

Stenographisches Protokoll

202. Sitzung des Bundesrates der Republik Österreich

Mittwoch, 22. Mai 1963

Tagesordnung

1. Verkehr mit Speisesalz
2. Abänderung des Eisenbahngesetzes 1957
3. Konsularvertrag zwischen der Republik Österreich und dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland
4. Protokoll über den Beitritt Israels zum Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen

Inhalt

Personalien

Entschuldigungen (S. 4899)

Bundesregierung

Zuschrift des Bundeskanzleramtes: Gesetzesbeschluß des Nationalrates, betreffend das Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1963 (S. 4899)

Verhandlungen

Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 17. April 1963: Verkehr mit Speisesalz
Berichterstatterin: Franziska Krämer (S. 4900)
kein Einspruch (S. 4900)

Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 17. April 1963: Abänderung des Eisenbahngesetzes 1957

Berichterstatter: Porges (S. 4901)

Redner: Novak (S. 4901)

kein Einspruch (S. 4900)

Beschluß des Nationalrates vom 17. April 1963: Konsularvertrag zwischen der Republik Österreich und dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland

Berichterstatter: Dr. Reichl (S. 4906)

kein Einspruch (S. 4900)

Beschluß des Nationalrates vom 17. April 1963: Protokoll über den Beitritt Israels zum Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen

Berichterstatter: Mantler (S. 4907)

kein Einspruch (S. 4907)

Eingebracht wurden

Anfragen der Bundesräte

Guttenbrunner, Dr. Koubek, Mayrhauser, Dr. Reichl, Dr. Fruhstorfer und Genossen an den Bundesminister für Unterricht, betreffend Ausbildungsbeihilfen für Lehrkinder (125/J-BR/63)

Guttenbrunner, Dr. Koubek und Genossen an den Bundesminister für Handel und Wiederaufbau, betreffend die Vergabe der Wohnung im Bundes-Straßenwärterhaus Trebesing, Kärnten (126/J-BR/63)

Beginn der Sitzung: 15 Uhr

Vorsitzender Dr. Gschnitzer: Hoher Bundesrat! Ich eröffne die 202. Sitzung des Bundesrates.

Die Protokolle der 200. Sitzung vom 18. April 1963 und der 201. Sitzung vom 19. April 1963 sind aufgelegt, unbeanstandet geblieben und gelten daher als genehmigt.

Entschuldigt für die heutige Sitzung haben sich die Bundesräte Ing. Harramach, Kaspar, Dr. Koubek, Schober und Schreiner.

Ich erlaube mir, den Herrn Bundesminister Proksch zu begrüßen. *(Allgemeiner Beifall.)*

Eingelangt ist ein Schreiben des Bundeskanzleramtes. Ich bitte die Frau Schriftführerin um dessen Verlesung.

Schriftführerin Rudolfine Muhr:

„An den Vorsitzenden des Bundesrates zu Handen des Herrn Parlamentsdirektors.“

Das Präsidium des Nationalrates hat dem Bundeskanzler mit Schreiben vom 19. April 1963, Zl. 53 d. B.-NR/1963, den beiliegenden Gesetzesbeschluß vom 19. April 1963 samt Bundesvoranschlag und Dienstpostenplan so-

wie Systemisierungsplan der Kraft-, Luft- und Wasserfahrzeuge des Bundes übermittelt.

Da dieser Gesetzesbeschluß zu den im Artikel 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.

Weiters wird in der Anlage je ein Exemplar des Berichtes des Finanz- und Budgetausschusses sowie der Spezialberichte zu den Gruppen I—XII und der vom Nationalrat angenommenen Entschlüssen übermittelt.

19. April 1963

Für den Bundeskanzler:

Loebenstein“

Vorsitzender: Ich danke. Das diene zur Kenntnis.

Eingelangt sind ferner jene Beschlüsse des Nationalrates, die den Gegenstand der heutigen Tagesordnung bilden. Ich habe diese Vorlagen gemäß § 29 der Geschäftsordnung den Ob-

4900

Bundesrat — 202. Sitzung — 22. Mai 1963

Vorsitzender

männern der zuständigen Ausschüsse zur Vorberatung zugewiesen. Die Ausschüsse haben diese Beschlüsse des Nationalrates vorberaten.

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

1. Punkt: Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 17. April 1963: Bundesgesetz über den Verkehr mit Speisesalz

Vorsitzender: Wir gehen in die Tagesordnung ein und gelangen zum 1. Punkt: Bundesgesetz über den Verkehr mit Speisesalz.

Berichterstatterin ist Frau Bundesrat Franziska Krämer. Ich bitte sie, zum Gegenstand zu berichten.

Berichterstatterin Franziska Krämer: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Der Gesetzesbeschluß des Nationalrates behandelt den Verkehr mit Speisesalz. Von bedeutenden medizinischen Wissenschaftlern unseres Landes, wie Universitätsprofessor Dr. Fellingner und allen Mitgliedern des Obersten Sanitätsrates, Universitätsprofessor Dr. Fuchsig, Universitätsprofessor Dr. Kutschera-Aichbergen und Primarius Dr. Kopf, wurde immer wieder auf die Bedeutung des jodierten Salzes als Prophylaktikum gegen Erkrankungen der Schilddrüse hingewiesen. Neben dieser Erkrankung der Schilddrüse findet man in jodarmen Gebieten unseres Landes auch eine Häufung der Fälle von Schwerhörigkeit bis Taubheit, die Verminderung geistiger Regsamkeit, aber auch Herzscheidigungen. Es gibt zahlreiche wissenschaftliche Beweise aus aller Welt, vorwiegend Untersuchungen in der Schweiz und in den USA, die bestätigen, daß bei Verwendung von jodiertem Salz diese Krankheitserscheinungen zurückgehen.

Der Anteil von jodiertem Salz am Gesamtspeisesalzverbrauch ist in Österreich in den letzten Jahren zurückgegangen. Im Jahre 1961 betrug der Verbrauch von jodiertem Salz in Österreich nur 27 Prozent, während in der Schweiz im Jahre 1960 der Verbrauch 90 Prozent ausmachte.

Die Frage, auf welche Weise dem jodierten Speisesalz in Österreich eine entsprechende Stellung und Bedeutung eingeräumt werden könnte, soll mit dem vorliegenden Gesetzentwurf wie folgt gelöst werden:

In § 1 wird der Gegenstand der Regelung umrissen.

§ 2 Abs. 1 besagt, daß den Herstellern und Importeuren die grundsätzliche Verpflichtung auferlegt wird, dem Salz 10 Milligramm Kaliumjodid je Kilogramm zuzusetzen und es unter der Bezeichnung „Vollsalz“ in den Verkehr zu bringen.

Absatz 2 besagt, daß im Verkehr mit Speisesalz die Bezeichnung „Vollsalz“ für unjodiertes Speisesalz verboten ist.

Die Absätze 3, 4 und 5 beinhalten Bestimmungen, die den Bezug des Vollsalzes erleichtern und den Bezug des unjodierten Speisesalzes beschränken sollen. Vollsalz unterliegt keinen besonderen Verpackungsvorschriften, wogegen unjodiertes Speisesalz nur in den von den Herstellern oder Importeuren in Verkehr gesetzten Verpackungen gehandelt werden darf und außerdem die Bezeichnung „unjodiert“ tragen muß. Das Auswiegen und Abfüllen aus diesen Verpackungen ist verboten.

§ 3 besagt, daß Einzelhändler stets Vollsalz vorrätig haben müssen und daß nur auf ausdrücklichen Wunsch des Verbrauchers unjodiertes Salz abgegeben werden darf.

§ 4: Hier werden die Landeshauptleute, in deren Gebiet häufig Erkrankungen der Schilddrüsen festgestellt werden, ermächtigt, nach Anhörung des zuständigen Landes-sanitätsrates anzuordnen, daß im Einzelhandel dieser Gebiete ausschließlich Vollsalz abgegeben und bei gewerbsmäßiger Herstellung von Brot und Gebäck in diesen Gebieten gleichfalls nur Vollsalz verwendet wird.

In § 5 ist festgelegt: Wer sich einer Verwaltungsübertretung im Sinne dieses Gesetzes schuldig macht, ist durch die Verwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 3000 S oder einer Arreststrafe bis zu 14 Tagen zu bestrafen.

In § 6 wird das Inkrafttreten dieses Gesetzes bestimmt. Dieses Bundesgesetz tritt mit Beginn des sechsten auf seine Kundmachung folgenden Monats in Kraft.

§ 7 besagt: „Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist das Bundesministerium für soziale Verwaltung betraut.“

Der Ausschuß für wirtschaftliche Angelegenheiten hat sich heute nachmittag in seiner Sitzung mit diesem Gesetzesbeschluß befaßt und mich ermächtigt, im Hohen Hause den Antrag zu stellen, gegen diesen Gesetzesbeschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

Vorsitzender: Ich danke für den Bericht.

Zum Wort ist niemand gemeldet. Wir kommen zur Abstimmung.

Bei der Abstimmung wird der Antrag der Berichterstatterin angenommen.

2. Punkt: Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 17. April 1963: Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 abgeändert wird

Vorsitzender: Wir gelangen zum 2. Punkt der Tagesordnung: Abänderung des Eisenbahngesetzes 1957.

Berichtersteller ist Herr Bundesrat Porges. Ich bitte ihn um seinen Bericht.

Berichtersteller **Porges:** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Einiges zur Vorgeschichte dieser Novelle zum Eisenbahngesetz: Ein Staatsbürger wird wegen Übertretung der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung im Verwaltungswege bestraft. Er rekurriert an den Landeshauptmann. Der Landeshauptmann weist die Beschwerde des Staatsbürgers ab und bestätigt damit das Urteil der ersten Instanz. Der Staatsbürger geht in dritter Instanz zum Verfassungsgerichtshof wegen Verletzung der ihm verfassungsmäßig gewährleisteten Rechte. Der Verfassungsgerichtshof ist der Meinung, daß das Urteil der ersten und zweiten Instanz nicht zu Recht besteht, und gibt dem Beschwerdeführer recht, wobei seine Begründung dahin geht, daß Zuwiderhandlungen gegen Bestimmungen der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 im Verwaltungsstrafwege nicht geahndet werden können, weil diese Strafbestimmungen in § 54 des Eisenbahngesetzes aus dem Jahre 1957 keine Deckung haben.

Wie schon häufig, muß auch in diesem Falle die Gesetzgebung eine Lücke schließen. Das ist heute unsere Aufgabe für den Bundesrat, und deswegen ist die Novellierung des § 54 des Eisenbahngesetzes ex 1957 in das Haus gekommen und steht nunmehr zur Beratung.

Die neue Fassung des § 54 bestimmt, daß, wer den Bestimmungen bestimmter einschlägiger Paragraphen zuwiderhandelt, soweit nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung begeht und hierfür mit einer Geld- oder Arreststrafe zu rechnen hat, wobei das Höchstausmaß dieser Geldstrafe, das bisher 3000 S betrug, nunmehr mit 10.000 S festgesetzt wird. Diese Erhöhung entspricht einerseits den geänderten Wertverhältnissen, andererseits ist sie aber auch eine Angleichung an die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung.

Es wurde gleichzeitig die Gelegenheit benützt, in diesem Paragraphen auch jene Behörden festzulegen, die nunmehr berechtigt sind, in diesem Strafverfahren Strafen zu verhängen. Bisher war dies nicht der Fall, sondern im Eisenbahngesetz 1957 war nur in den Erläuternden Bemerkungen ein diesbezüglicher Hinweis enthalten. Jetzt ist auch in den Gesetzestext die Bestimmung aufgenommen,

daß die Bezirksverwaltungsbehörde und in jenen Orten, für die eine Bundespolizeibehörde besteht, diese das Recht erhält, diese Übertretungen nach § 54 des Eisenbahngesetzes mit den bereits erwähnten Strafsätzen zu ahnden.

Das ist der Inhalt dieser Novelle.

Der Ausschuß für wirtschaftliche Angelegenheiten hat heute beschlossen, diesem Gesetzesbeschluß des Nationalrates beizutreten, und mich ermächtigt, hier im Hause den gleichen Antrag zu stellen.

Vorsitzender: Ich danke für den Bericht. Wünscht jemand das Wort? — Herr Bundesrat Novak hat sich zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

Bundesrat **Novak (SPÖ):** Hoher Bundesrat! Meine Damen und Herren! Die derzeit gültige Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 hat als Rechtsgrundlage das Eisenbahngesetz 1957, und ihre Geltung erstreckt sich auf alle im Verlaufe einer Straße mit öffentlichem Verkehr angelegten schienengleichen Eisenbahnübergänge. Ich glaube, das ist etwas, über das mehr bekanntzumachen und von dem mehr zu wissen sich lohnt.

Als Behörde gelten die gemäß § 49 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes zuständigen Behörden. Das sind für Eisenbahnkreuzungen mit Bundesstraßen das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau; wenn es sich um Kreuzungen der Eisenbahn mit anderen Straßen als Bundesstraßen handelt, hat das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vor einer Entscheidung den örtlich zuständigen Landeshauptmann anzuhören. Was die Eisenbahnkreuzungen anbelangt, sehen wir also, daß dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft absolut nicht — während der Amtszeit des Vorgängers von Minister Probst wurde manchmal vom „Königreich Waldbrunner“ gesprochen — die Allmacht der Alleinentscheidungen gegeben ist, sondern daß stets das Einvernehmen, und zwar in dem einen Fall mit dem Handelsministerium und in den anderen Fällen mit den Landeshauptleuten, zu suchen ist.

Die Kostentragung der Sicherung der Eisenbahnkreuzungen war in der Vergangenheit nicht geregelt, woraus einige Straßenverwaltungen ableiteten, daß sie zu den Kosten der Sicherungsmaßnahmen an Eisenbahnkreuzungen nichts beizutragen hätten. Mit der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 wurde klar gestellt, daß die aus der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung erwachsenden Kosten auf die beteiligten Verkehrsträger aufzuteilen sind.

Novak

Die Verpflichtung zur Vornahme der Sicherung solcher Eisenbahnkreuzungen wurde allerdings allein der Eisenbahn aufgetragen.

Bei der Aufteilung der Kosten hat sich das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft des Gutachtens einer Sachverständigenkommission zu bedienen — es kann also auch diesbezüglich nicht willkürlich und nicht nach eigenem Gutdünken vorgehen —, und dieser Sachverständigenkommission sind bestimmte Fragen vorzulegen, die sie zu beantworten hat, wonach dann die Kostenaufteilung vorgenommen wird.

In der bisherigen Praxis hat die Herstellung des Einvernehmens mit den Straßenverwaltungen der Länder keine Schwierigkeiten besonderer Art gebracht, und es konnte die Aufteilung der Kosten, die ja immerhin sehr beträchtlich sind, stets einvernehmlich gelöst werden.

Anders ist es leider bei Eisenbahnkreuzungen mit Bundesstraßen. Die Verhandlungen mit dem Bundesminister für Handel und Wiederaufbau wegen Übernahme der anteiligen Kosten für Kreuzungen mit Bundesstraßen endeten, wie sich seit Jahren herausstellt, fast immer mit einem Nein, das heißt also, es wurde kein Kostenbeitrag gegeben; bis auf ganz wenige allerdingste Fälle, in denen das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau eben doch seinen Anteil gegeben hat. Diese Sachverständigenkommission ist für Eisenbahnkreuzungen mit Bundesstraßen nicht zuständig, daher konnte sie auch nicht angerufen werden. Im Hinblick auf die teilweise Übernahme von Landesstraßen in die Bundesverwaltung ist dieses Verhältnis zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und dem Handelsministerium sehr zu bedauern, da dadurch, daß den Österreichischen Bundesbahnen eben die Mittel fehlen, noch mehr Fälle unerledigt bleiben müssen, in denen es notwendig wäre, bessere Sicherungen durchzuführen.

Jede Kreuzung der Eisenbahn mit einer Straße ist doch eine bedeutende Gefahrenquelle. Die zuständigen Fachabteilungen in der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen sind ständig bemüht, neben der Betreuung der bestehenden Kreuzungssicherungsanlagen die Sicherheit durch Verbesserungen und Neuerungen zu erhöhen.

Im Bereiche der Österreichischen Bundesbahnen gibt es 10.600 schienengleiche Bahnübergänge, das heißt auf die Gesamtlänge der Schienenstraße umgerechnet kreuzt alle 550 m eine Straße die Bahn. Von diesen 10.600 schienengleichen Bahnübergängen sind 3143 abgeschränkt, der Rest, nämlich 7457 Übergänge, sind unabgeschränkt; diese unab-

geschränkten Bahnübergänge sind, abgesehen von den Gefahrenzeichen, durch Übersicht von der Straße auf die Bahn oder durch Pfeifsignale gesichert. Der Art nach gibt es 151 Blinklichtanlagen, 3105 Vollschranken und 38 sogenannte Halbschranken. Diese haben den Vorteil, daß ein Fahrzeug, das auf die Eisenbahnkreuzung gekommen ist, wenn knapp hinter ihm der Schranken niedergeht, in der Fahrtrichtung noch aus dem Gefahrenbereich hinauskommen kann, da sich vor ihm kein Schranken befindet.

An Ort und Stelle, also unmittelbar neben dem Schranken, werden 550 Anlagen bedient. Die große Zahl von 2593 Schranken sind fernbedient, das heißt, es kann die Bedienungsstelle mitunter mehr als 500, 600 m bis zu 1000 m entfernt liegen.

Die Österreichischen Bundesbahnen kosten die bloße Untersuchung, die regelmäßigen Schmierungen, um die Funktionsfähigkeit zu sichern, usw. jährlich 1 Million Schilling.

Der rasch zunehmende Kraftfahrzeugverkehr hat im Bereich der Bahnübergänge eine völlig neue und schwierige Lage geschaffen. Während es 1950, also vor 13 Jahren, in Österreich 51.000 Pkws gegeben hat, sind es jetzt 560.000 und mit den übrigen motorisierten Fahrzeugen 1,1 Millionen Kraftfahrzeuge. Der Bahnverkehr ist aber in derselben Zeit nur ganz gering gestiegen.

Es sind daher für viele Bahnübergänge zusätzliche Sicherungsmaßnahmen notwendig. Die beste Sicherung wären wohl schienenfreie Kreuzungen zwischen Straße und Bahn, also Überführungen oder Unterführungen. Da aber das Problem, 10.600 schienengleiche Kreuzungen durch Errichtung solcher schienenfreier Kreuzungen zu ersetzen, an den finanziellen Mitteln scheitert, wird es wahrscheinlich kaum dazu kommen, dieses Hindernis zu beseitigen.

Die Errichtung einer solchen schienenfreien Kreuzung kostet im Mittel 6 Millionen Schilling — 3 Millionen die einfacheren, 12 Millionen die bedeutenden, im Mittel demnach 6 Millionen —; es wären also bei 10.600 solcher Übergänge 64 Milliarden Schilling notwendig. Wir wissen, und jeder weiß das, daß dieser Betrag einfach nicht aufgebracht werden kann. Da nun die Österreichischen Bundesbahnen jährlich zirka 12 bis 15 schienengleiche Übergänge durch Über- bzw. Unterführungen ersetzen, würde es an die 65 bis 70 Jahre dauern, bis diese schienengleichen Kreuzungen verschwunden wären.

Als zweckmäßigste und sicherste Einrichtung haben sich die automatischen Blinklichtanlagen mit Halbschranken erwiesen, die sich bei den Bahnverwaltungen Europas sehr be-

Novak

währten, da sie den Straßenverkehr wenig behindern, während durch Menschen bediente Schranken aus Sicherheitsgründen mindestens 3 Minuten vor der Durchfahrt des Zuges geschlossen sein müssen.

Leider konnten aus budgetären Gründen bisher eben nicht mehr solche Anlagen errichtet werden, obwohl es gut wäre, denn es ist heute bereits sehr schwierig, den nötigen Nachwuchs für die Schrankenwärter zu bekommen. Die Errichtung eines vollautomatischen Halbschranks kostet rund 400.000 S; die Kosten eines Schrankenwärterpostens betragen jährlich 120.000 S. Demnach würden sich die Kosten einer solchen Anlage in drei Jahren bezahlt machen und sich dann in weiterer Folge kostensparend auswirken. Es müßte daher an besonders ungünstigen Stellen bis zur Errichtung solcher vorgesehener Blinklichtanlagen mit Halbschranken als vorläufige Maßnahme die Aufstellung von Geschwindigkeitsbeschränkungs- und Stopptafeln von der Behörde verfügt werden. Solche Einschränkungen im Straßenverkehr sind äußerst unangenehm. Sie hemmen den zügigen Verkehrsfluß und werden daher nur dort angebracht, wo es die Sicherheit an der Kreuzung unbedingt erfordert. Es hat sich interessanterweise auf Grund von Beobachtungen herausgestellt, daß das Rotlicht bei den Blinklichtanlagen häufiger überfahren wird als die Stopptafeln.

Die Österreichischen Bundesbahnen verbessern die Verhältnisse an den Bahnübergängen auch aus eigenen Mitteln, soweit es in ihren Kräften steht. Daß die Maßnahmen der Bahn erfolgreich sind, zeigt auch, daß der Anteil der Unfälle an Bahnübergängen, Zusammenprallen mit Fahrzeugen und Schrankenbeschädigungen, an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle auf der Straße gemessen, innerhalb der letzten 15 Jahre von 2,2 Prozent um die Hälfte auf 1,1 Prozent gesunken ist.

1962 waren es 608 Fälle von Schrankenanfahren, 242mal war Zusammenprall mit Zügen die Ursache des Unfalles, 25 Unfälle davon erfolgten bei Blinklichtanlagen, 175 bei unabhangeschränkten Übergängen und 42 bei Übergängen mit Schranken, wobei diese durchbrochen wurden. Von den 265 betroffenen Menschen wurden 66 tödlich verletzt, und 199 Menschen kamen mehr oder weniger verletzt mit dem Leben davon.

Solche Unfälle auf Bahnkreuzungen müssen leider schwere Folgen haben, da sie ja im bewegten Zustand erfolgen und auch das Hindernis ziemlich schwer ist. Daher ist das Sparen hier völlig falsch am Platze.

Zur Schadensbehebung an den durch Anfahren beschädigten Schranken mußten die

Österreichischen Bundesbahnen jährlich an die 3 Millionen Schilling aufwenden, die dann natürlich an einer anderen Stelle abgehen und fehlen.

Um befriedigende Zustände an unseren Kreuzungen zwischen Bahn und Straße herzustellen, sind umfangreiche Mittel erforderlich. Die Bundesbahnen haben darüber ein 10-Jahres-Programm aufgestellt: Jährlich wären 150 Millionen Schilling erforderlich, von denen nach dem vorgesehenen Kostenauftragsschlüssel die Bundesbahn 37 Millionen Schilling und die Straße 113 Millionen Schilling aufbringen müßte. Leider, leider werden der Bahn nur Bruchteile der ohnedies geringen Summe von 37 Millionen Schilling zur Verfügung gestellt. So sind zum Beispiel im Budget 1963 für diese Zwecke statt der notwendigen 37 Millionen nur 4 Millionen Schilling zur Verfügung gestellt worden.

In diesem Zusammenhang möchte ich in Erinnerung bringen, daß schon vor Jahren die Anregung auf Schaffung eines Fonds zur besseren Sicherung der Eisenbahnkreuzungen gemacht wurde. Die Aufbringung von zirka 150 Millionen Schilling sollte durch Beiträge der verschiedensten Interessenten, wie der Versicherungsgesellschaften, des Bundes, der Länder und anderer, gewährleistet werden. Diesen Vorschlag hat das Finanzministerium bis jetzt nicht gewürdigt, es hat sich damit noch nicht beschäftigt.

Ich möchte daher nochmals die Anregung geben, die Schaffung eines solchen Fonds zu prüfen. Reden soll man darüber, man soll die Interessenvertretungen zueinanderbringen, die ja an einer sicheren Verkehrsabwicklung interessiert sind. Und damit verbunden müßte es mit einem Appell an das Verkehrsgewissen aller Verkehrsträger doch möglich sein, einen Weg zu finden, um rascher zu erhöhter Sicherheit zu kommen.

Ich habe versucht, in wenigen Worten das Kapitel Eisenbahnkreuzungen einmal näher zu beleuchten und mehr davon bekanntzumachen, um dem verantwortungsvollen Sicherungsdienst der Österreichischen Bundesbahnen in breiter Öffentlichkeit vor dem Hohen Bundesrat die verdiente Würdigung zu geben.

Aber so wie es dem Sicherungsdienst ergeht, schaut es auch bei den anderen Diensten der Österreichischen Bundesbahnen aus. Die breite Öffentlichkeit erblickt in den Österreichischen Bundesbahnen als Dienstleistungsbetrieb in der Regel nur den Fuhrmann der österreichischen Wirtschaft, wie das der Herr Generaldirektor Dr. Schantl einmal ausführte. Und wenn heute von der Österreichischen Bundesbahn gesprochen wird, dann dreht es sich meistens um Tarife, um das Problem Schiene

Novak

und Straße, um die Verspätung der Züge — wenn sie pünktlich sind, wird ja nichts darüber gesprochen —, um das Defizit, um die Fahrbegünstigungen, wobei im Zusammenhang mit der Fahrbegünstigung noch immer der Unsinn verzapft wird, daß die freien Fahrten und die Fahrten zu Personalfahrpreisen der Bundesbahnbediensteten zum Defizit wesentlich beitragen.

Man freut sich andererseits über die Fortschritte der Elektrifizierung. So wird zum Beispiel am Freitag das letzte Teilstück der Südbahnstrecke, Müzzuschag—Knittelfeld, feierlich eröffnet und damit die Südbahnstrecke bis Tarvis durchgehend elektrisch durchfahren werden. Ich bin überzeugt davon, daß sich unter allen denen, die sich da freuen werden, die da jubeln werden, die dem Minister zuklatschen und applaudieren werden, auch jene befinden werden, die wir ständig unter den Kritikern und Nörglern zu suchen haben und finden, die das Defizit immer ausnützen, um irgendwie an den Österreichischen Bundesbahnen herumzukratzen.

Nun ist es aber hoch an der Zeit, auch daran zu denken, den Verkehrsapparat so zu gestalten, daß er den inzwischen stark gewachsenen Ansprüchen der Reisenden, der Verfrächter und den künftigen Anforderungen eines größeren Wirtschaftsraumes gerecht wird. Die Transportwirtschaft ist, wenn auch verschiedene Verkehrsträger tätig sind, als eine Ganzheit aufzufassen. Man dient daher der Transportwirtschaft nur schlecht, wenn man nur vom privatwirtschaftlichen Standpunkt und Gesichtswinkel aus — um nicht zu sagen, vom Spediteurstandpunkt aus — die Probleme der Verkehrswirtschaft betrachtet. Nur eine echte Bereitschaft der vier Träger der Verkehrswirtschaft: Schiene, Straße, Wasser und Luft, sich verkehrsmäßig, kostenmäßig und risikenmäßig aufeinander abzustimmen, sich zu koordinieren, garantiert, daß die gesamte Wirtschaft bestens bedient und billigst bedient wird.

Die Österreichischen Bundesbahnen sind ständig bestrebt, das Verlangen ihrer Kunden nach erhöhter Sicherheit, Geschwindigkeit und Bequemlichkeit zu erfüllen. Bei diesem Bestreben ist aber die pflichtbewußte und freudigste Mitarbeit des Personals unerlässlich und notwendig. Es ist daher auch Pflicht, daß das Verlangen des Personals nach besseren Arbeitsbedingungen berücksichtigt wird. Das Personal erwartet auch, daß in Zukunft der Finanzminister für rechtzeitig angemeldete Bezugsverbesserungen die notwendige Vorsorge im Budget treffen wird.

Man kann aber auch nicht von den Bundesbahnen mehr Leistungen verlangen, ohne die

entsprechenden Mittel dafür bereitzustellen. Wir sind heute so weit, daß nicht nur notwendige Erneuerungen unterbleiben müssen, sondern bereits Substanzverlust eintritt. Ungenügende Mittel haben zur Folge, daß die Gleise aus Sicherheitsgründen nicht mehr mit voller Geschwindigkeit befahren werden können. Geschwindigkeitsbeschränkungen müssen vorgeschrieben werden, sogenannte Langsamfahrstellen. Es kommt zu Zugverspätungen und zu Störungen des Betriebsablaufes.

Aber auch diese Maßnahmen haben ihre Grenzen, denn die Wahrung der Betriebssicherheit durch Langsamfahrstellen kann nur auf gewisse kurze Zeit hingenommen werden, da der Verfall eines Gleises auch durch erhöhte Erhaltungsarbeiten auf die Dauer nicht aufzuhalten ist.

Seit 1961 haben sich wiederum die Rückstände an Gleis- und Weichenerneuerungen erhöht. In der Zeit der Hochkonjunktur war es nicht möglich, mit den Mitteln, die gegeben wurden, das Normalprogramm zu erfüllen, geschweige denn daß sie noch ausreichen konnten, die Rückstände weiter abzubauen.

Beim Baudienst der Bundesbahnen zum Beispiel wären für 1963 1122 Millionen Schilling notwendig, aber nur 814 Millionen werden zur Verfügung gestellt.

So geht es weiter: zuwenig Geld für die Anschaffung von Triebfahrzeugen, von Personen- und Güterwagen, für die Modernisierung von Bahnhofsanlagen und Gebäuden. Das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen gibt immer nur Stoff, um aus den Fragen der Verkehrswirtschaft für die Österreichischen Bundesbahnen ein Politikum zu machen.

Ja hat schon jemand außer dem Institut für Wirtschaftsforschung geprüft, daß die Straße, als volkswirtschaftliche Einheit genommen, hoch passiv ist? In der Beilage 66 der Monatsberichte des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung vom März 1961 wurde eine solche Prüfung angestellt. Diese Untersuchung ergibt, daß auch auf der Straße ein stets wachsendes Defizit entsteht und vorhanden ist. Während für 1955 noch ein Straßendefizit von 872 Millionen Schilling errechnet wurde, das jährlich angestiegen ist, so hat das zuletzt untersuchte Jahr 1960 bereits ein Straßendefizit von 1609 Millionen Schilling ergeben.

Ich leugne nicht das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen. Ich kenne seine Ursachen. Sie sind auch allen jenen bekannt, die stets am Defizit der Bundesbahn herumnörgeln. Aber die Kreise finden es völlig in Ordnung, daß der Wirtschaft trotz des nicht kostendeckenden Tarifes bei den Österrei-

Novak

schen Bundesbahnen noch Ausnahmetarife — nennen wir es der Wirkung nach beim Namen: daß ihr Subventionstarife gewährt werden. Zahllose Güterarten werden von den Österreichischen Bundesbahnen besonders ermäßigt befördert.

Ich darf Ihnen nur einige Beispiele nennen, die sich als Ausnahmetarife zuungunsten der Österreichischen Bundesbahnen und zugunsten der österreichischen Wirtschaft auswirken: So sind die Müllereiprodukte gegenüber dem Regeltarif bis zu 60 Prozent frachtbegünstigt. Die Mindereinnahmen der Österreichischen Bundesbahnen betragen im Jahre 1961 infolge Beförderung dieser Erzeugnisse 4,912.000 S. Mit dem Betrag wurde praktisch die Mühlenwirtschaft subventioniert.

Rundholzausnahmetarife sind um 42 Prozent ermäßigt. Der Effekt der Ermäßigung ist: Mindereinnahmen bei den Österreichischen Bundesbahnen um 16,894.000 S im Jahre 1961. Bei Papierholz ist der Effekt sogar 30,938.000 S, bei Roggen, Weizen 20,490.000 S, bei den verschiedenen Düngemitteln zusammengenommen 36,381.000 S, bei Steinen 46,917.000 S.

Nun warten vielleicht einige darauf, daß ich die Zahl für Milch, Butter, Molke, Topfen und den Millexport nennen werde: 32,190.000 S! Und solche Subventionstarife gibt es 68 an der Zahl, sodaß die gesamten Mindereinnahmen der Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1961 nur infolge dieser Ausnahmetarife 366,848.000 S ausgemacht haben.

Da muß man sich schon fragen: Wären die Unternehmer des Straßentransportes bereit, ähnliches zu tun? Ich glaube nicht! Wir können ruhig annehmen, daß diesen Passivposten bei den Österreichischen Bundesbahnen bestimmt Aktivposten bei den Versendern gegenüberstehen. (*Bundesrat Dr. Koref: Die Landwirtschaft ist eben ein Protektionskind der Österreichischen Bundesbahnen! — Heiterkeit.*)

Die Österreichischen Bundesbahnen sind aber auch ein großer Auftraggeber für die österreichische Wirtschaft. Das soll nicht unterschätzt werden. Ich will es nur an einem Beispiel erklären, und zwar am Beispiel der Elektrifizierung. (*Bundesrat Dr. Pitschmann: Zur Sache!*) Sie können das, Herr Dr. Pitschmann, manchmal auch in der „Arbeiter-Zeitung“ lesen, wo man sich noch mehr informieren kann. Am Beispiel der Elektrifizierung läßt sich die Belebung der Wirtschaft erkennen. Etwa 80 Prozent der Gesamtkosten der Elektrifizierung fallen als Lohnkosten an, sowohl bei der Elektroindustrie als auch bei den Zulieferanten. Das bedeutet Sicherung der Arbeitsplätze. Vom gesamten für die Bahnelektrifizierung aufzuwendenden Investitions-

kapital entfallen im Durchschnitt auf die Bauwirtschaft rund 9 Prozent, auf den industriellen Sektor 69 Prozent, auf Importe 12 Prozent und auf Verwaltungsaufwand, Grunderwerb, Frachten, Entschädigungen und so weiter 10 Prozent. Wir sehen also: 88 Prozent des Gesamtaufwandes der Elektrifizierung bleiben im Inland! Sie ist also ein wesentlicher Beitrag zur Sicherung der Vollbeschäftigung. Notwendig dazu ist aber, daß die laufende ungehinderte Auftragserteilung der Österreichischen Bundesbahnen gewährleistet ist, daß endlich einmal auch laufend mit bestimmten Zuweisungen gerechnet werden kann.

Weiter: Allein für den Oberbau, also für die Schienenstraße, sind jährlich etwa 40.000 t Eisen- und Stahlwaren notwendig, auf 16 Millionen Gleisschwellen ruht der Schienenstrang, über die Tag und Nacht der Verkehr rollt. Eine halbe Million Holzschwellen müssen jährlich ausgewechselt werden. Das macht ungefähr ein Waldstück von der Größe des Wörthersees aus. Und an die 100.000 Betonschwellen müssen neu verlegt werden. (*Bundesrat Anzenberger: Für die Kreuzungen? — Heiterkeit bei der ÖVP. — Bundesrat Guttenbrunner: Wir werden nachweisen, wie oft von Ihnen nicht zur Sache gesprochen wurde!*) Die Kreuzungen sind mit eingeschlossen, die Kreuzungen liegen ja auch in der Schienenstraße, sie gehören also mit dazu. Eine halbe Million Holzschwellen müssen also jährlich ausgewechselt werden; das ist doch ein fetter Auftrag für die Holzindustrie. 100.000 Betonschwellen werden neu verlegt — auch kein Pappenstiel. Weiters ist jährlich 1 Million Tonnen Schotter notwendig, um der Schienenstraße wieder ein besseres Bett zu geben. Transportmäßig gesehen ist dies ein Geisterzug in der Länge von Wien bis Innsbruck. (*Zwischenruf des Bundesrates Dr. Pitschmann.*) Ja, leider, wenn wir mehr erhalten würden, würde dieser Geisterzug bis Vorarlberg reichen. (*Heiterkeit.*) Brauchen könnten wir mehr, aber das Geld kriegen wir nicht dazu.

Vom Zustand der Schienenstraße, der Brücken, der Viadukte, der Sicherungsanlagen und der Beschaffenheit des Wagenparks hängt ja weitgehend die Sicherheit des Verkehrs, die rasche Betriebsabwicklung und die Leistungssteigerung ab. Die dafür notwendigen Beträge wurden in den letzten Jahren nicht gegeben. Seitens der Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen liegt ein in allen Einzelheiten entwickeltes umfassendes Modernisierungs- und Rationalisierungsprogramm vor, das vom Finanzministerium bis jetzt leider noch nicht behandelt wurde, obwohl es schon 1959 übergeben worden ist. (*Der Vorsitzende gibt das Glockenzeichen.*) Gleich, gleich! Ich will Sie nicht

4906

Bundesrat — 202. Sitzung — 22. Mai 1963

Novak

aufhalten, rechtzeitig zum Empfang zu kommen. (*Heiterkeit.*) Die Passivität gegenüber dem ...

Vorsitzender (*das Glockenzeichen gebend*): Es handelt sich nicht darum. Wir wollen doch dabei bleiben, daß wir zur Sache sprechen. Das möchte ich.

Bundesrat **Novak** (*fortsetzend*): Herr Vorsitzender! Ich hoffe, daß es auch bei anderen so gehandhabt wird. Die Passivität gegenüber dem größten Transportbetrieb in der Verkehrswirtschaft kann eines Tages nicht mehr gutzumachenden Schaden bringen, zu dessen Behebung dann weit mehr Mittel aufgewendet werden müßten.

Daher mein Appell — um zum Schluß zu kommen —, den Österreichischen Bundesbahnen jene Mittel zu geben, die sie brauchen, damit der größte Verkehrsträger der österreichischen Volkswirtschaft in Zukunft den wachsenden Transportaufgaben im eigenen Lande, aber auch in einem größeren Wirtschaftsraum gerecht werden kann. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Vorsitzender: Zum Wort hat sich niemand mehr gemeldet. Wünscht der Herr Berichterstatter das Schlußwort? — Er verzichtet. Wir schreiten zur Abstimmung.

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

3. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 17. April 1963: Konsularvertrag zwischen der Republik Österreich und dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland

Vorsitzender: Wir gelangen nunmehr zu Punkt 3 der Tagesordnung: Konsularvertrag mit Großbritannien und Nordirland.

Berichterstatter ist Herr Bundesrat Doktor Reichl. Ich bitte ihn um den Bericht.

Berichterstatter **Dr. Reichl**: Hohes Haus! Mein Thema ist etwas friedlicher als das der Straßen- und Bahnkreuzungen der Österreichischen Bundesbahnen. Ich habe die Aufgabe, über einen Konsularvertrag zwischen der Republik Österreich und dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland zu berichten.

Jede internationale Konvention oder jeder bilaterale Vertrag bedeutet in irgendeiner Form eine Weiterentwicklung oder Konkretisierung des Völkerrechtes oder des Völkergewohnheitsrechtes. Bei den römischen Schriftstellern finden wir für den Begriff Völkerrecht den Ausdruck „*jus gentium*“ und dann später im 18. Jahrhundert den bezeichnenden Ausdruck „*jus publicum Europæum*“.

Es ist das Völkerrecht zunächst etwas typisch Europäisches, das erst später auch von nicht-europäischen Völkern übernommen wurde. Auch das gesamte Konsularwesen und das sich daraus entwickelnde Konsularrecht ist europäischen Ursprunges. Es war der Mittelmeerraum, in dem sich das Konsularwesen zuerst entwickelte und in dem die Spitzen der Außenhandelsstellen als Konsuln bezeichnet wurden. Vom ausgehenden Mittelalter bis auf unsere Zeit sind die konsularischen Aufgaben wesentlich gewachsen, und damit hat auch das gesamte Konsularwesen eine Erweiterung erfahren. Die letzten Ausfeilungen des Konsularrechtes erfolgten auf der Wiener Konferenz vom März 1963. Wir werden auch Gelegenheit haben, uns einmal mit diesem Übereinkommen zu beschäftigen.

In der vorliegenden Konvention handelt es sich um ein bilaterales Abkommen, weil es eine europäische Konsularkonvention auf multilateraler Ebene, die der Europarat erstrebt, noch nicht gibt. Österreich hat zum erstenmal mit der Sowjetunion einen Konsularvertrag im Jahr 1959 abgeschlossen, und ein zweiter mit Jugoslawien wurde vorbereitet.

In der vorliegenden Konvention handelt es sich um einen Vertrag nach britischem Muster, wie es sich seit dem zweiten Weltkrieg entwickelt hat.

Typisch für die englische Praxis ist, daß alle Einzelheiten in den neun Teilen des Vertrages mit besonderer Genauigkeit angeführt werden. Bezeichnend ist, daß für den Begriff „Staatsangehöriger“ eine eigene Liste in bezug auf den britischen Vertragspartner angefügt wurde.

Die neun Teile enthalten kurz folgende Regelungen:

Zunächst wird in der Präambel auf den Zweck des Vertrages hingewiesen. Als Zweck finden wir die Regelung der gegenseitigen Beziehungen in Konsularangelegenheiten und die Erleichterung des Schutzes der Staatsangehörigen und der Einrichtungen des einen Vertragspartners auf dem Gebiete des anderen.

Teil I regelt den räumlichen Anwendungsbereich und bringt zugleich Klarheit durch die Definition von Begriffen.

Teil II regelt die Errichtung von Konsulaten, die Ernennung bestimmter Personen zu Konsuln, die Abgrenzung der Amtsbezirke, das Problem der Sedisvakanz und die Frage der Übernahme konsularischer Aufgaben durch Mitglieder einer diplomatischen Vertretungsbehörde. Er enthält auch die Bestimmung, daß ein Konsul als Vertreter der Regierung des Sendestaates Anspruch hat auf Rücksichtnahme und besondere Hochachtung seitens aller Organe des Empfangsstaates.

Teil III regelt die Rechte und Immunitäten, die den Konsuln und deren Angestellten zu-

Dr. Reichl

stehen, mit Ausnahme der Vorrechte auf dem Gebiete der Steuern und Zölle, die im Teil IV zusammengefaßt sind. Er enthält die Bestimmungen über das Recht, Grundstücke, Gebäude, Gebäudeteile und Einrichtungen zu erwerben, innezuhaben und zu benützen. Er enthält weiters die Bestimmungen, unter welchen Bedingungen ein Konsulatsgebäude von der Polizei des Empfangsstaates betreten werden darf, und vor allem über die Unverletzlichkeit eines Konsulararchivs.

Der Artikel 14 im Teil III gibt den Konsuln auch das Recht, für amtliche Zwecke Mitteilungen und Korrespondenzen auszutauschen. Dafür darf auch eine Geheimsprache verwendet werden.

Teil IV enthält die finanziellen Privilegien, wie Steuerfreiheit und Einfuhr- und Ausfuhrbegünstigungen.

Teil V enthält allgemeine Bestimmungen, die Rechte eines Konsuls in bezug auf die Staatsangehörigen des von ihm vertretenen Staates und Bestimmungen über die Art, in der Konsuln ihre Tätigkeit auszuüben berechtigt sind.

Er regelt den Verkehr mit den Behörden und unterstreicht, daß ein Konsul sich nur dann an das Außenministerium beziehungsweise Foreign Office direkt wenden kann, wenn der diplomatische Vertreter abwesend ist.

Teil VI behandelt die allgemeinen konsularischen Aufgaben, die Maßnahmen, die ein Konsul ergreifen kann, wenn einer seiner Staatsangehörigen in Haft ist, wenn er Spitalsaufenthalt benötigt oder wenn der Konsul Geburt oder Tod zu registrieren hat. Diesem Teil entsprechend gehört es auch zu den Aufgaben des Konsuls, Pässe auszustellen, Sichtvermerke einzutragen und Ursprungszeugnisse für Waren auszustellen.

Teil VII behandelt Nachlaßangelegenheiten und Testamentsfragen,

Teil VIII Fragen der Schifffahrt, die für Binnenländer nur in beschränktem Maß Bedeutung haben.

Teil IX enthält die Schlußbestimmungen und vor allem jene Artikel, die bei Streitigkeiten der Vertragspartner angewandt werden. Demnach unterwerfen sich die beiden vertragsschließenden Teile der Gerichtsbarkeit des Internationalen Gerichtshofes. Dazu kommen Bestimmungen über die Ratifikation, das Inkrafttreten, die Geltungsdauer und die Kündigungsmöglichkeit.

Bestandteil des Vertrages ist auch die angeschlossene Liste, die den Begriff „Staatsangehöriger“ hinsichtlich des britischen Vertragspartners definiert, und das Unterzeichnungsprotokoll.

Namens des Ausschusses für auswärtige Angelegenheiten darf ich den Antrag

stellen, der Hohe Bundesrat möge dieser Konvention die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Vorsitzender: Ich danke für den Bericht. Zum Wort ist niemand gemeldet. Wir kommen zur Abstimmung.

Bei der Abstimmung wird der Antrag des Berichterstatters angenommen.

4. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 17. April 1963: Protokoll über den Beitritt Israels zum Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen

Vorsitzender: Wir kommen zum 4. Punkt der Tagesordnung: Protokoll über den Beitritt Israels zum Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen.

Berichterstatter ist der Herr Bundesrat Mantler. Ich bitte ihn um seinen Bericht.

Berichterstatter **Mantler:** Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich habe über den Beitritt Israels zum Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen zu berichten. Die Bemühungen der israelischen Regierung, diesem allgemeinen Handelsabkommen beizutreten, begannen 1959. Noch im selben Jahr erhielt der genannte Staat die Genehmigung zum provisorischen Beitritt zum GATT im Wege einer Deklaration, der auch Österreich beitrug.

Das im Mai 1962 in Genf von Vertretern Österreichs unter dem Vorbehalt der Ratifikation unterzeichnete Protokoll über den Beitritt Israels zum Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen sieht in seinen Bestimmungen vor, daß Israel die Stellung eines Vollmitgliedes des GATT erhält.

Die nach Artikel 50 des Bundes-Verfassungsgesetzes nötige Genehmigung durch den Nationalrat wurde bereits in seiner Sitzung vom 17. April 1963 erteilt.

Namens des Finanzausschusses des Bundesrates stelle ich den Antrag, gegen das vom Nationalrat genehmigte Protokoll keinen Einspruch zu erheben.

Vorsitzender: Ich danke, Herr Berichterstatter. Zum Wort ist niemand gemeldet. Wir kommen zur Abstimmung.

Bei der Abstimmung wird der Antrag des Berichterstatters angenommen.

Vorsitzender: Die Tagesordnung ist damit erschöpft.

Die nächste Sitzung des Bundesrates wird auf schriftlichem Weg einberufen werden. Sie findet aber, das kann ich schon mündlich mitteilen, Donnerstag, den 30. Mai, 16 Uhr, statt.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 15 Uhr 55 Minuten