

Stenographisches Protokoll

172. Sitzung des Bundesrates der Republik Österreich

Donnerstag, 2. März 1961

Tagesordnung

1. Ergänzung der Abänderung des Mutterschutzgesetzes
2. Übereinkommen über die Anerkennung und Vollstreckung ausländischer Schiedssprüche
3. Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland über die Zollbehandlung der Donauschiffe

Inhalt

Personalien

Entschuldigungen (S. 4115)

Verhandlungen

Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 15. Feber 1961: Ergänzung der Abänderung des Mutterschutzgesetzes

Berichterstatterin: Rudolfine Muhr (S. 4115)
kein Einspruch (S. 4116)

Beschluß des Nationalrates vom 15. Feber 1961: Übereinkommen über die Anerkennung und Vollstreckung ausländischer Schiedssprüche

Berichterstatter: Mayrhauser (S. 4116)
kein Einspruch (S. 4116)

Beschluß des Nationalrates vom 15. Feber 1961: Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland über die Zollbehandlung der Donauschiffe

Berichterstatter: Römer (S. 4117)

Redner: Dr. Koref (S. 4117)

kein Einspruch (S. 4119)

Beginn der Sitzung: 14 Uhr

Vorsitzender **Eggendorfer**: Hoher Bundesrat! Ich eröffne die 172. Sitzung des Bundesrates.

Das Protokoll der 171. Sitzung des Bundesrates vom 14. Feber 1961 ist aufgelegt, unbeanstandet geblieben und gilt daher als genehmigt.

Entschuldigt für die heutige Sitzung haben sich die Bundesräte Ing. Helbich, Appel, Dr. Reichl, Gabriele, Gugg, Adele Obermayr und Stefanie Psonder.

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 übergeben. Die Ausschüsse haben diese Beschlüsse des Nationalrates bereits vorberaten.

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

1. Punkt: Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 15. Feber 1961: Bundesgesetz, womit das Bundesgesetz vom 28. November 1960, BGBl. Nr. 240, mit dem das Mutterschutzgesetz abgeändert wird, ergänzt wird

Vorsitzender: Wir gehen in die Tagesordnung ein und gelangen zum 1. Punkt: Ergänzung der Abänderung des Mutterschutzgesetzes.

Berichterstatter ist Frau Bundesrat Muhr. Ich bitte sie, zu referieren.

Berichterstatterin Rudolfine Muhr: Hoher Bundesrat! Der Karenzurlaub für berufstätige Mütter wurde durch die Mutterschutzgesetz-Novelle vom 28. November 1960 im Höchstmaß bis zur Vollendung des ersten Lebensjahres des Kindes verlängert. Über die Frage, ob Arbeitnehmerinnen Anspruch auf den verlängerten Karenzurlaub auch dann haben, wenn sie sich bereits vor dem Inkrafttreten des Gesetzes im Karenzurlaub befunden haben oder noch befinden, gab es verschiedene Auffassungen.

Aus diesem Grunde hat der Nationalrat in seiner Sitzung vom 15. Februar 1961 eine weitere Abänderung des Gesetzes beschlossen. So wurde dem Artikel I ein Artikel I a angefügt, nach dessen Bestimmungen Dienstnehmerinnen, die sich nach dem 31. Dezember 1960 im Karenzurlaub befunden haben oder noch befinden, auf Verlangen die Verlängerung des Karenzurlaubes bis zum Ablauf des ersten Lebensjahres des Kindes zu gewähren ist.

Eine Ergänzung des § 15 Abs. 2 des Mutterschutzgesetzes wurde auch im Artikel I der Novelle in der Hinsicht vorgenommen, daß die Zeit eines gewährten Karenzurlaubes auf die Dauer des Lehrverhältnisses nicht angerechnet wird.

Nach Artikel I a wird noch ein Artikel I b angefügt, wonach im § 40 Abs. 2 Z. 3 des Mutterschutzgesetzes die Worte „soweit es sich um Betriebe handelt, die der berg-

behördlichen Aufsicht unterstehen, das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau,“ durch die Worte „soweit es sich um Betriebe handelt, die der bergbehördlichen Aufsicht unterstehen, und um den letzten Satz des § 15 Abs. 2, das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau,“ zu ersetzen sind.

Artikel II besagt, daß sich die Zuständigkeit zur Vollziehung dieses Bundesgesetzes nach § 40 Abs. 2 des Mutterschutzgesetzes, BGBl. Nr. 76/1957, in der Fassung des Artikels I Z. 3 dieses Bundesgesetzes richtet.

Im Namen des Ausschusses für wirtschaftliche Angelegenheiten, der in seiner Sitzung heute vormittag diese Gesetzesänderung behandelt hat, darf ich den Antrag stellen, gegen diesen Gesetzesbeschluß keinen Einspruch zu erheben.

Vorsitzender: Zum Wort ist niemand gemeldet. Wir schreiten zur Abstimmung.

Bei der Abstimmung wird der Antrag der Berichterstatterin angenommen.

2. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 15. Feber 1961: Übereinkommen über die Anerkennung und Vollstreckung ausländischer Schiedssprüche

Vorsitzender: Wir gelangen zum 2. Punkt der Tagesordnung: Übereinkommen über die Anerkennung und Vollstreckung ausländischer Schiedssprüche.

Berichterstatter ist der Herr Bundesrat Mayrhauser. Ich erteile ihm das Wort.

Berichterstatter **Mayrhauser:** Hoher Bundesrat! Meine Damen und Herren! Schon in den zwanziger Jahren war man bestrebt, die aus der Verdichtung des internationalen Warenaustausches und des internationalen Reiseverkehrs sich ergebenden Rechtsstreitigkeiten durch schiedsgerichtliche Verfahren einer möglichst raschen Bereinigung zuzuführen. Aus diesem Grunde wurden das Genfer Protokoll über die Schiedsklauseln vom September 1923 und das Genfer Abkommen zur Vollstreckung ausländischer Schiedssprüche vom Jahre 1927 ausgearbeitet. Österreich ist diesen Abkommen bereits in den Jahren 1928 beziehungsweise 1930 beigetreten.

Aber schon in den nachfolgenden Jahren und insbesondere nach dem zweiten Weltkrieg ergaben sich in der Anwendbarkeit dieser Schiedsklauseln Schwierigkeiten verschiedenster Art. Auf Vorschlag der Internationalen Handelskammer befaßte sich der Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen mit der für das moderne internationale Wirtschaftsleben so bedeutungsvollen Schiedsge-

richtbarkeit als Rechtsinstitution. Ein Expertenkomitee wurde beauftragt, einen Vorschlag für ein Abkommen über die Anerkennung und Vollstreckung ausländischer Schiedssprüche auszuarbeiten.

Im Mai 1958 wurde dieser Vorschlag dann in New York auf einer von 45 Staaten beschickten Konferenz beraten. An den Beratungen nahm auch eine österreichische Delegation teil, die der Konferenz verschiedene Abänderungsvorschläge unterbreitete, die schließlich in dem am 10. Juni 1958 beschlossenen Übereinkommen ihren Niederschlag fanden.

Da einerseits die Zahl der Mitgliedsstaaten, die diesem Übereinkommen beitreten werden, bedeutend größer sein wird, als es bei den Genfer Abkommen der Fall war, und andererseits Österreich mehr als bisher bestrebt sein muß, seiner Exportwirtschaft neue Märkte zu erschließen, ist es für Österreich nicht nur zweckmäßig, sondern sogar notwendig, diesem Übereinkommen beizutreten.

Da dem Beitritt zu diesem Übereinkommen innerstaatlich gesetzesändernde Wirkung zukommt, ist gemäß Artikel 50 Bundesverfassung in der Fassung von 1929 die Genehmigung der beiden gesetzgebenden Körperschaften dieses Hauses erforderlich.

Hoher Bundesrat! Der Ausschuß für Verfassungs- und Rechtsangelegenheiten hat sich mit dem zur Debatte stehenden Beschluß befaßt, und in seinem Namen stelle ich den Antrag, der Hohe Bundesrat möge gegen den Beschluß, betreffend das Übereinkommen über die Anerkennung und Vollstreckung ausländischer Schiedssprüche, keinen Einspruch erheben.

Vorsitzender: Zum Wort hat sich niemand gemeldet. Wir schreiten zur Abstimmung.

Bei der Abstimmung beschließt der Bundesrat, gegen den Beschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

3. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 15. Feber 1961: Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland über die Zollbehandlung der Donauschiffe

Vorsitzender: Wir kommen zum 3. Punkt der Tagesordnung: Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland über die Zollbehandlung der Donauschiffe.

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

Berichterstatter Römer: Hoher Bundesrat! Meine Damen und Herren! Nach dem Ende des zweiten Weltkrieges war auch die Schifffahrt in Österreich lahmgelegt. Die möglichst rasche Behebung der Schäden und die Beseitigung aller Hindernisse waren Voraussetzung für die Wiederaufnahme des Güterverkehrs und später auch des Personenverkehrs.

Auch politische Schwierigkeiten, wie die Beschlagnahme der Schiffe und Anlegestellen der DDSG, mußten überwunden werden. Dann drängte der notwendige Güteraustausch zwischen den Nationen nach einer Regelung des Verkehrs. Entsprechend den Erfordernissen eines klaglosen Transportes wurden zwischen den Anrainerstaaten der Donau Vereinbarungen getroffen.

Die Bestimmungen über den Transitverkehr, die notwendige Überprüfung der zoll- und devisa-rechtlichen Vorschriften waren ein Hindernis für einen raschen und billigen Transport.

Bereits im Jahre 1945 wurden mit allen Donaustaaten Abkommen getroffen, um österreichischen Schiffen die Möglichkeit zu geben, auch außerhalb des österreichischen Staatsgebietes die Donau zu befahren. Schwierigkeiten, die auf staatsrechtlicher Ebene lagen, verhinderten bisher ein Abkommen zwischen der Republik Österreich und der deutschen Bundesrepublik. Ich darf hier eine Anfrage eines Herrn Kollegen beantworten. Die staatsrechtlichen Schwierigkeiten lagen darin, daß die Besatzungsmächte ein Übereinkommen mit der deutschen Bundesrepublik nicht duldeten. Ich glaube, damit die Anfrage des Herrn Kollegen beantwortet zu haben. Nun soll durch dieses Übereinkommen auch die zollrechtliche Behandlung der Donauschifffahrt mit dem einzigen Staate, mit dem bisher noch keine vertragliche Regelung erfolgt ist, geregelt werden.

Es mußte ein Übereinkommen über verschiedene Zollvorschriften, besonders für Tabak, weingeisthaltige Getränke sowie für alle Treibstoffe und Schmiermittel, getroffen werden.

Das Abkommen hat in Artikel 2 Abs. 1 und 2 und in Artikel 3 Abs. 2 gesetzeständernde Bestimmungen. Dieses Abkommen bedurfte daher der Genehmigung des Nationalrates gemäß Artikel 50 Abs. 1 des Bundes-Verfassungsgesetzes.

Nunmehr ist ein flotter, von allen unnötigen Beschränkungen und Erschwernissen befreiter Schiffsverkehr auf der Donau möglich. Er soll auch dazu beitragen, zuerst den Warenaustausch und, wie wir hoffen, später auch den Austausch auf einer höheren geistigen Ebene zwischen den einzelnen Völkern zu vermitteln.

Die besonderen Wünsche der Republik Österreich wurden in einem separaten Schreiben durch die Vertreter der Bundesrepublik Deutschland anerkannt, und es wurde diesen Wünschen voll und ganz Rechnung getragen.

Dieses Übereinkommen gilt für die Dauer von drei Jahren und wird, wenn es nicht sechs Monate vor Ablauf der Vertragsdauer gekündigt wird, jeweils für ein weiteres Jahr Geltung haben.

Der Finanzausschuß hat sich in seiner letzten Sitzung mit diesem vom Nationalrat genehmigten Übereinkommen befaßt und mich ermächtigt, im Hohen Bundesrat den Antrag zu stellen, gegen den Beschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

Vorsitzender: Zum Wort hat sich Herr Bundesrat Dr. Koref gemeldet. Ich erteile ihm das Wort.

Bundesrat Dr. Koref: Hoher Bundesrat! Zu dieser Vorlage ist ja an und für sich nicht viel zu sagen. Ich gebe aber meiner und — ich glaube da Ihrer Zustimmung sicher zu sein — auch Ihrer Genugtuung darüber Ausdruck, daß nun diese letzte Regelung innerhalb der Donau-Uferstaaten erfolgt ist und nunmehr die Zollbehandlung zwischen der deutschen Bundesrepublik und der Republik Österreich legislativ in Ordnung gebracht wurde.

Seitdem Österreich nach Erlangung seiner Souveränität wiederum die Möglichkeit hatte, der Belgrader Donaukonvention beizutreten, ist ja die Schifffahrt auf dem Donaustrom wieder völlig frei, und man darf wohl sagen, daß sie sich günstig und erfreulich entwickelt hat.

Ich möchte nur die Gelegenheit benützen, auf einen Umstand aufmerksam zu machen, von dem ich annehmen darf, daß er alle Mitglieder dieses hohen Gremiums interessiert, weil dieser Umstand schließlich von gesamtösterreichischer Bedeutung ist. Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die ein verstaatlichtes Unternehmen ist und früher den Titel „Erste privilegierte Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ führte, befindet sich, was die Personenschifffahrt anlangt, in einer recht ungünstigen Situation. Wenngleich sich der Frachtverkehr außerordentlich günstig entwickelt, was mit der allgemeinen Weltwirtschaftskonjunktur parallel läuft, unterliegt die Personenschifffahrt einer nicht zu verkennenden ersten Krise. Schon im Vorjahr hat sich der Vorstand der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vor die Notwendigkeit gestellt gesehen, den Personenschiffsverkehr erheblich einzuschränken. Es ist klar, daß die an der Donau gelegenen Uferge-

meinden, von denen viele nur durch die Donauschifffahrt mit dem übrigen Österreich verbunden sind und über keine andere Anschlußmöglichkeit verfügen, schwarz sehen — ich bitte, das nicht politisch zu nehmen (*Heiterkeit*) —, sie sind durch die Entwicklung der Dinge beunruhigt. (*Bundesrat Hofmann-Wellenhof: Dann sehen sie ja rot! — Neuerliche Heiterkeit.*) Wir müssen das sehr verständlich und begreiflich finden.

Im heurigen Sommer ist der Schifffahrtsverkehr unter Aufgebot aller nur möglichen Mittel wieder einigermaßen normalisiert worden. Ich kann nicht umhin, dem Vorstand der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft für diese verständige Haltung den Dank auszusprechen. Ich weiß aber aus dem Munde der verschiedenen Vorstandsmitglieder, daß das nicht so weitergeht und das heurige Jahr vermutlich das letzte sein wird, in dem ein solcher normalisierter Schifffahrtsverkehr wird aufrechterhalten werden können.

Eines der wichtigsten Schiffe der DDSG muß wegen völliger Überalterung aus dem Verkehr gezogen werden, eine Überholung ist nicht mehr rentabel; dieses Schiff muß verschrottet werden. Das ist der Grund, warum die DDSG im kommenden Jahr nach Aussage der Vorstandsmitglieder bei bestem Willen nicht mehr in der Lage sein wird, den Verkehr so wie bisher aufrechtzuerhalten.

Meine Damen und Herren! Ich glaube, daß es nicht notwendig ist, vor diesem Forum auseinanderzusetzen, was das fremdenverkehrspolitisch bedeutet. Der Donauweg Passau—Linz—Wien spielt im gesamtösterreichischen Donauverkehr eine große Rolle. Es ist ja auch in der Tat eine Landschaft, die ihresgleichen sucht. Es ist eines der reizvollsten Gebiete Österreichs überhaupt. Ich stehe nicht an, zu erklären, wenn ich mir in diesem intimeren Rahmen diese Bemerkung erlauben darf, daß die Strecke Passau—Linz sogar noch erheblich reizvoller ist als die Strecke Linz—Wien, weil sie viel naturbelassener, viel echter ist, wenngleich jenes Gebiet des köstlichen Getränkes entbehrt, über das die Wachau verfügt. Es ist unschilderbar schön, durch diese Landschaft zu fahren. Wenn nun den Fremden diese Möglichkeit genommen wird, so ist das absolut ein großer Verlustposten für uns alle, für das gesamte Österreich. Das sollen wir nicht verkennen.

Ich bitte um Entschuldigung, wenn ich jetzt sage: Die Wiener sind nicht so sehr davon überzeugt oder nicht so leicht davon zu überzeugen, daß auch außerhalb Wiens Leben existiert. (*Heiterkeit.*) Ich habe schon einmal von dieser Stelle aus gesagt: „Extra Vindobonam non est vita!“ Das kann man

nicht oft genug — ich muß wiederum um Verzeihung bitten — den etwas zur Überheblichkeit neigenden Wienern unter die Nase reiben. (*Heiterkeit. — Ruf bei der SPÖ: Wir werden uns an Linz anschließen!*) Man hat ja auch die schöne Wendung geprägt, die ebenso von Überheblichkeit zeugt: „Linz an der Tramway!“, obwohl gerade jene, die das aussprechen und glauben, weiß Gott wie geistreich das sei, Linz am allerwenigsten kennen. Jedenfalls aber ist die drittgrößte Stadt Österreichs — und deshalb habe ich mich ja zum Worte gemeldet — und damit auch das ganze Land Oberösterreich in eminentem Maße an einem normalen Verkehr auf der Donau interessiert, ja nicht nur das, nicht nur an einem normalen Verkehr, sondern man sollte eigentlich meinen, daß im Zuge der Entwicklung der Verkehr verbessert werden müßte, aber nicht verschlechtert werden dürfte.

Nun fahren die Vorstandsmitglieder der DDSG — ich mache ihnen daraus durchaus keinen Vorwurf, sondern das ist ihnen im Gegenteil sehr hoch anzurechnen — in den Ländern herum und unterziehen sich der nicht gerade erfreulichen Aufgabe, Bettelgänge zu unternehmen. Sie erklären, selbst außerstande zu sein, ein Ersatzschiff für das zu verschrottende Schiff zu erbauen, weil das die Ertragslage einfach nicht zuläßt, und sie haben nun in Wien, bei der niederösterreichischen Landesregierung, bei der oberösterreichischen Landesregierung, wahrscheinlich auch in Krems — ich weiß es nicht mit Bestimmtheit —, jedenfalls aber auch im Rathaus in Linz vorgeschlagen und angeklopft, ob wir nicht einen namhaften Beitrag zum Neubau eines modernen Schiffes leisten könnten. Weil das ja wohl nicht zu den Pflichtaufgaben der Gemeinde gehört und wir außerhalb dieser Pflichtaufgaben ohnehin kaum mehr irgendwelche Aufgaben erfüllen und Leistungen erbringen können, mußte ich natürlich die Antwort geben, daß ein solcher Beitrag nicht in Frage komme, daß dies ganz ausgeschlossen sei, denn dafür kommen ja nur Millionenbeträge ernstlich in Betracht. Ich kann momentan nicht sagen — mein altersschwaches Gedächtnis hat mich da verlassen —, wie viele Millionen Schilling für den Neubau eines solchen Schiffes erforderlich sind. Ich will aber die Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, ohne Ihre Aufmerksamkeit auf die angeführte tief bedauerliche Tatsache zu lenken, um Ihre geistige und moralische Zustimmung dahin gehend zu erhalten, daß es Aufgabe des Bundes sein wird, dafür zu sorgen, daß der Schiffskatalog der DDSG so ausfällt, daß sie ihren selbstverständlichen Aufgaben gerecht werden kann.

Ich habe von der Schönheit der Strecke Linz—Passau gesprochen, die fremdenverkehrspolitisch eine große Bedeutung hat. Ich möchte dazu — ich bitte um Entschuldigung, wenn ich das tue — noch eine persönliche Reminiszenz vorbringen. Entlang der Donau ist jetzt dank den ernstesten Bemühungen der oberösterreichischen Landesregierung der Ausbau der Donau-Uferstraße im Gange.

Wenn also die Schifffahrt klappt und wenn die Donau-Uferstraße fertig sein wird, wird dort in den Gemeinden, die zum großen Teil Notstandsgemeinden sind, wirklich neues Leben zu blühen beginnen. Ich habe selbst, als ich zum erstenmal im Jahre 1930 in den Nationalrat gewählt wurde, die Anregung gegeben, diese Donau-Uferstraße, die Nibelungenstraße, zu errichten. Ich bitte, nicht zu übersehen, daß es sich hier wirklich um eine historisch außerordentlich interessante Angelegenheit handelt. Ich will nicht allzuweit zurückgreifen und nehme an, daß in Ihnen allen eine gewisse Erinnerung lebendig wird und aufsteigt.

Aus dieser Nibelungenstraße ist bis vor wenigen Jahren nichts geworden, sodaß ich selber in meiner etwas boshaften Veranlagung den Ausdruck „Nie-gelungen-Straße“ geprägt habe, der volkstümlich geworden ist. (*Heiterkeit.*) Aber jetzt sind namhafte Teile dieser Straße fertig und befinden sich in einem ausgezeichneten Zustand, insbesondere auch

im Zusammenhang mit dem Jochenstein-Kraftwerk. Ich glaube, wenn diese Nibelungenstraße fertig sein wird, dann wird sie ein wertvoller Beitrag zur Hebung des österreichischen Fremdenverkehrs und damit ein Beitrag zum Ausgleich unserer defizitären Handelsbilanz sein.

Das alles ist ein Bündel, das ich Ihnen, meine sehr verehrten Damen und Herren, kurz vor Augen führen wollte, damit dann, wenn der Zeitpunkt wieder gekommen sein wird, darauf zurückzukommen und die warnende Stimme abermals zu erheben und vielleicht sogar entsprechende Anträge zu stellen, der gesamte Bundesrat um den Stand und die Bedeutung dieser Angelegenheit weiß. (*Allgemeiner Beifall.*)

Vorsitzender: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Wünscht der Herr Berichterstatter das Schlußwort?

Berichterstatter Römer: Danke. Ich verzichte.

Vorsitzender: Wir schreiten zur Abstimmung.

Bei der Abstimmung beschließt der Bundesrat, gegen den Beschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

Vorsitzender: Die Tagesordnung ist erschöpft.

Die nächste Sitzung wird auf schriftlichem Wege einberufen werden.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 14 Uhr 30 Minuten