heiligen Stuhl wurde aber immer wieder auf die Bestimmungen des Konkordates zurückgegriffen, und so bildete auch das Konkordat die Grundlage für diese Vermögensverhandlungen.

Durch die Besetzung Österreichs, die nachfolgenden Kriegs- und Nachkriegseinwirkungen wurden unserem Volk und Land unermessliche Schäden geistiger, seelischer und materieller Natur zugefügt, zu deren Behebung — soweit dies überhaupt noch möglich ist —, in erster Linie aber natürlich für die Behebung materieller Schäden, der Staat auf Grund des Artikels 26 des Staatsvertrages verpflichtet ist.

Dies trifft natürlich auch für sämtliche staatlich anerkannten Kirchengemeinschaften zu, die, wie wir alle wissen, durch die NS-Gesetzgebung besonders schwere Einbußen erlitten haben. Ich glaube daher heute ruhig sagen zu können, daß alle diese kirchenfeindlichen Maßnahmen im Endeffekt unsere Religionsgemeinschaften in eine Situation gebracht hätten, die sich von der derzeitigen Lage hinter dem Eisernen Vorhang nicht wesentlich unterscheiden würde.

Der katholischen Kirche wurde seit 1938 durch Vermögensentzug, Beschlagnahmungen, Wegfall der Kongrua, öffentlicher Patronate und dergleichen eine wesentliche Grundlage für eine gesunde Finanzierung der kirchlichen Einrichtungen und Besoldung des Personals entzogen. In trockenen Zahlen ausgedrückt würde sich diese Schadenssumme wahrscheinlich in Milliarden Grenzen bewegen.

Zur Wiedergutmachung dieser Verluste ist Österreich nicht nur formalrechtlich, sondern auch sittlich und moralisch verpflichtet. Der Entschluß der Kirche, sich mit der Entschädigung zu begnügen, wie sie im Vertrag festgelegt wurde, nämlich

a) mit der Rückführung rein kirchlicher Einrichtungen, wie Kirchen, Pfarrhöfe, Klostergebäude samt den dazugehörigen Grundstücken,

b) zur Erhaltung dieser aufgezählten Vermögenswerte mit 10 Prozent des ihr seinerzeit entzogenen Waldvermögens, das sind rund 5600 ha nutzbarer Wald, zuzüglich 560 ha für das Erzbistum Salzburg — die übrigen rund 90 Prozent dieses Waldbestandes fallen endgültig in das Eigentum der Republik Österreich zurück —,

c) mit einer jährlichen staatlichen Leistung von 100 Millionen Schilling,

d) mit dem Zugeständnis, weiterhin Kirchensteuer einzuheben,

beweist nun, daß eine sehr verantwortungsvolle Haltung gegenüber dem Finanzhaushalt unseres Staates von Seite der Kirche gezeigt wurde.

Das unangetastete Recht, weiterhin Kirchenbeiträge einzuheben, im Zusammenhang mit der Vermögensrückgabe und dem jährlichen Leistungsbeitrag wird vielfach als übertrieben

angesehen. Es wird behauptet, daß die durch die Besetzung zweifellos entstandenen Schäden sowieso durch das Einkommen aus dem Kirchenbeitragsgesetz 1939 abgedeckt worden seien. Gestatten Sie mir, meine sehr verehrten Damen und Herren, hiezu folgende Feststellungen zu treffen:

Die 1939 beseitigten staatlichen Leistungen für Kultuszwecke leben durch dieses Vertragswerk zum Teil wieder auf; nur zum Teil deshalb, weil die Dotation aus den Religionsfonds 1932 0,75 Prozent des Budgets betrug, 1960 bei einem Budgetrahmen von 41 Milliarden und einem Betrag von 100 Millionen Schilling jedoch nur 0,25 Prozent beträgt. Weiters stellt die Berechtigung zur Einhebung von Kirchenbeiträgen für die katholische Kirche absolut kein Novum dar und ist schon im Staatsgrundgesetz aus dem Jahre 1867 und auch im Konkordat aus dem Jahre 1933 verankert. Solche Beiträge wurden von der gläubigen Bevölkerung tatsächlich immer und jederzeit eingehoben. Die katholische Kirche wurde im Gegenteil im Jahre 1939 durch das Kirchenbeitragsgesetz auf der einen Seite und den Vermögensentzug, vor allem aber durch den Wegfall der Kongrua auf der anderen Seite ganz plötzlich vor eine Situation gestellt, die zu allem anderen angetan war, als die Finanzierung der kirchlichen Einrichtungen und der Besoldung der Kirchenbediensteten zu gewährleisten. Fehlten doch bei der Durchführung der gesetzlichen Bestimmungen jedwede Organisation, Erfahrungen und Unterstützung von seiten des Staates, um dieser neuen Situation Herr werden zu können.

Auf diesen vorerwähnten Umständen fußen schließlich und endlich auch heute noch die diversen Schwierigkeiten in der Bemessung und Hereinbringung der Beiträge sowie die krasse Unterschiedlichkeit im Gesamteinkommen der einzelnen Diözesen. Ich möchte daher bei dieser Gelegenheit nicht verabsäumen, an die kompetenten Stellen der Kirche das Ersuchen zu richten, der Vorschreibung der Kirchenbeiträge eine stärkere Staffelung nach sozialen und familiären Gesichtspunkten zugrunde zu legen.

Durch diesen Vertrag zwischen dem Heiligen Stuhl und der Republik Österreich ist, was die vermögensrechtlichen Belange betrifft, zwischen Kirche und Staat eine klare Linie bezogen worden. Ich darf hier vielleicht den Bibelspruch anführen: Gebt dem Kaiser, was des Kaisers ist, und Gott, was Gottes ist. Durch eine zähe und kluge Verhandlungstaktik, durch Verständnis und Ausdauer ist es gelungen, wenigstens auf diesem Gebiete zu einem Ergebnis zu kommen, das für beide Vertragspartner zufriedenstellend ist und für beide

Parteien die demokratische Freiheit und Existenz sichert.

Um dem Grundsatz der Gleichberechtigung vor dem Gesetz Rechnung zu tragen, müssen wir aber trachten, die berechtigten Wiedergutmachungsansprüche auch aller anderen staatlich anerkannten Religionsgemeinschaften ehestens unter Dach und Fach zu bringen.

Es ist nur zu hoffen, daß mit dem gleichen Ernst auch an die Lösung der beiden anderen Fragenkomplexe, Schule und Ehe, herangetreten wird. Ich möchte bei dieser Gelegenheit meine Koalitionsfreunde bitten, den Faden nicht zu lang zu spinnen.

Hohes Haus! Was die österreichischen Kirchengemeinschaften bis heute an kulturellen, sittlichen und moralischen Werten geschaffen haben, ist nicht wegzudenken, noch möchten wir es missen. Sie formen Menschen und Persönlichkeiten nach den Grundsätzen ihrer Religion und sind dadurch zu wichtigen Stützen unseres Staates geworden. Gerade in der Jetztzeit, wo die materiellen Werte alle anderen Werte, wie Moral, Sitte, Religion, Verantwortungsbewußtsein, die zur Aufrechterhaltung einer geordneten und gesunden Gesellschaftsordnung zumindest ebenso notwendig sind, zu überschatten drohen, ist es im vollsten Staatsinteresse gelegen, unsere Kirchen nicht nur großzügig zu dulden, sondern diesen auch im reichlichen Ausmaße Unterstützung zukommen zu lassen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der zweite Vertrag, der uns heute vorliegt, beinhaltet die Erhebung des Burgenlandes zu einer Diözese mit dem bischöflichen Sitz in Eisenstadt. Als burgenländisches Mitglied dieses Hohen Hauses, dem die Vertretung der Landesinteressen obliegt, darf ich das Zustandekommen dieses Vertrages in meinem sowie im Namen des gläubigen Volkes des Burgenlandes besonders begrüßen.

Als im Jahre 1921 das Burgenland, bestehend aus Gebietsresten der westungarischen Komitate Wieselburg, Ödenburg und Eisenburg, an Österreich angeschlossen wurde, war damit auch eine Regelung der kirchlichen Verwaltung für diese Gebiete notwendig geworden. Wie der Herr Berichterstatter schon dargestellt hat, unterstanden diese Teile kirchenrechtlich den Diözesen Raab und Steinamanger. Durch die neue Grenzziehung sah sich die Kirche vor große Schwierigkeiten gestellt, da eine Verwaltung von Raab und Steinamanger aus unmöglich geworden war. Im Mai 1922 betraute daher die Apostolische Nuntiatur in Wien im Einvernehmen mit dem Heiligen Stuhl den Erzbischof von Wien, Kardinal Piffl, mit den Funktionen eines Apostolischen Administrators des Burgenlan-

des. Ihm zur Seite wurde ein Provikar gegeben, zunächst aus der Erzdiözese Wien mit Sitz in Wien, später ein burgenländischer Geistlicher mit dem Sitz in Eisenstadt.

Die Aufgabe, die dem Erzbischof beim Aufbau des neuen kirchlichen Verwaltungsbereiches bevorstand, dürfte sicherlich nicht leicht gewesen sein, denn er wußte genau um die Einstellung der burgenländischen Geistlichkeit. Sie gehörte nämlich zu jenem Teil der Intelligenz, die, verbunden mit der Lehrerschaft, die burgenländische Heimat beim Anschluß nicht verließ. Der Kirchenfürst kannte aber auch die national-ungarisch betonte Erziehung, die die damalige Intelligenz genoß und die von heute auf morgen nicht so ohne weiteres vergessen werden konnte. An diese Tatsachen anknüpfend eröffnete er bei der offiziellen Übernahme des ersten burgenländischen Dekanates Halbtum seinen Untergebenen:

Meine Herren! Wir wissen um Ihre vortreffliche Einstellung als Geistliche, wir wissen aber auch um Ihre Gesinnung und bemerken hiezu: man kann seine Einstellung nicht wechseln, wie man das Hemd wechselt! Ich verweise aber darauf, daß Sie durch den Anschluß an Österreich an das Kulturzentrum Wien angeschlossen sind, das Brücke und Kulturträgerin nach dem Osten ist. Dieses Zentrum wird Ihnen vieles geben, und wir werden uns bemühen, daß Ihnen Österreich ein Vaterland werde!

Damit hat der Erzbischof nicht nur Feststellungen getroffen, sondern auch indirekt einen Auftrag gegeben, sowohl im Dienste der Kirche als auch im Dienste des neuen Bundeslandes mit dem Aufbau zu beginnen. Der Kirchenfürst wurde nicht enttäuscht und hat recht behalten: Hand in Hand mit den staatlichen Stellen und der harten, fleißigen Grenzbevölkerung wurde ein absolut staats- und kirchentreu Volk geformt, das heute als Vorposten an der toten Grenze zweier Welten steht. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Bis 1949 blieb die Apostolische Administration Burgenland in einer Art Personalunion mit Wien. In der NS-Zeit wurde das Burgenland, wie Sie ja alle wissen, von der Landkarte ausgeradiert, der nördliche Teil kam zu Niederdonau, der südliche zur Steiermark. Die kirchliche Verwaltung hat diese Trennung allerdings nie zur Kenntnis genommen, und es gab auch in der nazistischen Ära einen Verwaltungsbereich Burgenland. Es ist dies sicherlich ein nicht zu unterschätzendes Verdienst der Kirche und ihres gläubigen Volkes und ein eindeutiger Hinweis darauf, daß das Burgenland nach 1945 wieder erstehen sollte. Erst im Jahre 1949 betraute der Heilige Stuhl einen eigenen, nur im Burgenland tätigen Apostolischen Administrator.

Mit der Erhebung der Apostolischen Administration zur Diözese ist ein langgehegter Wunsch der burgenländischen Katholiken in Erfüllung gegangen. Es ist der Lohn und die Krönung für eine zähe und harte kirchliche Aufbauarbeit und öffnet der kirchlichen Verwaltung das Tor zu einer neuen Epoche. Mit der Erhebung zur Diözese wird aber auch die Zugehörigkeit des Burgenlandes zu Österreich als eine staatspolitische, abgeschlossene völkerrechtliche Realität anerkannt.

Hohes Haus! Hart an der eisernen Grenze steht als Ergebnis dieser Entwicklung und der Zusammenarbeit zwischen Kirche und den staatlichen Stellen ein Bollwerk der Freiheit, in dem sowohl die demokratische wie auch die Glaubens- und Gewissensfreiheit gewährleistet ist. Möge gerade dieser Geist auch jenseits der Grenzen Wurzel schlagen, um den unterdrückten Völkern und der verfolgten Kirche Mut und Kraft in ihrem schweren Kampf zu geben. *(Beifall bei der ÖVP.)*

**Vorsitzender:** Als nächster Redner ist zu Wort gemeldet Herr Bundesrat Handl. Ich bitte ihn, zu sprechen.

**Bundesrat Handl:** Hoher Bundesrat! Herr Staatssekretär! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte nicht in den Fehler verfallen, Dinge zu wiederholen, die entweder der Herr Berichterstatter oder mein sehr geehrter Herr Vorredner eindeutig und klar dargestellt hat. Es ist aber doch erforderlich, daß ich im Namen meiner Fraktion zu diesen beiden bedeutungsvollen Vorlagen einige grundsätzliche Bemerkungen mache und besonders auch darüber spreche, daß das Werk, wie wir bisher alle festgestellt haben, bis heute erst zur Hälfte gelungen ist. Denn zwei schwierige Probleme stehen in diesem Zusammenhange noch vor der Lösung: die Ehefrage und die Schulfrage. Dazu also einige Bemerkungen.

Daß das Konkordat vom Jahre 1933 beziehungsweise 1934 in seiner Entstehungsgeschichte und in seiner Gültigkeit nicht unbestritten ist, hat auch mein Vorredner zugegeben, und er hat in seinen Ausführungen auch einmal das Jahr 1933 und einmal das Jahr 1934 als Abschlußjahr dieses Konkordates bezeichnet. Dies hat gute Gründe. Die Regierung, die am 5. Juni 1933 das Konkordat mit dem Heiligen Stuhl abschloß, war legal. Sie hatte das Recht, Staatsverträge abzuschließen, und hat das in der üblichen Form getan. Die volle Gültigkeit durch den Beschluß der Volksvertretung konnte aber diesem Konkordat deshalb nicht mehr zuteil werden, weil bekanntlich durch die historischen Ereignisse das Parlament ausgeschaltet war und im Jahre 1934, als das Konkordat dann zur Genehmigung vorlag, ja eigens von einem

Rumpfparlament, bestehend aus 79 Abgeordneten, eine Verfassungsänderung vorgenommen werden mußte, eine Verfassungsänderung dahin gehend, daß in Hinkunft solche Verträge einer parlamentarischen Genehmigung nicht bedürfen.

Dies allein ist aber nicht der Grund, warum das Konkordat in seiner Fassung vom 5. Juni 1933 in der Beurteilung ernsthafter, objektiver Juristen, Staatsmänner und so weiter im Zwielicht dasteht. Es ist auch deshalb so schwierig zu sagen, welche Folgen eingetreten wären, wenn das Konkordat anerkannt worden wäre oder nicht, weil, ich wiederhole, gerade die staatspolitisch vielleicht bedeutendsten Angelegenheiten, Ehegesetzgebung und Schulgesetzgebung, durch die bisherigen Teilerfolge, über die wir uns restlos freuen und die wir eben jetzt behandeln, nicht gelöst sind. Ich bin kein Jurist und kein Ehefachmann im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen — ich habe nur das Glück, in einer glücklichen Ehe zu leben —, aber ich muß doch darauf hinweisen, daß jede Eheschließung nicht nur eine religiöse, sondern auch eine staatsrechtliche Angelegenheit ist, daß sich aus dem Ehevertrag wesentliche zivilrechtliche Folgen ergeben und daß daher diese Materie einer reiflichen Überlegung bedarf und es nicht ohne weiteres möglich sein wird, zu sagen: Bis hierher ist das gültig, und von morgen an gilt das Gegenteil! Aber wie gesagt, es ist nicht meine Absicht und meine Aufgabe, über das Eherecht besonders zu sprechen.

Ich möchte nur unterstreichen, daß zwischen den Tagen des Jahres 1934 und dem heutigen Tage jener wesentliche Unterschied besteht, den mein Vorredner nach meinem Empfinden richtig gekennzeichnet hat. Er sprach von einer frei gewählten gesetzgebenden Körperschaft, die nun aus freien demokratischen Entschlüssen heraus nach langwierigen Verhandlungen diese Verträge genehmigt oder, wenn sie wollte, auch verwerfen könnte. Frei gewählt, im Sinne unserer Verfassung dem Volke verantwortlich, sind wir alle berufen, Recht durch Gerechtigkeit zu üben. „Österreich ist eine demokratische Republik“, heißt es im Artikel 1 der Verfassung, „Ihr Recht geht vom Volk aus.“ Wir tragen die volle Verantwortung für das, was wir heute hier beschließen, nicht nur vor unserem Gewissen, sondern auch vor der gesamten Öffentlichkeit, jeder einzelne von uns — und das möchte ich besonders betonen — über den Kreis seiner Partei hinaus der gesamten Wählerschaft gegenüber. Denn wenn ein Staat durch den Fehler oder die Unterlassung einer Partei ins Unheil kommt, so leidet nicht nur ein Teil der Bevölkerung, sondern das untrennbare Ganze. Das müssen wir bei unseren Be-

schlüssen und bei unseren Entschlüssen immer wieder im Auge behalten.

Es wurde im Zusammenhang mit den vermögensrechtlichen Regelungen auch wiederholt auf die Kongrua hingewiesen. Wir wissen, daß die Kirche durch die Kongrua eine wesentliche Unterstützung hatte und daß sie imstande war, aus dem Ertrag dieser Kongrua, durch staatliche Zuschüsse und so weiter ihre Personallasten weitgehend zu decken. Die Einrichtung der Kirchensteuer — ich glaube, das müssen wir ganz offen aussprechen, und da scheiden uns keine Parteiengegensätze — ist in Österreich nie vom österreichischen Volk beschlossen, sondern das ist ein Oktroi gewesen in der NS-Zeit. Sie ist nie populär geworden. (*Ruf bei der ÖVP: Welche Steuer ist populär?*) Und wahrscheinlich wären wir alle miteinander froh darüber, wenn die Kirche zur Gänze auf die Kirchensteuer verzichten könnte. Sie kann es nicht aus guten Gründen. Aber ich glaube doch, im Namen unserer Fraktion auch sagen zu dürfen, daß wir von der Kirche beim jetzigen Anlaß die Überprüfung bezüglich einer gerechten sozialen Staffelung erwarten, damit Härten beseitigt werden und dadurch auch ein besseres Gefühl der Gläubigen dieser Einrichtung gegenüber geschaffen wird. Auch darin stimme ich mit meinem Vorredner hundertprozentig überein.

Ich darf daran erinnern, daß ich am 19. Dezember 1958, als wir erstmalig in diesem Hohen Hause die provisorische Regelung beschlossen haben, sagen durfte, daß wir dasselbe Entgegenkommen und dieselbe Gerechtigkeit nicht nur für die im Provisorium direkt betroffenen anerkannten Kirchen — das sind noch die evangelische und die altkatholische Kirche — verlangen, sondern auch für die anderen Religionsgemeinschaften, für die israelitische Kultusgemeinde, erwarten, da doch die Juden bekanntlich in der NS-Zeit die allerschwersten Opfer an Gut und Leben bringen mußten. Es ist wirklich ein hohes Gebot der Zeit, daß wir auf diesem wichtigen Gebiet der Entschädigung reinen Tisch machen und auch die Wünsche dieser Religionsgemeinschaft befriedigen, soweit es die Finanzen erlauben.

Vielleicht ist es nicht unangebracht, darauf hinzuweisen — es geschah auch im Hohen Nationalrat —, daß in diesem Zusammenhange Entschädigungswünsche in Erinnerung gerufen werden, die restlos zu erfüllen wir noch nicht imstande waren. Denken wir an die Wünsche der Kriegsbeschädigten, der Bombengeschädigten, der Heimkehrer, der Heimatvertriebenen und verschiedener anderer Teile der Bevölkerung, die durch das unmenschliche System der NS-Zeit und durch



die fürchterliche Kriegszeit und so weiter besonders hart betroffen wurden.

Wir dürfen in diesem Zusammenhang auch nicht verhehlen, daß es eine kluge Taktik ist, wenn wir ungefähr gleichzeitig mit der heutigen vermögensrechtlichen Regelung gegenüber der Kirche auch die Rentner bedenken, da wir ja schon morgen oder übermorgen Gelegenheit haben werden, auch die Aufbesserung der Kleinstrenten zu beschließen und Tausenden von Menschen, die mit unzulänglichem Einkommen in bitterer Not leben müssen, ihre Situation einigermaßen zu erleichtern.

Soweit sind also, wie ich glaube, die Standpunkte durchaus klar umrissen, und ich darf ohne Übertreibung und ohne Selbstbeweihräucherung sagen, daß die Sozialisten bei den schwierigen Verhandlungen, die dem Abschluß dieser Verträge vorangegangen sind und die einen Zeitraum von eineinhalb Jahren umfaßten, viel guten Willen, viel Verständnis und auch viel Sachkenntnis an den Tag gelegt haben. Wir dürfen daher hoffen, daß bei den weiteren zu behandelnden Fragen ebenfalls dasselbe Verständnis auf beiden Seiten gefunden werde.

Mein Herr Vorredner meinte, mit deutlichem Blick zu uns gewendet — ich gebe den Blick freundschaftlich und liebevoll zurück (*Heiterkeit*) —: Spinnt den Faden nicht zu lang! Ich bin vielleicht der einzige in diesem Hohen Hause, der das Glück oder Unglück hatte, wie man es nimmt, seit 1946 dem engsten Komitee für die Schulgesetzverhandlungen anzugehören. Ich könnte die drei letzten Herren Unterrichtsminister der Zweiten Republik, Herrn Dr. Hurdes, Herrn Dr. Kolb und Herrn Dr. Drimmel — ich bedaure, daß er nicht mehr anwesend sein kann —, als Zeugen dafür aufrufen, daß wir uns all die Jahre seit 1946 unter allen Ministern ehrlich bemüht haben, das Problem der Schulgesetzgebung zu lösen, und daß wir leider zu keinen befriedigenden Ergebnissen gekommen sind, nicht zuletzt deshalb nicht, weil gerade dann, wenn wir knapp vor dem Abschluß der Verhandlungen standen, wie im Jahre 1954, als auf höchster Ebene zwischen Raab und Schärf und anderen eine ganz grundsätzliche Einigung über alle Fragen erzielt wurde, am nächsten Tag Querschüsse gefallen sind, die wahrhaftig nicht von der linken Seite kamen, sehr verehrter Herr Ingenieur! Sie kamen von der anderen Seite, die auch heute noch mitunter gern scharf schießt, auch dort, wo eine gewisse Mäßigung wünschenswert wäre. Wenn Sie Lust haben, brauchen Sie nur die Berichte über die Sonntagstagung des katholischen Lehrerbundes in Graz nachzulesen, und Sie werden finden,

daß auch dort nicht gerade blind geschossen wurde, sondern sehr deutlich ein Standpunkt vertreten worden ist, der von einem Kompromiß noch weit entfernt ist.

Ich darf hier auf die Ausführungen des Herrn Dr. Dipl.-Ing. Weiß, des Obmannes des Unterrichtsausschusses des Hohen Nationalrates, bei der Behandlung dieser Materie im Hohen Hause drüben verweisen, der meinte: Der vermögensrechtliche Teil war ja der leichteste, weil es dabei keine weltanschaulichen Fragen zu lösen galt. Wir freuen uns über diesen glücklichen Abschluß und werden jetzt mit neuem Mut und neuer Kraft an die beiden anderen Teile herangehen — und da meinte er, entweder in unvollständiger Darstellung oder vielleicht ist es wirklich seine Überzeugung, daß die Schulfrage die leichteste sein werde, denn bei der Schule handle es sich nur um zwei Dinge: erstens um den Religionsunterricht in berufsbildenden Schulen und zweitens um die Subventionierung der konfessionellen Privatschulen.

Dazu möchte ich, da ich, wie ich gesagt habe, das Glück oder Unglück hatte, bei allen Schulgesetzverhandlungen dabei gewesen zu sein, in aller Deutlichkeit sagen, daß diese zwei Fragen, die Herr Dr. Weiß als die wesentlichen ansieht, am allerleichtesten zu lösen wären, wenn wir imstande wären, die grundsätzlichen Fragen einer einvernehmlichen Lösung zuzuführen.

Ich darf mit der Subventionierung der konfessionellen Schulen anfangen. Sie wurde von den Sozialisten schon im Jahre 1934 in einem zahlenmäßig ganz genau begrenzten Rahmen zugestanden, und zwar in Form von 300 Dienstposten, die für die konfessionellen Schulen durch das Unterrichtsministerium errechnet waren und die wir einschließlich von 70 Posten im Burgenland akzeptierten. Es gab keine Differenz in der Auffassung, es gab keine Differenz in der Summenbestimmung und so weiter. Aber dabei geht es um die grundsätzliche Frage, ob der Bestand der öffentlichen Schule als allgemeiner Simultanschule, wie sie in Österreich seit dem 14. Mai 1869 durch das allgemein bekannte Reichsvolksschulgesetz besteht und sich ausgezeichnet bewährt hat, ungeschmälert gesichert ist, oder ob das eintreten soll, was im Konkordat vom Jahre 1933 festgelegt ist, daß nämlich durch die Subventionierung die Gleichwertigkeit der konfessionellen Schulen mit den staatlichen Schulen angebahnt werden muß.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Das Problem ist viel zu schwierig, als daß ich es jetzt hier — die Zeit ist sehr vorgeschritten — in einer kurzen Debatte erschöpfend

und allgemeingültig darstellen könnte. Ich darf aber doch sagen: Mit der Änderung des Charakters einer Schule von der Privatschule zur staatlichen Schule ändern sich auch die Rechte der bisherigen Schulverwalter und Schulerhalter ganz wesentlich. In einer Privatschule hat der Schulerhalter das Recht, die Lehrpersonen zu ernennen, wenn sie die staatlichen Voraussetzungen der Prüfung und so weiter erfüllen. In einer staatlichen Schule, die die Lehrer vom Staate bezahlt bekommt, hat die Diensthoheit über die Lehrpersonen natürlich nicht die einzelne Dorfgemeinde, die das Schulhaus baut, und nicht die einzelne Schulgemeinde, die die Kinder in diese Schule schickt, sondern selbstverständlich das betreffende Land. Die Besoldung trägt seit dem Zustand von 1945 und auf Grund des Gehaltsgesetzes von 1956 der Bund. Daher ist auch die gesamte Personalfrage nicht mehr eine Frage des ursprünglichen Schulerhalters, sondern selbstverständlich eine Frage der Öffentlichkeit, des Landes und des Staates, und wir alle wissen, wie schwer Probleme der Stellenbesetzung auf dem Schulsektor zu behandeln sind. Das also zur Subventionierung.

An sich bestehen hier bei maßvoller Begrenzung keine allzu großen Schwierigkeiten. Es wird nicht angehen, für jede Schulklasse mittleren Charakters zwei Lehrpersonen zu verlangen, für jede Hauptschulklasse eineinhalb Lehrpersonen, für jede Volksschulklasse eine Lehrperson, sonst aber alle Rechte der Privatschulen weiter für sich zu behalten. Das ist unmöglich, das ist ein Widerspruch in sich. Aber man wird einen Ausweg finden, wenn man — und jetzt berühre ich ein heißes Eisen — das unselige Schlagwort, das diese Atmosphäre unendlich vergiftet hat, „konfessionelle Elternwahlschule“ für alle Zeiten aus dem Sprachschatz streicht und sich nur mehr auf das Gesetz aus dem Jahre 1868 beschränkt, in dem ausdrücklich den Religionsgesellschaften das Recht zur Erhaltung von Privatschulen zugestanden ist, allerdings auf ihre Kosten. Wollen wir der Entwicklung Rechnung tragen und staatliche Zuschüsse zu diesen Kosten leisten, so bedeutet das noch immer nicht eine Ausweitung der Privatschule zur öffentlichen allgemeinen Schule, sondern es bleiben Ausnahmsbeschränkungen. Dies ist der eine Fragenkomplex.

Religionsunterricht in den Berufsschulen: Das Religionslehrergesetz aus dem Jahre 1949 regelt diese Materie eindeutig und klar, und wir selbst haben hier in diesem Hause vor nicht allzu langer Zeit im Anschluß an das Gehaltsgesetz auch die Gehaltsansprüche der Religionsinspektoren — erinnern Sie sich, meine sehr verehrten Damen und Herren — in großzügiger Weise und in so vollkommenem Ein-

vernehmen gelöst, daß Ihr Sprecher, der Herr Minister Dr. Kolb, und meine Wenigkeit überhaupt keine differente Auffassung hatten und uns gegenseitig Beifall gespendet haben. Es ist also auch hier nicht eine Geldfrage und nicht der Justamentstandpunkt.

Meine Damen und Herren! Mögen mir die Nichtschulfachleute das jetzt verzeihen: Im Berufsschulsektor haben wir die Einrichtung, daß die Schüler nur einmal in der Woche durch 10 Stunden in die betreffende Gebietsberufsschule kommen oder nur in einem Turnus von sechs bis acht Wochen in die sogenannte Landesberufsschule. Jede Minute ist dort abgezirkelt. Der Religionsunterricht muß also zusätzlich entweder als 11. Tagesstunde oder als zusätzliche Stunde in den sechs Wochen, wo die Lehrlinge schon mit 50 Unterrichtseinheiten belastet sind, eingeführt werden. Meine Herren! Wenn wir 50 Stunden in der Woche in diesem Hohen Hause sitzen müßten, würden wir wahrscheinlich nicht sehr erfreut darüber sein. Die Lehrlinge müssen 50 Stunden in der Woche dort sitzen, müssen sich alle Vorträge und so weiter anhören und sollen dann in dem mit der Schule verbundenen Internat — mit Stockbetten und so weiter — ihre häuslichen Arbeiten verrichten und am nächsten Tag wieder frisch und munter um 7 Uhr beim Frühstück und um halb 8 Uhr beim Unterricht sein. Auch hier darf ich wirklich ohne Übertreibung als Fachmann auf diesem Gebiet sagen, daß die Schwierigkeiten nicht etwa in einem Justamentstandpunkt, der Religionsunterricht darf sein oder darf nicht sein, sondern in rein sachlichen Erwägungen liegen. Daher werden beide Teile dieses Hohen Hauses ebenso wie die Verhandlungspartner in den entsprechenden Gremien alle Ursache haben, diese Dinge gewissenhaft, genau und sachlich zu erwägen.

Der Herr Dr. Weiß hat aber unrecht, wenn er meint, daß das die zwei schwierigsten Sachen sind. Viel schwieriger ist die einheitliche Schulorganisation, die es jedem begabten Kind ermöglicht, eine seinen Leistungen entsprechende Laufbahn zu wählen. Dazu gehört Übertrittsmöglichkeit, Begabtenförderung und so weiter, ich brauche das nicht aufzuzählen. Auch die Verlängerung der Schulpflicht um mindestens ein Jahr wird uns beschäftigen müssen. In vielen Kulturstaaten ist sie schon um zwei Jahre verlängert worden, und wir werden nicht zurückbleiben können. Ich will nicht das Gespenst aus dem Osten an die Wand malen, der uns mit Ingenieuren und so weiter — lesen Sie die Statistiken! — schon längst überholt hat, sondern ich darf auch auf die westlichen Staaten hinweisen, die mit der neunjährigen Schulpflicht nicht mehr aus-

kommen und, wie zum Beispiel England, auf zehn Jahre übergehen. Ich darf vielleicht, nicht mit Schadenfreude, sondern mit großem Bedauern feststellen, daß die Amerikaner mit ihrem heutigen Schul- und Erziehungssystem absolut nicht einverstanden sind, daß sie mit ihrer absoluten Freiheit, die ich in einer amerikanischen Schule in Wien beobachtet habe, nicht weiterkommen. Der Schüler hat während des Unterrichtes seinen Stuhl hingestellt und ist irgendwo hingegangen. Ich habe den Lehrer gefragt: Wohin geht denn der Bub? Die Antwort war: Nun, der geht in die Bibliothek hinüber und wird sich dort Bücher heraussuchen. Ich sagte: Na, schön, schön, aber wann wird er wieder zurückkommen? Der Lehrer antwortete: Bitte, das interessiert mich nicht, ich habe zu ihm so viel Vertrauen, daß er kommt, wenn er das, was er in der Bücherei sucht, gefunden hat. — Ich wäre als pensionierter Lehrer und Schulinspektor noch immer meinen jetzt aktiven Kollegen neidig um ihr angenehmes Wirken, wenn wir zu den Schülern wirklich so viel Vertrauen haben könnten, daß sie während dieser Abwesenheit nur das tun, was in ihrem Programm steht. Wir haben immer starke Bedenken bei solchen Absenzen.

Es geht also um die einheitliche Schulorganisation, es geht um die Verlängerung der Schulpflicht um ein oder zwei Jahre, und es geht um das derzeit heißeste Eisen, um die künftige Ausbildung der Lehrer. Bitte, glauben Sie mir ehrlich: Ich habe nichts mehr davon, ich werde nicht mehr graduiertes Akademiker oder irgendwie doppelter Doktor werden, aber die heutige Ausbildung der Lehrer ist unzulänglich und unmöglich, weil sie in einem Zeitraum von fünf Jahren Allgemeinbildung bis zur Hochschulreife, wie das Realgymnasium, und Berufsbildung bis zur Befähigung, Lehrer zu sein, vermittelt. Nun sagt die ÖVP: Verlängerung um ein Jahr! Es fiel vorhin der Vergleich vom Rock des 16jährigen, den man mit 40 Jahren noch tragen muß, und der Herr Unterrichtsminister war so freundlich, auf seinen Rock zu zeigen. Ich glaube nicht, daß er den seit seinem 16. Lebensjahr anhat, er wollte nur andeuten, daß sein Rock größer geworden ist. Glauben Sie mir: Den Rock kann man nicht flicken, indem man ihm Seitenteile einsetzt. Die Lehrerausbildung muß grundlegend geändert werden. Es handelt sich um die Hochschulbildung für alle Lehrer, und wir werden eine Form finden müssen, wie man sie in Deutschland gefunden hat, und ich bin überzeugt davon, daß diese Form nicht zum Nachteil der Schule, nicht zum Nachteil des Volkes und nicht zum Nachteil des Lehrerstandes sein wird, obwohl ich absichtlich

den Lehrerstand als letztes nenne, weil doch immer von böswilligen Beurteilern gesagt wird: Nun, die Lehrer wollen eben Akademiker sein, damit sie mehr bezahlt bekommen! So naiv sind die Lehrer nicht, sondern sie wissen ihre sehr bescheidenen Wünsche in den Gesamtrahmen einzuordnen.

Weil wir heute über das Verkehrswesen gesprochen haben, darf ich nicht verhehlen, daß bekanntlich alle öffentlich Angestellten am Hungertuch nagen; ein Gewerkschafter hat aber letztlich zugegeben, daß das Hungertuch in vielen Fällen zwei, in manchen Fällen schon vier Räder hat, und wir haben so auch in der Hinsicht mancherlei Sorgen und mancherlei Beschwerden.

Aber bitte, der Ernst des Problems ist so groß und so grundlegend, daß wir diese Frage auch nicht mit Schlagworten, nicht mit Versammlungsreden und auch nicht mit schönen Entschließungen lösen können, sondern wir müssen uns wirklich ehrlich und aufrichtig — spinnen wir den Faden nicht zu lang! — zusammensetzen. Denn ich glaube, ein Stück Volksweisheit hat noch immer seine Berechtigung: Wo ein Wille ist, dort findet sich auch ein Weg.

Wenn auf beiden Seiten guter Wille ist, dann werden wir zu guten Schulgesetzen kommen, die wahrhaftig keine Angelegenheit der Sozialisten sind und auch keine Angelegenheit der Volkspartei und auch nicht eine Angelegenheit der Freiheitlichen Partei oder irgendeiner anderen Partei, sondern eine Angelegenheit des ganzen Volkes. Denn jeder einsichtige Mensch weiß: Die Schule ist keine Lehrerangelegenheit. Die Schule ist eine Volksangelegenheit von eminenter Wichtigkeit und Bedeutung, denn durch die Schule wird zwar nicht der Beruf endgültig geformt, aber die Grundlage für alle Berufe, die wir ausüben und die Tausende und Millionen ausüben, wird durch die Schule gelegt. So wie wir alle einem guten Lehrer auch heute noch dankbar sind und seiner in Ehren gedenken, so hoffen wir, daß unsere Jugend dereinst auf gute Lehrer und auf eine gute Schulbildung stolz sein kann. Das mußte ich zu den schwierigen Fragen der offenen Konkordatsteile, wenn ich so sagen darf, zur Frage der Ehe und der Schule, sagen.

Ich glaube, daß die Errichtung der Diözese Burgenland helle Freude auf beiden Seiten ausgelöst hat. Ich glaube nicht, daß es einen Sozialisten im Burgenland gibt, der die Errichtung eines selbständigen Bistums, einer selbständigen Diözese bedauern würde. Wir unterstreichen aber in ganz bewußter Absicht, daß mit dem heutigen Tag nicht nur ein kirchlicher, sondern auch ein eminent staatlicher

Akt gesetzt wird. Der bisherige Zustand, daß das Burgenland der Form nach zu den Diözesen Raab und Steinamanger, de facto aber zur Kirchenprovinz Wien gehört, war eine Halbheit und nicht gut. Solche halbe Lösungen nähren nämlich immer wieder im Unterbewußtsein — nach Freud — gewisse Sehnsüchte nach bestimmten Entwicklungsmöglichkeiten. Wir freuen uns also über die Errichtung einer selbständigen Diözese, und wir hoffen, daß der Bischofsstuhl bald besetzt wird.

Nun richte ich wieder eine Bitte an die rechte Seite dieses Hohen Hauses. Mein Vorredner schloß ungefähr mit den Worten: Diese Diözese wird eine Heimstätte der demokratischen Freiheiten und der Gewissensfreiheit sein. Wir hegen dieselbe Hoffnung, wir freuen uns darüber — und damit möchte ich schließen —, daß sich die Kirche sei dem Jahre 1945 auf ihren eigentlichen Wirkungskreis zurückgezogen hat, daß sie sich in die politischen Auseinandersetzungen, in den Wahlkampf und so weiter überhaupt nicht einschaltet. Wir freuen uns darüber, daß sie ihr Recht, das sie begehrt, auf demokratischem Weg zu erreichen versucht. Wir hoffen daher, daß in Zukunft auf diesem Gebiete ein guter Friede bestehen werde. Es wäre, glaube ich, ein schlechter Abschluß, wenn ich sagen wollte, wir sollen nicht in den Fehler verfallen, den manche Zeitungen machen, gleichgültig, ob sie nun in Österreich oder in Rom geschrieben werden. Werten wir die Taten höher als die Entgleisungen einzelner Menschen und bemühen wir uns, möglichst viele gute Taten zu setzen und gute Lösungen zu finden; dann wird uns das österreichische Volk dankbar sein! (*Lebhafter Beifall bei der SPÖ. — Beifall bei Bundesräten der ÖVP.*)

**Vorsitzender:** Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen. Wünscht einer der Herren Berichterstatter das Schlußwort? — Dies ist nicht der Fall.

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung, die ich über die beiden Beschlüsse des Nationalrates getrennt vornehme.

*Bei der getrennt durchgeführten Abstimmung beschließt der Bundesrat, gegen die beiden Beschlüsse des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.*

#### **6. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 6. Juli 1960: Freundschafts- und Niederlassungsvertrag zwischen der Republik Österreich und dem Kaiserreich Iran**

**Vorsitzender:** Wir gelangen nun zum 6. Punkt der Tagesordnung: Freundschafts- und Niederlassungsvertrag zwischen der Republik Österreich und dem Kaiserreich Iran.

Berichterstatter ist Herr Bundesrat Appel. Ich bitte ihn, zum Gegenstand zu referieren.

Berichterstatter **Appel:** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Der uns vorliegende Beschluß des Nationalrates hat den Abschluß eines Freundschafts- und Niederlassungsvertrages zwischen der Republik Österreich und dem Kaiserreich Iran zum Gegenstand.

In diesem Vertrag wird der Wunsch ausgedrückt, die wirtschaftliche und technische Zusammenarbeit beider Staaten zu verstärken. Ferner soll durch diesen Vertrag das Niederlassungsrecht von österreichischen Staatsbürgern im Iran und umgekehrt geregelt werden.

Das Vertragswerk enthält 16 Artikel, außerdem ist eine Erklärung angeschlossen, die das Armenrecht und die Prozeßkostensicherstellung betrifft.

Im wesentlichen enthält das Abkommen allgemeine Bestimmungen deklaratorischen Charakters und unter anderem Niederlassungsbestimmungen für physische und juristische Personen, Bestimmungen über den Schutz des Eigentums österreichischer und iranischer Staatsangehöriger, weiters Bestimmungen über das in Familiensachen anzuwendende Recht, Vorschriften über die Nachlaßregelung, über die Rechtshilfe in Zivil- und Handelssachen und schließlich Bestimmungen über die Befreiung von militärischen und paramilitärischen Dienstpflichten mit Ausnahme der Heranziehung zum Einsatz bei Naturkatastrophen.

Dieser Vertrag gewährt den beiderseitigen Staatsangehörigen Einreise, Aufenthalt, sowie Berechtigung zur Niederlassung und zur Ausübung von Erwerbstätigkeit im Staatsgebiet des anderen Vertragspartners im Rahmen der innerstaatlichen Gesetzgebung auf der Basis des Völkerrechtes und nach dem Grundsatz der Meistbegünstigung. Einwanderungsbeschränkungen sind unter der Bedingung zugelassen, daß sie nicht einseitig diskriminierend sind. Bei Ausübung einer selbständigen Erwerbstätigkeit genießen die beiderseitigen Staatsangehörigen auf dem Gebiet des anderen Staates die gleiche Behandlung, die den Angehörigen der meistbegünstigten Nation zuteil wird.

Auch hinsichtlich des Schutzes der Person und des Eigentums, des Zutritts zu den Gerichten und der Verhandlungen vor diesen, mit Ausnahme des Armenrechts und der Sicherheitsleistung für Prozeßkosten, gilt der Grundsatz der Meistbegünstigung.

Österreich hat bereits im September 1936 und im Juni 1937 einen Freundschafts- und Schiedsvertrag beziehungsweise ein Niederlassungsübereinkommen mit dem Iran unterzeichnet. Infolge der Ereignisse des Jahres 1938 traten die Verträge nicht mehr in Kraft.

Das gegenständliche Vertragswerk stützt sich im wesentlichen auf die beiden österreichisch-iranischen Verträge der Jahre 1936 und 1937, es enthält aber auch Bestimmungen, wie sie in den Niederlassungsverträgen zwischen dem Iran einerseits und der Schweiz und Großbritannien andererseits enthalten sind. Neu in diesem Vertragswerk ist die Gleichstellung mit den Angehörigen der meistbegünstigten Nation.

Da dieser Vertrag einen politischen Staatsvertrag nach Artikel 50 der Bundesverfassung darstellt und in einigen Bestimmungen Gesetzesändernd ist, bedarf er gemäß Artikel 50 der Bundesverfassung in der Fassung von 1929 auch der Zustimmung des Bundesrates.

Der Vertrag tritt nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft. Die Geltungsdauer ist vorläufig mit fünf Jahren begrenzt. Wird der Vertrag nach Ablauf dieser Zeit nicht gekündigt, gilt er als auf unbestimmte Zeit verlängert. Für diesen Fall ist eine sechsmonatige Kündigungsfrist vorgesehen.

Der Ausschuß des Bundesrates für auswärtige Angelegenheiten hat in seiner heutigen Sitzung das Vertragswerk behandelt und mich beauftragt, namens des Ausschusses dem Hohen Bundesrate zu empfehlen, gegen den Beschluß des Nationalrates zu diesem Vertragswerk keinen Einspruch zu erheben.

**Vorsitzender:** Ich danke dem Herrn Berichterstatter. Wünscht jemand das Wort? — Das ist nicht der Fall. Die Debatte entfällt daher. Wir schreiten zur Abstimmung.

*Bei der Abstimmung wird der Antrag des Berichterstatters angenommen.*

**7. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 12. Juli 1960: Vertrag zwischen der Republik Österreich und dem Fürstentum Liechtenstein zur Feststellung der Staatsgrenze und Erhaltung der Grenzzeichen**

**Vorsitzender:** Wir gelangen nun zum 7. Punkt der Tagesordnung: Vertrag zwischen der Republik Österreich und dem Fürstentum Liechtenstein zur Feststellung der Staatsgrenze und Erhaltung der Grenzzeichen.

Berichterstatter ist Frau Bundesrat Adele Obermayr. Ich bitte sie, zum Gegenstand zu referieren.

**Berichterstatterin Adele Obermayr:** Hoher Bundesrat! Sehr geehrte Herren und Damen! Wir haben uns mit dem Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 12. dieses Monats, betreffend den Vertrag zwischen der Republik Österreich und dem Fürstentum Liechten-

stein zur Feststellung der Staatsgrenze und Erhaltung der Grenzzeichen, zu beschäftigen.

Der Text des Vertrages liegt samt den formalen Berichtigungen gedruckt vor. Wir haben den Text nicht erst hier gedruckt bekommen, sondern frühzeitig genug zugesandt erhalten, sodaß wir die Möglichkeit hatten, uns mit der Vorlage wirklich eingehend zu beschäftigen.

Es erübrigt sich daher, auf die einzelnen Artikel im Detail einzugehen. Ich möchte nur in Kürze erwähnen, daß die Vermessungs- und Vermarktungsarbeiten im Grenzgebiet Liechtenstein—Österreich schon vor dem zweiten Weltkrieg begonnen, dann unterbrochen, aber bald nach Beendigung des zweiten Weltkrieges wieder aufgenommen wurden. Diese Arbeiten sind abgeschlossen, und der Entwurf des Vertrages wurde bereits am 17. März dieses Jahres in Vaduz unterzeichnet.

Ob nun die Markierungen in 1500 oder 2000 m Höhe oder in tiefen Talsenkungen, in Felsmarkierungen, in Granitsteinen, Doppelsteinen oder Marmorsteinen, mit Grenztafeln oder Eisenstangen und so weiter festgelegt sind, wie sie im Verzeichnis der Grenzzeichen aufscheinen, damit haben wir uns nicht mehr zu beschäftigen.

Wir hatten in der Ersten Republik einen Völkerbund. Jetzt haben wir eine NATO, eine UNO, und man spricht oder schreibt noch viel mehr von einem vereinten oder geeinigten Europa. Dessenungeachtet ist es, bis dieses einmal erreicht sein wird, sicherer und beruhigender, solche Verträge zu akzeptieren wie den vorliegenden, der vom Nationalrat am 12. dieses Monats zum Beschluß erhoben wurde.

Wir hatten mit dem Fürstentum Liechtenstein nie irgendwelche Auseinandersetzungen. Es wäre zu begrüßen, wenn wir Österreicher, speziell wir Tiroler, uns mit den Italienern auch so gut verständigen könnten wie mit dem Fürstentum Liechtenstein. Leider ist das nicht der Fall.

Der Ausschuß des Bundesrates für auswärtige Angelegenheiten hat sich heute vormittag auch mit diesem vorliegenden Beschluß des Nationalrates beschäftigt und mir die Ermächtigung erteilt, dem Hohen Bundesrat zu empfehlen, dagegen keinen Einspruch zu erheben.

**Vorsitzender:** Ich danke der Frau Berichterstatterin. Zum Wort hat sich niemand gemeldet. Wir schreiten nun zur Abstimmung.

*Bei der Abstimmung wird der Antrag der Berichterstatterin angenommen.*

**8. Punkt: Ausschüßergänzungswahlen**

**Vorsitzender:** Wir kommen nunmehr zu Punkt 8 der Tagesordnung: Ausschüßergänzungswahlen.

Durch den Tod des Bundesrates Dipl.-Ing. Babitsch ist es notwendig geworden, Ausschüßergänzungswahlen vorzunehmen.

Es liegt folgender Wahlvorschlag vor:

Bundesrat Feldgrill soll Mitglied des Ausschusses für auswärtige Angelegenheiten, des Geschäftsordnungsausschusses und des Ständigen gemeinsamen Ausschusses im Sinne des § 9 des Finanz-Verfassungsgesetzes 1948 und Ersatzmitglied des Ausschusses für wirtschaftliche Angelegenheiten an Stelle des verstorbenen Bundesrates Dipl.-Ing. Babitsch werden.

Falls kein Widerspruch erhoben wird, sehe ich von einer Wahl mittels Stimmzettel ab. — Widerspruch wird nicht erhoben.

Ich lasse die Wahl durch Erheben der Hände vornehmen.

Ich bitte jene Mitglieder des Bundesrates, die dem soeben bekanntgegebenen Wahlvorschlag ihre Zustimmung geben, um ein Händenzeichen. — Ich danke. Der Herr Bundesrat Feldgrill ist hiemit in die vorhin erwähnten Ausschüsse als Mitglied beziehungsweise als Ersatzmann gewählt. Ich frage ihn, ob er die Wahl annimmt.

**Bundesrat Feldgrill:** Ich nehme an.

**Vorsitzender:** Damit ist dieser Punkt der Tagesordnung erledigt.

Die Tagesordnung ist damit erschöpft.

Die nächste Sitzung findet morgen, Mittwoch, den 20. Juli 1960, 15 Uhr, statt. Die Tagesordnung ist bereits verteilt worden.

Die Sitzung ist geschlossen.

**Schluß der Sitzung: 18 Uhr 35 Minuten**