

Stenographisches Protokoll

217. Sitzung des Bundesrates der Republik Österreich

Mittwoch, 10. Juni 1964

Tagesordnung

1. Abänderung des Bundesstraßengesetzes
2. Finanzierung der Autobahn Innsbruck—Brenner — ausgenommen sowohl § 3 als auch § 4, soweit sich dieser auf § 3 bezieht
3. Goldmünzengesetz
4. Ergänzung des Anmeldegesetzes
5. Bazillenausscheidergesetznovelle 1964
6. Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Errichtung nebeneinanderliegender Grenzabfertigungsstellen und die Grenzabfertigung in Verkehrsmitteln während der Fahrt
7. Ausschußergänzungswahlen

Inhalt

Tagesordnung

Erweiterung um den Punkt: Neuwahl der Vorsitzenden-Stellvertreter, der Schriftführer und Ordner für das zweite Halbjahr 1964 (S. 5280)

Bundesrat

Zuschrift des Präsidenten des Burgenländischen Landtages: Wahl der Bundesräte Bezucha, Hautzinger und Dr. Zimmermann (S. 5280)

Angelobung der neuen Mitglieder des Bundesrates (S. 5280)

Neuwahl des Büros für das zweite Halbjahr 1964 (S. 5300)

Personalien

Entschuldigungen (S. 5279)

Ausschüsse

Ausschußergänzungswahlen (S. 5299)

Verhandlungen

Gesetzesbeschlüsse des Nationalrates vom 3. Juni 1964:

Abänderung des Bundesstraßengesetzes

Berichterstatter: Hirsch (S. 5280)

Finanzierung der Autobahn Innsbruck—Brenner

Berichterstatter: Ing. Guglberger (S. 5281)

Redner: Porges (S. 5281), Winetzhammer (S. 5283), Maria Hagleitner (S. 5286), DDr. Pitschmann (S. 5287), Dr. Fruhsdorfer (S. 5288), Eckert (S. 5291), Bandion (S. 5293), Staatssekretär im Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau Dr. Kotzina (S. 5294) und Staatssekretär im Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau Weikhart (S. 5296)

Entschließung, betreffend Zehn-Meter-Grenze bei Umfahrungsstraßen (S. 5281) — Annahme (S. 5297)

kein Einspruch (S. 5297)

Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 3. Juni 1964: Goldmünzengesetz

Berichterstatter: DDr. Pitschmann (S. 5297)

kein Einspruch (S. 5298)

Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 3. Juni 1964: Ergänzung des Anmeldegesetzes

Berichterstatter: Dr. Gasperschitz (S. 5298)

kein Einspruch (S. 5298)

Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 3. Juni 1964: Bazillenausscheidergesetznovelle 1964

Berichterstatterin: Franziska Krämer (S. 5298)

kein Einspruch (S. 5299)

Beschluß des Nationalrates vom 3. Juni 1964: Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Errichtung nebeneinanderliegender Grenzabfertigungsstellen und die Grenzabfertigung in Verkehrsmitteln während der Fahrt

Berichterstatter: Mayrhauser (S. 5299)

kein Einspruch (S. 5299)

Beginn der Sitzung: 15 Uhr

Vorsitzender **Skritek**: Hoher Bundesrat! Ich eröffne die 217. Sitzung des Bundesrates.

Das Protokoll der 216. Sitzung vom 15. Mai 1964 ist aufgelegt, unbeanstandet geblieben und gilt daher als genehmigt.

Entschuldigt für die heutige Sitzung haben sich die Bundesräte Dr. Haberzettl, Römer, Dr. Gschnitzer, Wetschnig, Dr. Reichl, Sekanina, Dr. Koubek und Appel.

Im Hause ist der Herr Finanzminister erschienen. Ich begrüße ihn auf das herz-

lichste. (*Allgemeiner Beifall.*) In Vertretung des Handelsministers ist Herr Staatssekretär Weikhart erschienen, den ich gleichfalls herzlich begrüße. (*Allgemeiner Beifall.*) In Vertretung des Außenministers ist Herr Staatssekretär Dr. Bobleter erschienen. Ich begrüße ihn ebenfalls. (*Allgemeiner Beifall.*)

Eingelangt ist ein Schreiben des Präsidenten des Burgenländischen Landtages. Ich bitte die Frau Schriftführerin, es zu verlesen.

Schriftführerin **Rudolfine Muhr**:

„An die Parlamentsdirektion in Wien I., Parlament.

Der Burgenländische Landtag hat in seiner 1. Sitzung der X. Wahlperiode am 26. Mai 1964 folgende Herren gemäß Artikel 35 Bundes-Verfassungsgesetz als Vertreter des Burgenlandes im Bundesrat gewählt, wobei Herr Franz Bezucha als erster Vertreter zu gelten hat:

Bezucha Franz, geb. 7. September 1904 in Wien, Buchhalter, Oberwart, Evang. Kirchengasse 2;

Hautzinger Johann, geb. 24. Juni 1909 in Tadten, Landwirt, Ökonomierat, Tadten 54 a;

Dr. Zimmermann Anton, geb. 11. August 1912 in Stotzing, Amtsarzt, Oberpullendorf, Bahngasse 17.

Der Landtagspräsident
Fred Sinowatz“

Vorsitzender: Danke. Die neu entsandten Mitglieder des Bundesrates sind im Hause erschienen. Ich werde daher sogleich ihre Angelobung vornehmen. Nach Verlesung der Gelöbnisformel durch die Frau Schriftführerin werden die neuen Bundesräte über Namensaufruf die Angelobung mit den Worten „Ich gelobe“ zu leisten haben.

Ich ersuche die Frau Schriftführerin um die Verlesung der Gelöbnisformel und anschließend um den Namensaufruf.

Schriftführerin Rudolfine Muhr verliest die Gelöbnisformel. — Nach Namensaufruf leisten die Bundesräte Bezucha, Hautzinger und Dr. Zimmermann die Angelobung.

Vorsitzender: Ich begrüße die neuen Herren Bundesräte herzlichst in unserer Mitte. (*Allgemeiner Beifall.*)

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 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 sohin mit der vorgeschriebenen Zweidrittelmehrheit angenommen.

Gemäß § 28 B der Geschäftsordnung des Bundesrates setze ich auf die heutige Tagesordnung den Punkt: Neuwahl der Vorsitzen-

den-Stellvertreter, der Schriftführer und Ordner für das zweite Halbjahr 1964.

Ich werde diese Wahlen am Schluß nach Beendigung der ursprünglichen Tagesordnung vornehmen.

Es ist mir der Vorschlag zugekommen, die Debatte über die ersten beiden Punkte der heutigen Tagesordnung unter einem abzuführen. Es sind dies:

Bundesgesetz, betreffend die Abänderung des Bundesstraßengesetzes, und

Bundesgesetz, betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck—Brenner.

Falls dieser Vorschlag angenommen wird, werden zuerst die Berichterstatter ihre Berichte geben, sodann wird die Debatte über beide Punkte unter einem abgeführt werden. Die Abstimmung erfolgt selbstverständlich getrennt. Wird gegen diesen Vorschlag ein Einwand erhoben? — Dies ist nicht der Fall. Der Vorschlag ist angenommen. Die Debatte wird gemeinsam abgeführt.

1. Punkt: Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 3. Juni 1964: Bundesgesetz, betreffend die Abänderung des Bundesstraßengesetzes

2. Punkt: Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 3. Juni 1964: Bundesgesetz, betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck—Brenner — ausgenommen sowohl § 3 als auch § 4, soweit sich dieser auf § 3 bezieht

Vorsitzender: Wir gehen in die Tagesordnung ein und gelangen zu den Punkten 1 und 2, über die, wie soeben beschlossen wurde, die Debatte unter einem abgeführt wird.

Es sind dies:

Abänderung des Bundesstraßengesetzes und Finanzierung der Autobahn Innsbruck—Brenner.

Bei dem Gesetzesbeschluß über die Autobahnfinanzierung Innsbruck—Brenner sind sowohl die Bestimmung des § 3 als auch die des § 4, soweit sich dieser auf § 3 bezieht, ausgenommen, da es sich hiebei um Bestimmungen handelt, die zu den im Artikel 42 Abs. 5 des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 angeführten Materien gehören. Eine Behandlung dieser Bestimmungen durch den Bundesrat kommt daher nicht in Betracht. Alle übrigen Bestimmungen unterliegen aber der Beschlußfassung des Bundesrates.

Berichterstatter zu Punkt 1 ist der Herr Bundesrat Hirsch. Ich ersuche ihn um seinen Bericht.

Berichterstatter **Hirsch:** Hohes Haus! Durch den vorliegenden Gesetzesbeschluß sollen wei-

Hirsch

tere Straßenzüge, die durch die Verkehrsentwicklung für den Durchzugsverkehr Bedeutung erlangt haben, zu Bundesstraßen erklärt werden. Andere Straßenzüge haben ihre Bedeutung für den Durchzugsverkehr verloren und sollen als Bundesstraßen aufgelassen werden. Im Zuge des Ausbaues von Bundesstraßen war der Verlauf einiger Straßen zu ändern.

Durch die besondere Entwicklung des motorisierten Verkehrs hat sich die Notwendigkeit ergeben, weitere Strecken als Autobahnen auszubauen. Einige Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes und die einen Bestandteil des Gesetzes bildenden Verzeichnisse waren zu ergänzen und zu berichtigen.

Der Nationalrat hat die Regierungsvorlage durch die Aufnahme einer Erweiterung der Straßenführung der Ardagger Straße ergänzt. Dadurch ergaben sich auch Abänderungen hinsichtlich der Zusammenrechnung der Straßnlängen und der fortlaufenden Numerierung der Punkte der Regierungsvorlage.

Der Nationalrat hat zu diesem Bundesgesetz auch eine EntschlieÙung, betreffend eine Novellierung des § 18 des Bundesstraßengesetzes, gefaÙt. Der Ausschuß des Bundesrates für wirtschaftliche Angelegenheiten hat folgende analoge EntschlieÙung angenommen:

Der Bundesrat ist der Auffassung, daß eine Novellierung des Bundesstraßengesetzes, BGBl. Nr. 59/1948, in der derzeit geltenden Fassung wie folgt zweckmäßig wäre:

Der § 18 Abs. 1 zweiter Satz hätte zu lauten:

„Außerhalb geschlossener Ortschaften und bei neu angelegten Umfahrungsstrecken innerhalb des Ortsgebiets dürfen innerhalb einer Entfernung von 10 Metern, welche vom äußeren Rande des StraÙengrabens beziehungsweise bei aufgedämmten Straßen vom Böschungfuß und in Ermangelung von Gräben und Böschungen von der äußeren Begrenzungslinie der Straßenbankette gemessen wird, ohne Zustimmung der Bundesstraßenverwaltung Neu-, Zu- oder Umbauten, Einfriedungen, Düngerstätten oder Düngergruben nicht angelegt werden.“

Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau wird ersucht, dieses Problem im Einvernehmen mit den in Frage kommenden Interessenvertretungen raschestmöglich zu prüfen.

Hohes Haus! Der Ausschuß für wirtschaftliche Angelegenheiten hat sich heute in seiner Sitzung mit dem vorliegenden Gesetzesbeschluß befaÙt und mich ermächtigt, im Hohen

Hause den Antrag zu stellen, dagegen keinen Einspruch zu erheben.

Weiters darf ich namens des Ausschusses für wirtschaftliche Angelegenheiten dem Hohen Hause die Annahme der EntschlieÙung empfehlen.

Vorsitzender: Ich danke dem Herrn Berichterstatter für seinen Bericht.

Berichterstatter zu Punkt 2 ist Herr Bundesrat Ing. Guglberger. Ich bitte ihn um seinen Bericht.

Berichterstatter Ing. **Guglberger:** Hohes Haus! Sehr geehrter Herr Minister! Sehr geehrter Herr Staatssekretär! Dieser Gesetzesbeschluß betrifft die Finanzierung der Autobahn Innsbruck—Brenner.

§ 1 dieses Gesetzes ordnet an, daß der Bund für die Benützung der Strecke Innsbruck—Brenner ein Entgelt zu verlangen hat. Durch Bundesgesetz soll bestimmt werden, welche Fahrzeuge hievon ausgenommen sind.

§ 2 sieht vor, daß die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der Autobahn Innsbruck—Brenner sowie die Einhebung des Benützungsentgeltes nach § 1 einer Kapitalgesellschaft zu übertragen und das Benützungsentgelt zur Abdeckung der Kosten für die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der Autobahn zu verwenden ist. Die Kapitalgesellschaft ist in Form einer Aktiengesellschaft zu errichten, bei der dem Bund Anteile im Ausmaß von 90 vom Hundert und dem Land Tirol Anteile im Ausmaß von 10 vom Hundert vorbehalten bleiben.

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes sind das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen beziehungsweise das Bundesministerium für Finanzen und die Bundesregierung betraut.

Der Finanzausschuß hat mich ermächtigt, im Hohen Hause den Antrag zu stellen, gegen diesen Gesetzesbeschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

Vorsitzender: Ich danke dem Herrn Berichterstatter.

Wir gehen in die Debatte ein, die über beide Punkte gemeinsam abgeführt wird. Zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Porges. Ich erteile es ihm.

Bundesrat **Porges** (SPÖ): Hohes Haus! Verehrte Damen und Herren! Es ist interessant, in welchem Maße diese beiden Gesetze das Interesse der Öffentlichkeit erregt haben. Das ist in der großen Zahl der Redner im Nationalrat zum Ausdruck gekommen, und das wird, wie vorauszusehen ist, auch heute hier im Bundesrat der Fall sein.

Porges

Ich möchte als Vertreter des Landes Wien einiges zu diesen Gesetzesbeschlüssen sagen, möchte Sie aber nicht langweilen. Ich könnte ja jetzt wieder den bei solchen Anlässen üblichen Zahlenzauber aufführen. Ich könnte eine Statistik über die Zahl der Motorfahrzeuge unter Aufgliederung in Berufsfahrzeuge und in Fahrzeuge für die private Freizeitgestaltung, über den Frachtverkehr, und zwar den Wechsel des Frachtverkehrs von der Schiene auf die Straße, und über den Fremdenverkehr bringen, der heute in Österreich eine entscheidende Rolle spielt, weil der überwiegende Teil der Ausländer mit Kraftfahrzeugen nach Österreich kommt. Andererseits wäre es auch interessant gewesen, die Höhe der für Motorfahrzeuge aufgenommenen Kredite zu besprechen, die heute soundso viele Menschen belasten.

Das alles aber beweist nur, daß die Straße heute eine noch vor wenigen Jahrzehnten unvorstellbare Bedeutung für unser gesamtes Leben erhalten hat.

Die außerordentlich starke Erweiterung des Straßennetzes in den letzten Jahrzehnten hat ja dazu geführt, daß man heute die Straße wohl ohne Zweifel als Kulturträger bezeichnen kann, weil durch sie weite Gebiete erschlossen wurden und so den dort lebenden Menschen Gelegenheit gegeben wurde, aus der Enge ihres bisherigen Daseins herauszukommen.

Heute verkehren auf der ganzen Welt — wie uns die Statistiker sagen — 160 Millionen Kraftfahrzeuge; das sind dreimal soviel als vor dem Kriege. In Österreich ist aber diese Zunahme weitaus größer, in Österreich zählen wir zehnmal soviel Kraftfahrzeuge, als wir vor dem letzten Krieg gezählt haben.

Wir haben für Wien immer wieder gefordert, daß der Bund einen größeren Teil von Wiener Landesstraßen in die Bundesverwaltung übernehmen soll. Ich verweise diesbezüglich auf den sich durch lange Zeit hinziehenden Briefwechsel zwischen dem Bürgermeister als Landeshauptmann von Wien und dem Herrn Handelsminister, in welchem Briefwechsel wir immer wieder gefordert haben, endlich das Problem der Überführung von Landesstraßen in Bundesstraßen einer Lösung zuzuführen, ein Verlangen, das aber immer wieder an Schwierigkeiten und an Ablehnungen gescheitert ist. Wir haben immer wieder gefordert, daß von den Wiener Landesstraßen — das sind über 2000 km — ein größerer Teil zu Bundesstraßen erklärt wird, und wir haben darauf hingewiesen, daß von den 9200 km Bundesstraßen Wien nur 15 km hat, daß also von den 9200 km Straßen, die der Bund verwaltet, nur 15 km innerhalb der Grenzen des Landes Wien liegen. (*Bundesrat Bürkle:*

Das hängt mit der flächenmäßigen Größe, mit der Ausdehnung zusammen!)

Nach dieser Neuregelung werden es also 33 km sein, eine Erhöhung, die wir wohl begrüßen, von der wir aber sagen müssen, daß sie uns natürlich noch lange nicht befriedigt. Eine Teillösung kann doch nur ein Anfang sein. Ich verweise darauf, daß der Herr Minister Dr. Bock in der Nationalrats-sitzung der vergangenen Woche dies mit den Worten zugegeben hat — ich zitiere wörtlich —: „Damit bleibt... das Problem der Wiener Landesstraßen natürlich ungelöst.“ Trotzdem stellen wir fest — wir werden diesem Gesetz unsere Zustimmung geben —, daß die Erhöhung der Zahl der Bundesstraßenkilometer von 15 auf 33 innerhalb der Gemarkung Wiens fürs erste zu begrüßen ist.

Meine Damen und Herren! Ich gehöre nicht zu denen, die behaupten, daß die Zustimmung des Koalitionspartners jetzt nur deswegen erreicht wurde, weil die Wiener Landtags- und Gemeinderatswahlen bevorstehen. Ich sage: Ich gehöre nicht zu denen!, weil ich mir sage, daß mit einem Plus von 18 km Bundesstraßen in Wien doch wenig Staat zu machen ist und daß daraus auch für die Österreichische Volkspartei sicherlich kein wirkungsvoller Wahlschlager werden kann. (*Bundesrat Dr. Korref: Man kann sagen, daß es 120 Prozent ausmacht! — Bundesminister für Finanzen Dr. Schmitz: Ich habe es gerade ausgerechnet: 120 Prozent! — Heiterkeit.*)

Nun möchte ich aber doch folgender Behauptung entgegentreten: Der Herr Nationalrat Dr. Fiedler hat in der Debatte im Nationalrat behauptet, daß die Landesregierungen außerhalb Wiens 8 bis 16 Prozent ihrer Budgets für den Straßenbau ausgeben, das Land Wien jedoch nur 4 Prozent. Nun halte ich es für unsachlich, solche Vergleiche anzustellen, denn es sind die Aufgaben Wiens und der Länder wesentlich verschieden, es sind die Voraussetzungen verschieden. Absolut gesehen machen natürlich die 4 Prozent des Landes Wien ein Vielfaches jener Beträge aus, die in den anderen Bundesländern für diesen Zweck aufgewendet werden können. Das sage ich offen, weil ich es für unsachlich halte, solche Vergleiche fortzusetzen.

Ich möchte aber bezüglich der bisherigen Benachteiligung Wiens feststellen, daß Wien bei 22 Prozent aller Kraftfahrzeuge Österreichs 42,5 Prozent der Mineralölsteuer aufbringt. Mehr als ein Fünftel aller Kraftfahrzeuge Österreichs sind also in Wien registriert, laufen in Wien, aber Wien bekommt nur 8,9 Prozent, nicht ganz 9 Prozent des Ertrages der Mineralölsteuer zurück. Das war bisher für uns untragbar, und deswegen begrüßen

Porges

wir den Durchbruch, der mit der Erklärung dieser 18 km Landesstraßen zu Bundesstraßen erfolgt ist. Damit, meine Damen und Herren, habe ich schon das Wichtigste gesagt, was ich als Vertreter des Landes Wien hier festzustellen hatte.

Ich möchte nur noch auf eines hinweisen: Daß auch die Autobahnfrage einer Lösung zugeführt wurde, ist ebenfalls zu begrüßen. Gerade hier haben sich bisher die größten Gegensätze in der Auffassung zwischen Wien und dem Bund beziehungsweise dem Ministerium für Handel und Wiederaufbau ergeben. Vor allem an der Frage der Hereinführung der Autobahn nach Wien sind immer wieder Einigungen gescheitert.

Mit der Novelle zum Bundesstraßengesetz findet ein untragbarer Zustand sein Ende, weil nunmehr auch bei der Autobahn in einer Reihe von Fällen — es handelt sich um die Südring-Verlängerung auf Wiener Gebiet nach St. Marx und Aspern, um die Flughafen Autobahn nach Schwechat und um die Wiental Autobahn von der Wiener Landesgrenze in Purkersdorf bis zum Margareten Gürtel — dem Standpunkt Wiens endlich Rechnung getragen wurde. Das verzeichnen wir mit Anerkennung, sind aber der Meinung, wie ich auch am Ende feststellen möchte, daß damit nur ein Anfang gemacht sein kann und wir selbstverständlich unsere Forderung auf Übernahme von weiteren Landesstraßen in die Bundesverwaltung weiter betreiben werden.

Im übrigen werden wir den beiden Gesetzen unsere Zustimmung erteilen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Vorsitzender: Als nächster Redner gelangt Herr Bundesrat Winetzhammer zum Wort.

Bundesrat **Winetzhammer** (ÖVP): Hohes Haus! Verehrter Herr Minister! Verehrte Herren Staatssekretäre! Die rasch fortschreitende Motorisierung während der letzten Jahre hat den Straßenbau in den Mittelpunkt des baulichen Geschehens gerückt. So findet die heute im Hohen Hause zu behandelnde Vorlage über das Bundesstraßengesetz mit der Festlegung des Autobahnnetzes für ganz Österreich das besondere Interesse der Öffentlichkeit.

Die Zahl der Kraftfahrzeuge lag in Oberösterreich — gestatten Sie, daß ich das Bundesland, das ich hier mitzuvertreten die Ehre habe, als Beispiel anführe — vor 1938 bei 13.000 und betrug 1946 rund 23.000. Bis zum Jahr 1963 ist die Zahl der Kraftfahrzeuge auf über 200.000 angewachsen, zu denen noch etwa 100.000 Mopeds kommen. Wenn die Entwicklungstendenz annähernd anhält, wird der Kraftfahrzeugbestand allein im Bundesland Oberösterreich in fünf Jahren bei 300.000

anlangen. Diese Zahl kann nach den Vorberechnungen des Instituts für Wirtschaftsforschung als durchaus erreichbar bezeichnet werden. Sicherlich ist die Entwicklung nicht allgemein und in allen Bundesländern so stürmisch, die ansteigende Tendenz ist jedoch überall bemerkbar.

Wir begrüßen es, daß mit dieser Novelle zum Bundesstraßengesetz in den Verzeichnissen F, G und K die Autobahnen festgelegt wurden und damit für lange Sicht ein österreichisches Autobahnkonzept erarbeitet worden ist.

Die Schaffung eines Netzes von leistungsfähigen Schnellverkehrsstraßen als Schlagadern des Fern-, des Reise- und des Durchgangsverkehrs ist ein dringendes Anliegen der Wirtschaft und des Fremdenverkehrs. Nicht allein für Österreich gilt dies, sondern das zeigen auch die im Ausbau befindlichen Schnellverkehrsstraßen einiger Nachbarstaaten. Das zeigen aber auch die Netze der Europastraßen, von denen mehrere Linien durch Österreich führen und in unsere Autobahnstrecken eingebunden werden. Für unser Land bedeutet der moderne Ausbau der West—Ost-Verbindung eine bessere Erschließung der Bundeshauptstadt und der östlichen Bundesländer für den Reiseverkehr. Die Nord—Süd-Verbindungen mindern die Gefahr, daß Österreich im starken Reiseverkehr nach dem Süden über die Schweiz oder über Frankreich umfahren wird, und sie helfen mit, unsere Alpengebiete noch besser zu erschließen.

Die Kosten für die gesamten Autobahnen in Österreich nach dem heute vorliegenden Gesetz werden auf etwa 18 bis 20 Milliarden Schilling geschätzt. Es wäre sehr zu begrüßen und sinnvoll, wenn in Ergänzung des vorliegenden Ausbauprogramms auch ein Plan folgen würde, innerhalb welcher Zeit der Ausbau dieser Autobahnen wird erfolgen können. Erfahrungen aus dem Bau der Westautobahn stehen ja bereits zur Verfügung.

Im Jahre 1953, als der damalige Finanzminister und der Handelsminister den Bau der Autobahn Salzburg—Wien ankündigten, wurde ein Zeitplan von ungefähr zehn Jahren festgelegt. Der ganze Autobahnbau wurde damals von der Sozialistischen Partei mit großer Skepsis aufgenommen und als „Aprilscherz“ bezeichnet. Die „Arbeiter-Zeitung“ hat in ihrer Nummer vom 3. April 1953 unter der Überschrift: „Baubeginn der Autobahn am 1. April — ein Aufsitzer, wie er im Buch steht“, das ganze Autobahnkonzept als schlechten Scherz bezeichnet. Auf diesem „Aufsitzer“ fahren wir nun schon rund 200 km, und heute kann man feststellen, daß diese zehn Jahre ab Baubeginn 1954 ungefähr

Winetzhammer

eingehalten werden konnten. Wenn auch die Autobahn Salzburg—Linz—Wien noch nicht ganz fertig ist, so wurden doch außer dieser Autobahn noch sehr wichtige Teilstücke der Autobahn Wien—Wiener Neustadt im gleichen Zeitraum bereits gebaut. Wären alle Mittel für die Westautobahn verwendet worden, so würde sie ganz termingemäß fertig werden.

1964 können wir also feststellen, daß sich die Vorausplanung von 1953/54 bewährt hat. Was damals manchen noch nicht so dringlich erschienen sein mag, weil sie die Entwicklung der Motorisierung und des Reiseverkehrs unterschätzt haben — vielleicht auch, weil sie der ÖVP diesen Erfolg nicht recht gönnen wollten —, wurde im richtigen Zeitpunkt begonnen, und wir freuen uns, daß die so wichtige Ost—West-Verbindung in unserem Vaterland in absehbarer Zeit der Vollendung entgegengeht. Das spielt für Österreich eine große Rolle, denn unsere Straßen sind wichtige Devisenbringer geworden.

Das Statistische Zentralamt hat festgestellt, daß im Jahr 1963 43½ Millionen Ausländer in 15 bis 20 Millionen Kraftfahrzeugen auf den Straßen nach Österreich eingereist sind. Das sind 84 Prozent aller Einreisenden im vergangenen Jahr. Dazu kommt noch, daß sich ein erheblicher Teil des Verkehrs auf die Sommermonate Juli und August konzentriert und nur leistungsfähige, gut ausgebaute Straßen diesen Verkehr aufnehmen können.

Mit dem Ausbau der Schnellverkehrsstraßen muß auch der Ausbau des übrigen Straßennetzes, und zwar nicht nur der Bundesstraßen, sondern auch der Straßen der Länder, Hand in Hand gehen.

Die Grundlage der Mittel für den Straßenbau bilden die Mineralölsteuer und der Mineralölsteuerzuschlag. Die Mineralölsteuer selbst beträgt bei Benzin 51 S je 100 kg und bei Dieselloil 22 S je 100 kg, der Bundeszuschlag macht 400 Prozent aus. Die Aufteilung der Mittel ist im Finanzausgleich festgelegt.

Im Jahre 1959, als im Zusammenhang mit den Finanzausgleichsverhandlungen die Übernahme von Landesstraßen im Bundesland Niederösterreich durch den Bund beschlossen worden ist, hat der Nationalrat folgende EntschlieÙung einstimmig angenommen:

„In Berücksichtigung eines Wunsches der Landesfinanzreferenten wird die Bundesregierung aufgefordert, im Rahmen des nächsten Finanzausgleiches eine weitere Übernahme von Landesstraßen durchzuführen und wenn möglich eine endgültige Regelung anzustreben.“

Der Verkehr, der ja bis in die letzten Orte reicht, ist durch die Zunahme der Zahl der

Kraftfahrzeuge in Österreich und des Fremdenverkehrs, über die ich zuvor gesprochen habe, außerordentlich stark gestiegen. Das bedeutet eine sehr große Belastung auch für die Bundesländer und für die Gemeinden, die aus den Steuern, die der gestiegene Verkehr und die Zunahme des Kraftstoffverbrauches bringen, nur sehr wenig profitieren, weil der 400prozentige Mineralölsteuerzuschlag eine ausschließliche Bundessteuer ist.

Oberösterreich hat im Jahre 1963 211 Millionen Schilling für Straßen und Brücken ausgegeben und im gleichen Zeitraum einen Anteil an der Mineralölsteuer von lediglich 41 Millionen Schilling erhalten. Dies bedeutet, daß mein Bundesland kaum 20 Prozent seines Aufwandes auf diesem Gebiet aus der Mineralölsteuer decken kann; in früheren Jahren war das Verhältnis noch ungünstiger.

Nun noch einiges zur Zunahme des Verkehrs. Ich darf wieder einige Beispiele aus Oberösterreich bringen und hinzufügen, daß in anderen Bundesländern die Lage sicherlich ähnlich ist.

Das Teilstück Enns—Linz—Wels der Bundesstraße 1 ist neben dem Teilstück der Triester Bundesstraße Wien — Wiener Neustadt die stärksten frequentierte Straße Österreichs. Selbstverständlich ist der Verkehr auf diesen Straßen so wie auf den meisten übrigen Bundesstraßen in den letzten Jahren stark angestiegen. Aber nicht nur dort ist das der Fall.

1959 wurde, wie ich schon sagte, der Finanzausgleich beschlossen, und es wurden die Anteile der Länder an der Mineralölsteuer festgelegt. Aber die Steigerung des Verkehrs auf einzelnen Landesstraßen in Oberösterreich betrug von 1959 auf 1960 — also innerhalb nur eines Jahres nach dem Abschluß des Finanzausgleiches — bis zu 39 Prozent. Die Steigerung auf einzelnen Bezirksstraßen erreichte im gleichen Zeitraum im Gebiet von Linz sogar 62 Prozent. Die Zählungen finden in Oberösterreich auf den StraÙenzügen sehr regelmäßig statt, und zwar an drei aufeinanderfolgenden Tagen im Jänner, im April, im Juli und im Oktober. Die Steigerungszahlen, die ich hier angegeben habe, sind das arithmetische Mittel aus diesen Zählungen.

Man kann daraus ersehen, daß der Straßenbau und die StraÙenerhaltung für die Länder und Gemeinden eine sehr große Belastung darstellen und der in der EntschlieÙung des Nationalrates geäußerte Wunsch nach Übernahme weiterer Straßen auch aus den anderen Bundesländern mehr als gerechtfertigt ist, umso mehr, als seit den StraÙenübernahmen im Jahre 1959 in Niederösterreich die Dichte

Winetzhammer

des Bundesstraßennetzes sehr unterschiedlich ist.

Herr Kollege Porges! Sie haben gesagt, es sei immer gefordert worden, daß mehr Wiener Landesstraßen in das Bundesstraßennetz übergeführt werden. Ich möchte das insofern richtigstellen, als der Herr Bundesminister für Handel und Wiederaufbau in der Sitzung des Nationalrates festgestellt hat, daß 1948, als dieses Bundesstraßengesetz geschaffen und mit den Ländern verhandelt wurde, der Herr Bürgermeister und Landeshauptmann von Wien keine Wünsche auf Übernahme von Landesstraßen im Wiener Bereich angemeldet hat.

Wenn man Wien außer Betracht läßt, entfallen auf je 100 Einwohner in Tirol 232 m, in Kärnten 228 m, in Niederösterreich 220 m, im Burgenland 184 m, in Salzburg 170 m, in Oberösterreich 133 m, in der Steiermark 117 m und in Vorarlberg 116 m Bundesstraßen. Die Berechnung nach der Fläche bringt folgendes Ergebnis: Auf einen Quadratkilometer entfallen in Niederösterreich 161 m, im Burgenland 128 m, in Oberösterreich 123 m, in Kärnten 114 m, in Vorarlberg 87 m, in der Steiermark 79 m und in Tirol sowie in Salzburg je 78 m Bundesstraßen.

Ich möchte aus diesem Grunde heute die seinerzeitige Entschließung des Nationalrates nachdrücklichst in Erinnerung rufen. Damals wurde ausdrücklich vereinbart, daß im Zusammenhang mit dem Finanzausgleich 1964 die Verbundlichung weiterer Landesstraßen in Aussicht zu nehmen ist.

Die Länder und Gemeinden müssen, wie ich dargestellt habe, neben ihrem Anteil, den sie aus der Mineralölsteuer bekommen, sehr große eigene Budgetmittel aufwenden, um ihr Straßennetz ausbauen und erhalten zu können. Es ist dies aber eine Frage, die auch den Bund angeht, wenn er unangenehme Auswirkungen des ungleichen Straßenausbauens möglichst vermeiden will. Schlechte Landes- und Bezirksstraßen bedeuten eine Ballung des Verkehrs auf den ausgebauten Bundesstraßen, bedeuten damit für diese eine höhere Beanspruchung und höhere Erhaltungskosten, bedeuten aber auch die Verstopfung vieler Straßen und höhere Unfallziffern. Eine Folge davon wäre auf Dauer aber auch die Förderung der Abwanderung aus dem flachen Land, weil in der heutigen Zeit für viele Betriebe gute Straßenverbindungen lebensnotwendig sind.

Diese Überlegungen sollten im Interesse des Bundesstaates in die nächsten Finanzausgleichsverhandlungen mit einbezogen werden. Die derzeit bestehende krasse Ungleichheit zwischen den nach Geländeform, nach

Wirtschaftsstruktur und Siedlungsform ähnlichen Bundesländern muß geändert werden.

Lösungsvorschläge sind bereits vorgelegt worden. Einer dieser Vorschläge, der auch im Entschließungsantrag vom 18. März 1959 enthalten ist, wäre nach der Übernahme von niederösterreichischen Landesstraßen durch den Bund im Jahre 1959 nun auch die Verbundlichung von Landesstraßen in anderen Bundesländern, um damit die berechnete Gleichstellung zu erwirken.

Ich glaube, daß dies zumutbar wäre, denn die Erträge der Mineralölsteuer und insbesondere des in der Gesamtverfügung des Bundes stehenden erfreulicherweise zweckgebundenen Mineralölsteuerzuschlages sind gestiegen. Selbst wenn man die gestiegenen Baukosten der letzten Jahre in Betracht zieht, die auch die Bundesländer beim Ausbau des autonomen Straßennetzes zu tragen haben, müßte es möglich sein, durch die Übernahme neuer Straßen eine Gleichstellung zu erreichen.

Eine andere Möglichkeit würde ich noch darin sehen, im Rahmen des neuen Finanzausgleiches den Bundesländern mehr Mittel als bisher zweckgebunden zum Ausbau ihrer Landesstraßen zu geben. Ich habe schon auf die Steigerung des Verkehrs auf den Landes- und Bezirksstraßen hingewiesen. Die Länder können mit den bescheidenen Anteilen aus der Mineralölsteuer ihren Aufgaben im Straßenbau einfach nicht mehr gerecht werden. Das Landesstraßennetz ist in den meisten Bundesländern mindestens ebenso lang oder noch länger als das der Bundesstraßen. Dazu kommen noch die Bezirksstraßen oder Landesstraßen zweiter Ordnung, wie sie in manchen Bundesländern genannt werden.

Eine kleine Möglichkeit wäre vielleicht auch die, durch gewisse Vereinfachungen, zum Beispiel bei der Verrechnung der Bundesstraßen, bei ihrer Planung, Aufsicht, Abrechnung und so weiter, die ja größtenteils über die Baudirektionen der Länder erfolgt, den Ländern etwa durch die Bewilligung einer Globalsumme für diese Arbeiten zu helfen. Die Länder haben ja nur eine sehr kleine und bescheidene eigene Steuerhoheit. Der dringende Wunsch der Länder — ähnlich wie in Niederösterreich —, die Übergabe ihrer frequentiertesten Straßen an den Bund zu erreichen, ist daher nur zu verständlich und in der Entschließung des Nationalrates zum Ausdruck gekommen.

Der andere Weg ist der, den Ländern mehr Mittel für den Straßenbau zu geben.

Der Bund hat dank der Umsicht des zuständigen Ressortchefs, dank der vorausschauenden Planung der leitenden Herren der Bundesstraßenverwaltung und dank der

Winetzhammer

guten Fach- und Arbeitskräfte in den Bau-
direktionen und bei den Baufirmen auf diesem
Gebiet verantwortungsbewußte Arbeit geleistet.
Wer an die Verhältnisse in den ersten Nach-
kriegsjahren zurückdenkt, wo selbst auf den
wichtigsten Straßenzügen kein ordentlicher
Belag war, wo kein Unterbau als Grundlage
einer guten Straße vorhanden war, wo sich
ein Schlagloch an das andere anschloß, wo
Kurven und starke Steigungen den Verkehr
erschweren, kann diese Aufbauarbeit er-
messen.

Es sollte jedoch nicht dazu kommen, daß
zwar die Bundesstraßen bestens ausgebaut
unser Land durchziehen, jeder Kraftfahrer
sich aber scheut, sie zu verlassen, weil er
weiß, welcher Staub, welche Engstellen, welche
unübersichtlichen Kurven und welche Ab-
nutzung für sein Fahrzeug auf vielen Straßen,
die in der Verwaltung der Bundesländer
stehen, ihn erwarten.

Herr Bundesminister Dr. Bock hat in
der Debatte zu diesem Gesetz im Nationalrat
hervorgehoben, daß anlässlich der Beratungen
über ein neues Finanzausgleichsgesetz die
Frage der Landesstraßen allgemein geregelt
werden sollte. Er hat betont, daß die Bundes-
länder eine sehr große finanzielle Last beim
Bau und bei der Erhaltung ihrer Straßen
zu tragen haben, aber im Gegensatz zum Bund
über keine diesbezüglichen zweckgebundenen
Einnahmen verfügen. Der Herr Bundesmini-
ster hat dort ausdrücklich erklärt, daß man
sich bei den Verhandlungen über ein neues
Finanzausgleichsgesetz auch damit befassen
müsse, daß man entweder beim Bund eine
finanzielle Deckung für die Mehrbelastung
bei zusätzlichen Straßenübernahmen findet
oder aber den Ländern eine zusätzliche
finanzielle Einnahmequelle verschafft, damit
das Landesstraßenproblem für sie leichter
lösbar wird. Ich darf hier dem Herrn Handels-
minister Dr. Bock und dem Herrn Staats-
sekretär Dr. Kotzina für dieses Verständnis
danken und abschließend der Erwartung
Ausdruck geben, daß die Finanzausgleichs-
verhandlungen eine Lösung bringen werden,
die dem Bund die Fortführung des Straßen-
und Autobahnprogramms ermöglicht, aber
auch den Bundesländern ihre großen Aufgaben
auf diesem Gebiet erleichtert. (*Beifall bei
der ÖVP.*)

Vorsitzender: Bevor ich dem nächsten Red-
ner das Wort erteile, möchte ich den inzwischen
im Hause erschienenen Herrn Staatssekretär
Kotzina herzlich begrüßen. (*Allgemeiner Bei-
fall.*)

Zum Wort hat sich weiter Frau Bundesrat
Hagleitner gemeldet. Ich erteile es ihr.

Bundesrat Maria Hagleitner (SPÖ): Hohes
Haus! Sehr geschätzte Damen und Herren!
Die zweite in Behandlung stehende Gesetzesvor-
lage regelt die Finanzierung des Baues der Auto-
bahn Schönberg—Brenner. Der Bau auf Grund
der vorgeschlagenen Finanzierung ist für
Tirol gewiß nicht die ideale Lösung, aber
alle Bemühungen, eine andere Finanzierung
des Baues, besonders aus Budgetmitteln,
zu erreichen, haben bisher zu keinem Ergebnis
geführt.

Der Bau der Autobahn Schönberg—Brenner
als Anschlußstück der Autobahn Innsbruck—
Schönberg ist eine dringende Notwendigkeit.
Der Brennerpaß ist der niedrigste Übergang
in den Zentralalpen und außerdem winter-
sicher. Das bedingt, daß der Brennerpaß
jahrhundertlang der wichtigste Übergang
von Norden nach Süden und umgekehrt
gewesen ist und es bis heute blieb.

Daraus entsteht für Österreich eine große
Verantwortung. In Kenntnis dieser Verant-
wortung und um alles zu tun, um Österreich
den Brennerübergang und so den Vorrang für
den Nord—Süd-Verkehr zu erhalten, wurde als
Vorschußleistung die Autobahn Innsbruck—
Schönberg gebaut. Das markanteste Bauwerk
in diesem Straßenstück ist die berühmt ge-
wordene „Europabrücke“, der Stolz der öster-
reichischen Ingenieurkunst, aber auch ein
Zeichen des österreichischen Lebenswillens.

Wir in Tirol freuen uns ehrlich über dieses
schöne Straßenstück, aber wir müssen ebenso
ehrlich hinzufügen: Dieses schöne Straßen-
stück ist leider nur ein Teilstück. Sicher
wurde damit ein nicht unwesentlicher Vor-
teil im Nord—Süd-Verkehr erreicht. Ich weiß
nicht, ob die Damen und Herren des Bundes-
rates den Schönberg schon hinauf- oder
herabgefahren sind, aber Sie werden mir
recht geben, wenn ich sage, daß der Schönberg
eigentlich in „Kurvenberg“ umgetauft wer-
den müßte, denn die Bundesstraße hat auf
dem Schönberg 82 Kurven, und die Auto-
bahn Innsbruck—Schönberg hat jetzt nur
mehr 4 Kurven. Das ist also eine wesent-
liche Erleichterung für den Autofahrer, und
wir nehmen an, daß dadurch sehr viele Un-
fälle vermieden werden können, die es jetzt
auf der unübersehbaren kurvenreichen Strecke
am Schönberg gibt.

Des Autofahrers Glück wird aber erst dann
vollständig sein, wenn er von Innsbruck
bis zum Brenner durchgehend und unbehin-
dert auf einer modernen Straße wird fahren
können. Ich sagte: des Autofahrers Glück!
Ich muß mich aber einschränken: Das Glück
wird nicht ganz vollständig sein, denn wenn
wir dieses vorliegende Gesetz beschließen,
wird das zur Folge haben, daß der Autofahrer

Maria Hagleitner

für die Benützung dieser Autobahn eine Gebühr zu zahlen hat. Dies ist ein Wermutstropfen in der an sich großen Sache. Aber es gibt auch eine andere Wirkung: Infolge dieser Art der Finanzierung wird die Autobahn durchgehend gebaut werden können. Dies ist eine erfreuliche, aber auch stolze Gewißheit, denn Österreich baut die erste wirkliche Autobahn in den Alpen, und damit wird der Brennerpaß seine jahrhundertealte Vorrangstellung als Übergang nach dem Süden weiter behaupten können.

Österreich muß eine erstrangige Straßenverbindung im Nord—Süd-Verkehr herstellen. Wir hoffen, daß die Brenner Autobahn nur ein Anfang ist und daß baldigst mit dem Bau der Autobahn Kufstein—Innsbruck begonnen werden wird. Auch diese Straße ist in keiner Weise mehr den jetzigen Verkehrserfordernissen gewachsen. Besonders arg sind die Verkehrsverhältnisse auf der Bundesstraße 1 von Wörgl nach Innsbruck, die nicht nur den wesentlichen Teil des Nord—Süd-Verkehrs zu bewältigen hat; es kommt auf diesem Straßenstück noch der West—Ost-Verkehr dazu. Verkehrsprognosen besagen, daß der Autoverkehr in den nächsten Jahren noch spürbar zunehmen wird, und so muß man Ärgstes auf der Strecke Wörgl—Innsbruck befürchten. Es ist somit nicht übertrieben, wenn ich sage, daß diese Straße eine der frequentiertesten von ganz Österreich ist, und daher muß ich die Gelegenheit benützen, alle Verantwortlichen in den zuständigen Ministerien anzusprechen und sie dringend zu ersuchen, auch diesem für Tirol, ja für ganz Österreich so wichtigen Problem ihre Aufmerksamkeit zu leihen.

Die Alternative für uns lautet heute: Sollen wir dieser Gesetzesvorlage die Zustimmung geben oder nicht? Geben wir die Zustimmung, dann wird die Autobahn Schönberg—Brenner gebaut; beschließen wir die Ablehnung, dann wird diese wichtige Straße nicht gebaut werden.

Sicher ist es für Tirol — und das möchte ich festhalten — eine unterschiedliche Behandlung, wenn für die Benützung dieser Autobahn und Bundesstraße eine Gebühr eingehoben wird, eine Gebühr, die es nirgends anderswo, auf keiner Bundesstraße in Österreich gibt. (*Ruf bei der ÖVP: Aber in Italien! — Bundesrat Dr. Gasperschitz: Aber in den Vereinigten Staaten!*) Wir reden jetzt von Österreich, Herr Kollege! Wenn man in Oberösterreich eine Straße bauen würde, auf der ebenfalls eine Maut eingehoben werden würde, würden Sie auch dazu sprechen. Aber das bedeutet für die Autofahrer Tirols, daß sie, wenn sie diese Straße benützen wollen, Opfer bringen müssen. Dessenungeachtet geben wir

dieser Gesetzesvorlage unsere Zustimmung und nehmen die Gewißheit mit nach Hause, daß nun mit dem Bau der Autobahn Schönberg—Brenner begonnen wird, und wir hoffen auch, daß sie, so wie in dem Fünfjahresplan vorgesehen, 1968/69 beendet sein wird.

Wir Tiroler haben nur noch den einen Wunsch, daß es uns auf dem Verhandlungswege gelingen möge, für die Anrainer dieser Autobahn — und das sind die Bewohner des Wipptales und Stubaitales — zu erwirken, daß sie bei Benützung dieser Strecke von der Entgeltleistung ausgenommen werden. (*Beifall bei der SPÖ und bei Bundesräten der ÖVP.*)

Vorsitzender: Als nächstem Redner in der Debatte erteile ich Herrn Bundesrat Dr. Pitschmann das Wort.

Bundesrat DDr. Pitschmann (ÖVP): Hohes Haus! Sehr geehrter Herr Minister! Meine Herren Staatssekretäre! Es sind schon einige Jahre vergangen, seit die zweite Regierungspartei den ÖVP-Plan bezüglich Ausbau der in der NS-Zeit begonnenen Autobahn als „Aprilscherz“ bezeichnete. Dieser „Aprilscherz Autobahn“ ist zwischenzeitig zum Dauerschmerz geworden, der durch gelegentliche neue Maut! Maut!-Rufe noch verstärkt wird.

In Österreich scheint sich dann und wann die Übung einzuschleichen, daß in erster Linie der Gehör findet, der am lautesten schreit oder hofiert, und in zweiter Linie erst der, der auf Berücksichtigung seiner Wünsche und Forderungen das größte sachlich begründete Anrecht hätte. Objektive Beurteiler der Verkehrsfrequenzen der wichtigsten Straßen in Österreich bestätigen, daß der Ausbau der Vorarlberger Rheintal Autobahn besonders vordringlich wäre. Ihr Ausbau darf durch die Inangriffnahme der Brenner Autobahn nicht hinausgeschoben werden.

Die Nachbarn Vorarlbergs sind im Ausbau der Anschlußstücke weit voran, während dies südlich des Brenners keineswegs der Fall ist. Die Vorarlberger Autobahn lenkt den Fremdenverkehr weitgehend nach Österreich, während diese Worte „nach Österreich“ hinsichtlich der Brenner Autobahn in etwa durch die Worte „durch Österreich“ ersetzt werden müssen. Die Verkehrsfrequenzen beweisen, daß bei Berücksichtigung der Dringlichkeit der verschiedenen Autobahnprojekte die Vorarlberger Rheintal Autobahn vorgezogen werden sollte. Der Umstand, daß von 38 km Trassierung 5 km nicht endgültig geklärt sind, ist kein Grund, den Beginn der Inangriffnahme des Rheintal-Projektes noch weiter hinauszuschieben.

Die Eile, mit der die Brenner Autobahn AG. ins Leben gerufen wird, ist etwas ver-

DDr. Pitschmann

dächtig und kaum recht vertretbar. Den Kammern wurde eine viel zu kurze Begutachtungsfrist eingeräumt, obwohl es ja um Hunderte von Millionen Schilling geht. Da diese Bundesmittel weitgehend dem Zuschlag zur Mineralölsteuer entnommen werden sollen, werden andere zum Teil noch dringlichere, zumindest jedoch ebenso dringliche Autobahnprojekte und Bundesstraßenteile unter Umständen auf Jahre zurückgestellt. Vorarlberg hat nichts gegen eine Brenner Autobahn AG., könnte aber nicht damit einverstanden sein, daß dadurch die Rheintal Autobahn zurückgestellt oder deren Inangriffnahme verzögert wird.

Denkt man nicht an die Gefahr, daß bei einer sehr raschen Verwirklichung der Brenner Autobahn allenfalls eine ähnliche Situation entstehen könnte wie bei der Timmeljochstraße, die bis zur italienischen Grenze schon vor Jahren vorzüglich ausgebaut wurde, während das italienische Anschlußstück bis heute auf sich warten ließ und noch nicht bekannt ist, ob dieses in nächster Zeit gebaut werden wird? Auf dieser Straße finden Bergwertungsfahrten und gelegentlich andere rennmäßige Veranstaltungen statt, vielleicht um zu verhüten, daß diese Straße zuviel Gras von links und rechts überwuchert. Man darf sich wundern, daß ausgerechnet unsere Tiroler Freunde den Italienern bezüglich des Ausbaues der südlich des Brenners gelegenen Straßenteile so viel Vertrauen und Glauben entgegenbringen. Es scheint nur in der Diözesanfrage so zu sein, daß sich das Heilige Land Tirol in Wien und in Rom besonderer Gunst erfreut. (*Heiterkeit.*)

Die Bundeshandelskammer hat in einem Schreiben an das Bundesministerium für Finanzen erwähnt, daß wohl zu prüfen gewesen wäre, ob im Tiroler Raum nicht der Ausbau der auch für innerösterreichische Verhältnisse und für den innerösterreichischen Verkehr so wichtigen Inntal Autobahn vorrangig gewesen wäre.

Vorarlberg droht im Verkehr zu ersticken, wenn nicht bald durch den Bau einer Autobahn Abhilfe geschaffen wird. Das Vorarlberger Rheintal ist einer der am dichtesten besiedelten und am stärksten industrialisierten Landstriche Österreichs. Die Bevölkerung wächst hier wie in kaum einem anderen Teil unseres Vaterlandes. Alle Anzeichen sprechen dafür, daß dieser Konzentrationsprozeß weiterhin anhalten wird. Wegen der starken Dezentralisierung der Standorte der wirtschaftlichen Unternehmungen, die an und für sich ja sehr gesund ist, und der aufgliederten Besiedelung des Raumes ist die Pendlerwanderung in Vorarlberg besonders ausge-

prägt. Aus der geschilderten Situation entwickelte sich im Vorarlberger Rheintal ein sehr starker Wirtschafts- und Geschäftsverkehr. Dazu kommt der erheblich ins Gewicht fallende Einreise- und Durchzugsverkehr von Fremden.

Bei der Behandlung der Autobahnfragen in Österreich darf die Verkehrsentwicklung in der unmittelbaren Nachbarschaft niemals außer acht gelassen werden. Bezüglich Vorarlberg ist zu sagen, daß auf der deutschen Seite nicht weniger als vier auf Lindau am Bodensee zulaufende Straßen derzeit neuzeitlich ausgebaut werden. Es handelt sich um die Straßen München—Kempten—Lindau, die Alpenstraße Oberstdorf—Immenstadt—Lindau, die Straße Friedrichshafen—Lindau und die Straße Ulm—Ravensburg—Lindau. Außerdem stehen im Bodenseeraum folgende Schnellstraßen beziehungsweise Autobahnen in einem entscheidenden Planungsstadium: München—Kempten—Lindau, Ulm—Friedrichshafen—Lindau und Stuttgart—Stockach—Lindau. In der benachbarten Schweiz wird im Zuge des Baues des San Bernardino-Tunnels, der voraussichtlich in einem bis in einhalb Jahren dem Betrieb wird übergeben werden können, eine neue Nord—Süd-Linie erschlossen, an deren Einzugsgebiet auch Vorarlberg liegt.

Die dargelegten Gründe verlangen gebieterisch die baldige Inangriffnahme des Rheintal Autobahn-Projektes. Sektionschef Dipl.-Ing. Seidl konnte diesbezüglich anlässlich seiner letzten Besichtigungsfahrt während seines Aufenthaltes im Lande Vorarlberg Gott sei Dank recht beruhigende Zusagen machen. Hoffen wird, daß nach dieser Beruhigungsspiel recht bald ein Straßenarbeitssturm im Vorarlberger Rheintal eintritt, hoffen wir, daß der österreichische Autobahnbau auch dort forciert wird, wo er besonders vordringlich ist, wo auch der Nutzen für Österreichs Volk, Wirtschaft und Fremdenverkehr besonders groß ist. (*Beifall bei der ÖVP. — Bundesrat Dr. Koref: Was machen wir mit dieser Kriegserklärung Vorarlbergs an Tirol? — Bundesrat DDr. Pitschmann: Das war keine Kriegserklärung! Wir sind ein sehr friedliches Volk, weil wir an die Schweiz grenzen! — Ruf bei der SPÖ: Föderalismus!*)

Vorsitzender: Zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Dr. Fruhstorfer. Ich erteile es ihm.

Bundesrat Dr. **Fruhstorfer** (SPÖ): Hoher Bundesrat! Sehr geehrter Herr Minister! Herr Staatssekretär! Meine Damen und Herren! Der vorliegende Gesetzesbeschluß über die Abänderung des Bundesstraßengesetzes enthält auch einige für Oberösterreich und speziell für das Innviertel wichtige und interes-

Dr. Fruhstorfer

sante Details. Zur Beweisführung wurde jetzt sehr viel Zahlenmaterial über die Motorisierung herangezogen. Ich darf in diesem Zusammenhang vielleicht einen kleinen Beitrag, ich möchte fast sagen, zur Spezialdebatte leisten und mich auf einige Straßenprobleme, die von diesem Gesetzesbeschluß berührt werden, und zwar auf die Straßenprobleme des Innviertels beschränken.

Es sind drei Straßen, um die es sich im besonderen handelt: Es geht um den Ausbau und um die Fertigstellung der Innviertler Fernstraße, die von Wels über Ried nach der Grenzstadt Braunau führt. Es geht sodann um die Pramtal Straße, eine Abzweigung von dieser Fernstraße in Richtung Schärding, und es handelt sich drittens um ein neues Projekt, nämlich um eine neue Autobahn, die sich an das deutsche Straßennetz anschließen soll, die das Innviertel durchqueren wird und in der Gegend von Schärding über den Inn führen soll, dann weitergeführt wird in Richtung Grieskirchen—Wels, um schließlich den Anschluß an die Autobahn Salzburg—Wien zu finden. So wird also — und das ist eine besondere Hoffnung für das Innviertel — eines Tages auch dieses Gebiet von einer Autobahn durchquert werden. Das wird vermutlich wohl noch ziemlich lang dauern. Unser Interesse geht dahin, die Vorbereitungen zu beschleunigen und möglichst bald zu einer Realisierung dieses Vorhabens zu kommen.

Die steigende Motorisierung — das wurde ja heute immer wieder erwähnt — verlangt eine Beschleunigung des Straßenbaues. Der zunehmende Reiseverkehr, der von der Bundesrepublik Deutschland hereinkommt, verlangt gerade auch in diesem Gebiet eine Autostraße. Sie wird uns speziell als Zubringer für den Fremdenverkehr aus einem dichtbewohnten Gebiet, nämlich aus dem Raume Regensburg—Nürnberg—Würzburg, sehr viele Gäste bringen. An diesem Projekt hätte nicht bloß das betreffende Gebiet, das Innviertel, ein großes Interesse, sondern von einer schnellen Inangriffnahme dieses Straßenbaues würden Linz, Wien und das Salzkammergut sehr profitieren.

Wir im Innviertel sind daran interessiert, daß diese zukünftige Autobahn, die bei Schärding den Inn überquert wird, soweit es irgendwie geht, an den Bezirk Ried herangeführt wird, damit auch dieser Bezirk und der Bezirk Braunau an dieser Autobahn partizipieren können. Dies müßte umso leichter möglich sein, als im südlicheren Gebiet die Geländeschwierigkeiten größer sind. Ich möchte wiederholen: Schärding hat dadurch, daß die Autobahn unmittelbar durchführt, einen großen Vorteil, aber die Trassenführung sollte so gestaltet werden, daß auch die anderen zwei Bezirke möglichst viele Vorteile davon haben.

Die beiden anderen erwähnten Straßenzüge — die Innviertler Fernstraße und die Pramtal Straße — dienen der Erschließung unseres Gebietes, sie dienen der Herstellung einer besseren Verbindung mit der Landeshauptstadt und mit Wels. Die Fernstraße wird auch die Entfernung von Linz nach München um gut 100 km abkürzen. Merkwürdig ist, daß diese Fernstraße bei Pramersdorf aufhört und nur eine Fortsetzung in der alten, kurvenreichen und die Höhen aufsuchenden Straße findet. Den Weiterbau dieser Fernstraße zur Flüssigmachung des Verkehrs wünschen sich alle Gemeinden. Ein besonders wichtiges Stück dieser Fernstraße wäre die Umfahrung von Ried.

Im September 1963 haben Besprechungen mit Herrn Staatssekretär Kotzina stattgefunden. Damals haben die Gemeinden dem Herrn Staatssekretär ihre Anliegen vorgebracht. Herr Staatssekretär Kotzina hat versprochen, daß 1965 der Weiterbau der Fernstraße aufgenommen werden wird. Ich möchte heute bei dieser Gelegenheit sagen, daß wir hoffen, daß es bei dieser Zusage bleibt und daß 1965 nicht nur an der Weiterplanung dieser Straße gearbeitet werden wird, sondern daß im Frühjahr 1965 der Ausbau der Fernstraße ohne Unterbrechung bis nach Braunau wieder aufgenommen wird.

Nicht nur die Weiterentwicklung des Verkehrs hängt von der Abwicklung dieses Bauvorhabens ab. Straßenbauten bedeuten auch einen Faktor für die wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung eines Gebietes. Durch die Fertigstellung der Pramtal Straße würden Orte oder Märkte wie Neumarkt, Riedau, Raab aus ihrer Isolierung herausgeholt werden.

Ich habe schon darauf hingewiesen, welche Bedeutung den Straßen im Fremdenverkehr zukommt, der eine sehr entscheidende Post unserer Handelsbilanz darstellt. Daher ist es gerade für uns sehr wichtig, daß die fremden Gäste, wenn sie in unser Land kommen, nicht den ersten Unterschied zu ihrem Heimatland darin erblicken, daß bei uns die Straßen schlechter sind. Gerade die Autobahn, von der Bundesrepublik als Europastraße geführt, wäre eine außerordentlich wichtige Verbindung zwischen dem Westen und dem Osten. Damit würde unser Land eine seiner Aufgaben, ein Verbindungsland zwischen Ost und West zu sein, erfüllen.

Selbst im Innviertel spielt der Fremdenverkehr heute keine unbedeutende Rolle. Er nimmt ständig zu. Das Innviertel, das bis jetzt als Fremdenverkehrsgebiet nicht so bekannt war, hat im Sauwaldgebiet, das vor allem durch die Nibelungenstraße aufgeschlossen wird, eine sehr schöne, anziehende Land-

5290

Bundesrat — 217. Sitzung — 10. Juni 1964

Dr. Fruhstorfer

schaft, und es gibt dort eine Verbändegemeinschaft, die im Innviertel geradezu bahnbrechend mit gutem Beispiel vorausgegangen ist. Im südlichen Teil haben wir das Ibmer Moor und Braunau, als Mittelstück haben wir die schönen Waldlandschaften des Hausrucks und des Kobernauber Waldes, die sich sehr gut als Erholungsgebiete und für Erholungsdörfer eignen. Die Stauseen des Inns haben dieses Landschaftsbild stark verändert. Die oberösterreichische Landesregierung baute zur Erschließung dieses Gebietes des Innviertels eine neue Innbrücke bei Obernberg, die wohl im nächsten Jahr fertiggestellt werden wird. *(Staatssekretär Dr. Kotzina fällt mit seinem Sessel um. — Einige Bundesräte bemühen sich um ihn. — Zwischenrufe.)*

Bei dieser Gelegenheit möchte ich noch auf einen Umstand hinweisen. Das Innviertel war einmal als sehr reiche Landschaft bekannt, man möchte sagen, als ein Land, in dem Milch und Honig fließt. In der Kriegs- und Nachkriegszeit war es als Lebensmittelkammer berühmt. Gegenwärtig ist aber gerade das Gegenteil der Fall. Das Innviertel ist in der wirtschaftlichen Entwicklung hinter dem Binnenland Österreich zurückgeblieben. Besonders die Bezirke Ried und Schärading sind Abwanderungsgebiete. Zwischen den zwei Volkszählungen hat der Bezirk Ried 9 Prozent und der Bezirk Schärading 6 Prozent seiner Bevölkerung verloren. Das sind beachtlich hohe Prozentsätze an Bevölkerungsverlusten, und man findet nicht leicht Grenzbezirke, die eine so starke Abwanderung haben. Diese Abwanderung ist eine Folge der Landflucht, die wieder durch die Technisierung und Motorisierung der Landwirtschaft verursacht wird, denn dadurch werden beträchtliche Kräfte der Landwirtschaft frei. Wir sind aber in diesen Bezirken bis jetzt nicht imstande gewesen, die freierwerdenden Arbeitskräfte im eigenen Gebiet in eigenen Betrieben aufzufangen, denn selbst die zwei Städte Ried und Schärading weisen eine zurückgehende Einwohnerzahl auf. Auch die starke Winterarbeitslosigkeit, die in diesen Bezirken größer ist als im österreichischen Durchschnitt, ist ein Beweis dafür, daß wir uns dort in einer Art von Notstandsgebiet befinden. Dann macht uns auch die außerordentlich starke Pendlerbewegung Sorge. Weniger Menschen in diesem Gebiet heißt weniger Käufer, heißt weniger Konsum, heißt weniger Steuereinnahmen und heißt für die Gemeinden weniger Ertragsanteile.

Man müßte also diese zwei Bezirke zu Wirtschaftsentwicklungsgebieten erklären, weil sie an der Aufwärtsentwicklung nicht so teilhaben wie das übrige Österreich. Der schnelle Ausbau des Verkehrsnetzes der Bundesstraßen, die Verkehrsaufschließung wäre also eine not-

wendige Unterstützung der Entwicklung dieses Landes, wäre geradezu eine Voraussetzung dafür, daß auch diese Gebiete mit dem übrigen Österreich gleichziehen können. Diesen Gebieten müßten Gelder aus der Entwicklungshilfe des Bundes zugeteilt werden. Solche Gelder müßten dort investiert werden. Leider sind aber wiederholt die Beträge dafür vom Finanzminister vollständig gestrichen worden.

Vielleicht machen diese Bezirke den Fehler, daß sie schüchtern und verschämt ihre schwierige Lage verschweigen. Sie machen es wie ein ehemals reicher Bauer, der allmählich verarmt, der sich aber die geänderte Situation selbst nicht eingestehen und es noch viel weniger einem anderen sagen will. Ich möchte daher hier auf die wirtschaftliche Lage dieser Grenzbezirke aufmerksam machen. Ich meine, es sollten hier nicht die Gemeinden ein Notopfer für den Bund leisten, sondern der Bund ist diesen Gemeinden ein Notopfer schuldig! Noch ein Zweites: Der Ballung und der Konzentration der Industrie in einem einzigen Raum wäre eine gesunde Dezentralisierung entgegenzustellen.

Zu der Hilfe für dieses Gebiet gehört aber auch der Aufbau des Schulwesens, denn auch in dieser Hinsicht sind wir gegenüber anderen Bezirken zurückgeblieben. Der Rieder Bezirk ist beispielsweise der an Hauptschulen ärmste Bezirk Oberösterreichs. Wir haben hier schon einige Male festgestellt, daß das Bildungsgefälle zwischen Stadt und Land ausgeglichen gehört.

Da heute der Herr Staatssekretär Kotzina anwesend ist, möchte ich ihn gleich an den Neubau des Bundesgymnasiums Ried und an die Zusage erinnern, daß mit dem Bau des Gymnasiums noch heuer begonnen wird. Es drängt außerordentlich, denn es gibt dort Klassen, in denen bis zu 58 Schüler in einem Raum sind; eine Klasse mußte schon außerhalb dieser Schule untergebracht werden. Ried hat alle Voraussetzungen für einen Neubau erfüllt, es hat zirka 20.000 m² Grund zur Verfügung gestellt. Es hat sogar noch mehr getan: Es hat den Architektenwettbewerb bezahlt; dies in der Hoffnung, daß sich der Herr Finanzminister erweichen läßt, uns etwas vorzuziehen. Leider hat sich diese Hoffnung bis jetzt nicht erfüllt. Seit 1960 wartet diese Stadt, obwohl sie Gelder für Dinge ausgegeben hat, die eigentlich der Finanzminister zu bezahlen gehabt hätte. Die Bereitstellung des Grundes, die Leistungen für den Architektenwettbewerb und für den Sportplatz, das alles wäre eigentlich Sache des Bundes. Die Stadt Ried hat es gemacht, um die Dringlichkeit des Baues zu veranschaulichen, und sehr viele andere Städte leisten das gleiche.

Dr. Fruhstorfer

Meine Damen und Herren! In der schnellen Fertigstellung der begonnenen Straßen und im Projekt der Autobahn sieht das Innviertel eine Voraussetzung für seine wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung.

Ich möchte noch eines sagen: Die Kollegen von der ÖVP haben in ihren Reden dem Herrn Handelsminister und dem Herrn Staatssekretär Kotzina gedankt. Wir wollen uns diesem Dank anschließen und wollen die Verdienste dieser Herren durchaus nicht schmälern. Es wäre aber nicht objektiv, würden wir übersehen, daß wir auch dem Herrn Staatssekretär Weikhart zum Danke verpflichtet sind. *(Beifall bei der SPÖ. — Bundesrat Bürkle: Ein bißchen „proporzioniert“!)* Nein, es ist nicht wegen des Proporztes. *(Heiterkeit.)* Sie reden ja immer so viel von der Zusammenarbeit. Mir kommt es so vor, als ob Sie diese Zusammenarbeit erst in der letzten Zeit entdeckt hätten, und auf den Wert dieser Zusammenarbeit kommen Sie erst jetzt. Wir sind der Meinung, daß sich diese Zusammenarbeit gerade beim Straßenbau gezeigt hat. Dieser Teil des österreichischen Aufbaues ist gemeinsam zustande gekommen. Das Geld, das für die Straßen aufgebraucht wurde, kommt aus der Steuerleistung nicht bloß von ÖVP-Leuten, sondern an diesen Steuerleistungen sind alle Österreicher beteiligt! *(Zwischenrufe bei der ÖVP. — Bundesrat Hofmann-Wellenhof: Im roten Wien ist das auch so!)*

Dieser Dank wurde dem Herrn Staatssekretär auch von anderer Seite, auch von Ihren Leuten, von einigen Landeshauptleuten abgestattet. Wir wollen hier anerkennen, daß dieses Stück österreichischen Aufbaues in gemeinsamer Arbeit geleistet wurde, daß nicht bloß die eine, die rechte Seite, daran beteiligt war und die linke zugeschaut hat. Wir haben gemeinsam dieses Werk des österreichischen Aufbaues zustande gebracht. Wenn es heute Zweifel an dieser Zusammenarbeit gibt, so liegt das eben an der Haltung der Österreichischen Volkspartei. *(Beifall bei der SPÖ. — Bundesrat Bürkle: Die ist an allem schuld!)*

Vorsitzender: Zum Wort hat sich Herr Bundesrat Eckert gemeldet. Ich erteile es ihm.

Bundesrat Eckert (ÖVP): Herr Minister! Meine Herren Staatssekretäre! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Als Bundesrat von Wien möchte ich zunächst auch meiner besonderen Freude und meiner Genugtuung Ausdruck verleihen, daß mit der Bundesstraßengesetznovelle den Interessen, die unsere Bundeshauptstadt auf dem Gebiet des Straßenbaues anzumelden hat, in besonderem Maß Rechnung getragen wird. 55 Kilometer Autobahn sollen vom Bund auf Wiener Boden

gebaut, von den rund 9,5 Milliarden Schilling, die der Bund auf Grund dieses Gesetzes übernimmt, 2,2 Milliarden für Wien verwendet werden. Die Verhandlungen, die auf Initiative der Wiener ÖVP geführt wurden, um den Interessen Wiens Genüge zu tun, waren also erfreulicherweise von Erfolg gekrönt.

Wir wissen, daß die Verkehrsprobleme zu den dringendsten gehören, die eine Großstadt lösen muß, will sie nicht zu einer Stätte der Qual für ihre Bewohner werden, den Besucher abstoßen statt anlocken, dem Staat, dessen Metropole sie ist, Schande statt Ehre bereiten.

Wien ist meiner Überzeugung nach eine Aufgabe, die nicht nur die Wiener, sondern alle Österreicher angeht. Die großen Anstrengungen, die wir finanziell selbst in schweren Zeiten unternommen haben, um dieser Stadt ihr Antlitz zu retten, sind Zeugnis der gemeinsamen Verantwortung ganz Österreichs für seine Bundeshauptstadt. Burgtheater, Oper, Stephansdom, Parlament, Universität, Stätten von Kunst und Wissenschaft erstanden wieder aus dem Schutt des Krieges.

Regierung und Volksvertretung zögerten nicht, die Mittel aus dem Bundesbudget bereitzustellen, für Anleihen und Kreditaktionen zu bürgen und damit — ein Zeichen des Glaubens an Wien und seine Zukunft — in einer Zeit der Not über die Grenzen Österreichs hinaus der Welt zu beweisen, daß wir selbst uns nicht aufgegeben hatten, so bitter die damaligen Prüfungen auch auf uns allen lasteten.

Daß der Bundeskanzler, der Finanzminister und die übrigen Mitglieder der Bundesregierung und des Nationalrates, die auch damals der Österreichischen Volkspartei angehörten, dabei niemals fragten, ob in Wien eine sozialistische Mehrheit regiert oder nicht, halte ich nicht einmal für eine Tat, für die ich jetzt besonderes Lob einfordern möchte, sondern für die Erfüllung einer nationalen Pflicht, zu der wir von der Österreichischen Volkspartei uns gestern wie heute bekennen, weil wir das für eine Selbstverständlichkeit halten! Für uns war es daher auch bei dieser Aufgabe, Wien bei der Lösung seiner Verkehrsprobleme zu helfen, eine Selbstverständlichkeit, in jenem Augenblick, wo es darauf ankam, nicht zuzusehen, sondern mit die Initiative zu ergreifen.

Ich möchte dies mit allem Nachdruck betonen. Und ich möchte jenen Abgeordneten der Österreichischen Volkspartei zum Nationalrat und zum Wiener Gemeinderat, die hier durch Entschließungsanträge und Verhandlungen mit den zuständigen Stellen des Bundes diese Lösung erreicht haben, den Dank aussprechen, weil sie nicht parteipolitische Pro-

5292

Bundesrat — 217. Sitzung — 10. Juni 1964

Eckert

paganda betrieben, sondern gehandelt haben. Und darauf kommt es an; der Erfolg ist — wie immer — auch hier maßgeblich.

Ich möchte jenen Männern danken, denen es auf Grund der Verfassung zukam, die letzte Entscheidung über die Gestaltung der Vorlage an den Ministerrat zu treffen: dem Herrn Bundesminister für Handel und Wiederaufbau Dr. Bock und seinem für diese Fragen in besonderem Maße zuständigen Herrn Staatssekretär Dr. Kotzina. Meine Damen und Herren! Hier wurde eine wichtige Tat für Wiens Zukunft gesetzt, und wir haben allen Grund, jenen, denen von der Verfassung die Verantwortung für die Ausarbeitung der Vorlage übertragen ist, den Dank nicht schuldig zu bleiben.

Wir dürfen aber — hier möchte ich meine Stimme als Wirtschaftspolitiker erheben — das Problem des Straßenbaues nicht nur als eine Frage berechtigter Wünsche und dem Zwecke entsprechend ausgearbeiteter Regierungsvorlagen betrachten. Immer wieder zieht sich durch all die Diskussionen um den Straßenbau die Forderung nach Geldmitteln, die dafür notwendig sind. Der Straßenbau verschlingt Millionen und Milliarden von Schilling. So entscheidend er für das Leben eines modernen Staates ist, so teuer kommt er dem Volk, das in diesem Staate lebt.

Wir wissen aus den Diskussionen um den Straßenbau ferner, daß der Bund einen entscheidenden Teil der erwachsenden finanziellen Kosten sicherlich auch in der Zukunft wird tragen müssen. Wer dies klar vor Augen hat und gleichzeitig die staatspolitische Bedeutung des Straßenbaues bedenkt, wer sieht, daß Sicherheit und Gesundheit zehntausender Menschen von guten und richtig geführten Straßen abhängen, daß das Blühen des Fremdenverkehrs und damit die Quelle des Einkommens eines beträchtlichen Teiles der Österreicher damit verbunden ist, daß die Straßen tatsächlich das Gefäßsystem eines modernen staatlichen Organismus sind, der wird, wenn er die Dinge bis zum Ende durchdenkt, nicht an der Tatsache vorbeigehen können, daß eine entscheidende Grundlage für all das die Aufbringung der erforderlichen Geldmittel ist.

Meine Damen und Herren! Von hier aber kommen wir bereits zur nächsten Frage: Wer soll die Geldmittel aufbringen? Was muß geschehen, damit sie aufgebracht werden können? Die Geldmittel werden von der gesamten Wirtschaft aufgebracht. Es ist die Arbeit, die die Menschen in diesem Vaterlande leisten und die Ertrag bringt. Nur soweit die Arbeit eines Volkes ergiebig ist, wird es als Gemeinschaft genügend Mittel besitzen, um gemeinschaftliche Aufgaben er-

füllen zu können. Nur das, was die Arbeit eines Volkes abwirft, wird dieses Volk verbrauchen und investieren können.

Daraus ergibt sich die Aufgabe, mit all unserer Kraft für eine Wirtschaftspolitik einzutreten, die den Leistungskräften aller Österreicher den größtmöglichen Anreiz gibt, Hindernisse aus dem Weg räumt und den Willen zur Leistung stärkt.

Verkennen wir nicht die Hemmnisse, die einer echten Leistungskraft eines Volkes Abbruch tun und ihm im Wege stehen! Dort, wo die Freude am Ertrag der Leistung fehlt, wo die persönliche Verbindung zwischen größerer Anstrengung und größerem Nutzen fehlt, wo eine staatliche Zentrale an die Stelle des Individuums, der Einzelpersönlichkeit, zu treten sucht, dort wird dieser Anreiz fehlen, dort wird die Freude an der Leistung, ja sogar vielfach die Freude am Leben getötet, dort herrscht der Geist der Masse ohne echtes inneres Interesse des einzelnen. Behalten wir daher das Gefälle im Auge, das zwischen den wirtschaftlichen Systemen dieser Welt deutlich zu bemerken ist!

Lassen Sie mich — weil wir gerade beim Straßenbau und damit beim Auto sind — dies an der Zahl der Personen illustrieren, auf die in den einzelnen Staaten ein Personenauto kommt: in den USA auf jeden 3., in Frankreich auf jeden 7., in der Bundesrepublik Deutschland auf jeden 8., in Österreich auf jeden 13., in der Deutschen Demokratischen Republik auf jeden 95., in Jugoslawien auf jeden 187., in Ungarn auf jeden 356., in Rumänien auf jeden 1521., und in China hat nur jeder 20.923. einen Personenwagen zur Verfügung.

Vergessen wir aber auch nicht darauf, daß höherer Lebensstandard keinem Volke in den Schoß fällt. Je mehr pro Kopf der Bevölkerung erzeugt wird, desto mehr kann pro Kopf der Bevölkerung verbraucht und investiert werden. Das ist ein Gesetz, um das niemand herumkommt.

Mehr pro Kopf der Bevölkerung zu erzeugen, um auch den Straßenbau weiter fördern und ausbauen zu können, heißt nicht notwendigerweise mehr Schweiß, längere Arbeitszeit, anstrengenderes Leben. Nein! Es heißt nur, daß die Arbeit produktiver sein muß, daß sie mit mehr Intelligenz, mit mehr Initiative als bisher — soweit dies möglich ist — geplant wird, mit mehr Einfallsreichtum durchgeführt, mit Hilfe besserer Maschinen bewerkstelligt, immer wieder unter Ausnützung der neuesten Errungenschaften den sich wandelnden Verhältnissen angepaßt wird. Das erfordert vor allem eines: Interesse jedes Arbeitenden für die Arbeit; ständige Aufmerksam-

Eckert

keit und den Willen, mit den Besten Schritt zu halten oder sie womöglich noch zu übertreffen. Davon hängen unsere Möglichkeiten ab, die staatspolitischen Aufgaben zu erfüllen, denn nur dann können wir sie auch real finanzieren.

Daher ist es von größter Bedeutung, unsere Aufmerksamkeit der Tatsache zuzuwenden, daß beispielsweise im Jahre 1962 in den USA pro Kopf der Bevölkerung 77.000 S an Werten in Form von Waren und Dienstleistungen erzeugt wurden, in Schweden rund 49.000 S, in der Schweiz 48.000 S, in der Bundesrepublik Deutschland 40.000 S, in Österreich rund 26.000 S.

Das sind entscheidende Voraussetzungen. Wir sind daher — wie mir scheint — in Österreich nur gut beraten, wenn wir alles daran setzen, dort aufzuholen, wo wir noch im Hintertreffen liegen. Der Ruf nach mehr Geld für den Straßenbau muß — meiner Überzeugung nach — ins Leere gehen, wenn wir nicht gleichzeitig als Volksvertreter mit ganzer Kraft dafür eintreten, daß unsere Wirtschaftspolitik für die Stärkung der Leistungskraft unserer Volkswirtschaft sorgt.

Ich fühle mich verpflichtet, das hervorzuheben, weil ich mir über die Schlüsselfunktion klar bin, die dem Straßenbau für unsere Zukunft zukommt, und zwar nicht nur allein für unser Wien, sondern auch für unser gesamtes Vaterland Österreich. Diesbezüglich fühle ich mich ausnahmsweise vollinhaltlich auf der gleichen Linie mit dem Herrn Kollegen Porges, daß nämlich auch ich hoffe, daß es unter diesen Voraussetzungen — wie es auch im Nationalrat der Herr Handelsminister zum Ausdruck gebracht hat — über alle Parteien hinweg möglich sein wird, weitere zusätzliche Mittel für den Straßenbau nicht nur für Wien, sondern für alle Bundesländer zur Verfügung zu halten. *(Beifall bei der ÖVP und bei Bundesräten der SPÖ.)*

Vorsitzender: Zum Wort ist weiters Herr Bundesrat Bandion gemeldet. Ich erteile es ihm.

Bundesrat **Bandion** (ÖVP): Hohes Haus! Herr Minister! Meine Herren Staatssekretäre! Meine Damen und Herren! Im Sinne des vom Nationalrat am 3. Juni 1964 beschlossenen Bundesgesetzes über die Abänderung des Bundesstraßengesetzes sollen weitere Straßenzüge, die durch die stürmische Verkehrsentwicklung für den Durchzugsverkehr Bedeutung erhalten haben, zu Bundesstraßen erklärt werden. Darüber hinaus sollen die bereits trassierten Autobahnstrecken fertiggestellt und mehrere wichtige Teilstrecken neu geplant und so rasch als möglich einer Verkehrsbenützung zugeführt werden.

Als Vertreter des Landes Niederösterreich will ich die vordringlichsten Wünsche dieses räumlich größten und der Einwohnerzahl nach zweitgrößten Bundeslandes anmelden.

Grundsätzlich müssen die Straßen nach der Verkehrsdichte und nach der Verkehrsbelastung ausgebaut und erhalten werden. Ich möchte hierbei auch die Straßenbelastung hervorheben, weil bekanntlich der schwere und schwerste Lastenverkehr die Straßen am meisten beansprucht.

Es ist eine statistisch genau erfaßte Tatsache, daß sich die dichtesten und dauernden Verkehrsströme auf den Ausfallstraßen von Wien nach Niederösterreich und durch Niederösterreich und umgekehrt bewegen. In der Großstadt Wien sind derzeit rund 256.000, in Niederösterreich 255.000 Kraftfahrzeuge gemeldet. Das sind 45 Prozent aller in Österreich angemeldeten Fahrzeuge. Der gesamte Verkehr dieser Fahrzeuge von Wien nach Niederösterreich und von Niederösterreich nach Wien sowie der Verkehr der westlichen und südlichen Bundesländer geht über diese Straßen Niederösterreichs. Es muß daher bei den kommenden Budgetverhandlungen beziehungsweise bei den Finanzausgleichsverhandlungen darauf Rücksicht genommen werden.

Niederösterreich hat zwei besondere Wünsche im Zusammenhang mit diesem Bundesgesetz. Ein Wunsch geht auf die Übernahme von mindestens weiteren 1000 km niederösterreichischer Durchgangsstraßen durch den Bund und den Bau einer Donaubrücke im Raum von Melk—Krems zur besseren Verkehrsaufschließung des Waldviertels. Während das Verhältnis zwischen Bundesstraßen und Landesstraßen im Burgenland, in Kärnten, in Salzburg und Tirol 1:1 bis 1:1,2, in Vorarlberg und in der Steiermark 1:2,3 ist, liegt es in Niederösterreich bei 1:3,48. Das ist eine offensichtliche Benachteiligung dieses Bundeslandes hinsichtlich der Übernahme von Bundesstraßen. In Niederösterreich gibt es derzeit 3000 km Bundesstraßen, aber 10.600 km Landesstraßen und 13.700 km Gemeindestraßen. Dagegen beträgt das ganze Wiener Straßennetz 2030 km. Niederösterreich muß 16 Prozent seines Landesbudgets für die Erhaltung der Landesstraßen aufwenden, wogegen Wien nur 4 Prozent seines Landesbudgets hierfür aufwendet. *(Bundesrat Porges: Das ist aber ein Unterschied!)*

Unser zweiter, nicht minder wichtiger Wunsch zielt auf den weiteren Ausbau der Autobahn-Südeinfahrt. Dies liegt im Interesse aller Autobahnbenützer, die vom Westen nach den südlichen Gebieten Niederösterreichs,

Bandion

nach dem Burgenland, der Steiermark und nach Kärnten gelangen wollen. Das sind 30 Prozent aller Autofahrer, die vom Westen hereinfahren. Nicht zuletzt betrifft es aber auch alle jene, die die großen und dichtbesiedelten Gebiete der südlichen und östlichen Wiener Bezirke anfahren wollen. Insbesondere muß darauf Rücksicht genommen werden, daß man, um den Schwechater Flugplatz zu erreichen, nicht allein auf die Durchfahrt durch die Großstadt Wien mit ihren besonders hohen Verkehrsspitzen angewiesen sein soll. Durch die Fertigstellung dieses verhältnismäßig kurzen und billigen Autobahnstückes werden auch die wirtschaftlichen Schwerpunkte Niederösterreichs, das Gebiet Krems-St. Pölten mit dem großen Hinterland des Waldviertels und des Voralpenlandes, mit dem Industriegebiet der Südbahnstrecke und des Wiener Beckens eine wichtige Verbindung erhalten.

Ein weiteres wichtiges Argument für den Ausbau dieses Autobahnstückes ist aber auch die Entlastung Wiens vom Lastenverkehr. So wie die Ringstraße für den Lastenverkehr gesperrt ist, muß im Hinblick auf den zunehmenden Lastenverkehr die Stadt entlastet werden. Denken wir an die vielen Tankwagen, die von der Großraffinerie Schwechat die Ölprodukte in das ganze Land verbringen und derzeit zu 90 Prozent durch die Großstadt Wien fahren müssen.

Für diese Südeinfahrt sind bereits 370 Millionen Schilling aufgewendet worden, davon rund 200 Millionen Schilling durch die Reichsautobahnverwaltung und rund 170 Millionen Schilling von der österreichischen Bundesstraßenverwaltung. Leider sind die Arbeiten seit einiger Zeit wegen Geldmangels eingestellt worden. Es muß dabei besonders darauf hingewiesen werden, daß für die Teilstrecke Steinhäusl—Alland nur rund 60 Millionen Schilling erforderlich sind, um einen Anschluß an den Straßenknotenpunkt im Raum von Alland zu schaffen, von wo drei Bundesstraßen abzweigen — eine nach Mödling, eine nach Baden und eine nach Berndorf—Wiener Neustadt — und somit eine Entlastung für die besonders dicht besiedelten Gebiete bringen.

Im Namen Niederösterreichs appelliere ich an den Herrn Bundesminister für Handel und Wiederaufbau und an seinen Herrn Staatssekretär, im Interesse aller Kraftfahrzeugbenutzer diesen unseren Wünschen entgegenzukommen.

Meine Fraktion wird diesem Gesetze ihre Zustimmung geben. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Vorsitzender: Am Schluß der Debatte hat sich noch der Herr Staatssekretär Kotzina zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

Staatssekretär im Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau Dr. **Kotzina:** Hohes Haus! Zunächst darf ich darauf hinweisen, daß es einem persönlichen Wohlwollen entsprechen mag, wenn im Zusammenhang mit meinem Sturz von der Regierungsbank der Hoffnung Ausdruck gegeben wurde, daß das nicht symbolisch mit meinem politischen Sturz verbunden sein möge. *(Heiterkeit.)* Es war aber auch nicht die Tatsache der Ausführungen des Herrn Bundesrates Dr. Fruhstorfer, die mich von der Regierungsbank hinuntergleiten ließ, sondern lediglich die Tatsache, daß ich zu sehr am Rande der Regierungsbank meinen Platz einnehme. *(Erneute Heiterkeit.)* Das mag ein warnendes Vorzeichen sein.

Hohes Haus! Es ist in der Diskussion, in den Ausführungen der Redner beider Fraktionen und der Bundesräte aus den einzelnen Bundesländern zum Ausdruck gekommen, welches großes Interesse gegenwärtig und in der nächsten Zeit dem Straßenbau Österreichs vom Staat entgegengebracht wird. Es erfüllt mich, der ich innerhalb des Handelsministeriums ressortzuständig bin, mit Genugtuung, daß im allgemeinen der gute Wille anerkannt wird. Inwieweit Leistungen erbracht werden können, ist ja wesentlich durch die finanziellen Möglichkeiten bedingt. Es wurde auch davon gesprochen, daß mit dieser Bundesstraßengesetznovelle im wesentlichen ein Autobahnkonzept für eine absehbare Zeit erstellt würde, und es wurde damit auch die Hoffnung verbunden, daß dieses Autobahnkonzept, das auf mehrere Jahre hinaus vorgezeichnet ist, auch realisiert werden kann.

Ich darf es mir ersparen, auf die einzelnen konkreten Hinweise, ob Vorhaben in dem oder in jenem Land vordringlicher wären, besonders einzugehen, aber wenn schon im Nationalrat und auch heute im Bundesrat von den Exponenten Niederösterreichs darauf hingewiesen wurde, daß dieses Land in der letzten Zeit besonders benachteiligt worden sei, dann kann ich es mir denn doch nicht verkneifen, aufzuzeigen, welche Summen in den letzten zwei Jahren — mit Recht — im Bundesland Niederösterreich verbaut wurden. Auf dem Sektor der Autobahnen wurden im Jahre 1963 von insgesamt 902 Millionen Schilling 447 Millionen Schilling, also rund die Hälfte, in Niederösterreich aufgewendet. *(Bundesrat Dr. Koref: Hört! Hört!)* Im Jahre 1964 sind es von insgesamt rund 990 Millionen Schilling, die in ganz Österreich verbaut werden, 640 Millionen Schilling für Niederösterreich. Meine sehr geehrten Damen und Herren! Das ist verständlich, denn wir bauen die Autobahnen nach anderen Gesichtspunkten als die Bundesstraßen, und wir sind eben in der glücklichen

Staatssekretär Dr. Kotzina

Lage, von Salzburg, vom Westen kommend, nunmehr vor den Toren Wiens zu halten.

Wir wollen also nach dem Gesetz auch in Wien eindringen und sind daher im Begriff, das in Niederösterreich liegende letzte Autobahnstück zu vollenden. Außerdem wurde auf niederösterreichischem Boden auch die Süd-Autobahn von Wien in Richtung Wiener Neustadt gebaut, beziehungsweise sie befindet sich im Endstadium ihrer Fertigstellung.

Das sind die Ursachen dafür, warum in Niederösterreich besonders viel auf dem Sektor des Autobahnbaues aufgewendet wurde.

Bei den Bundesstraßen ist das Verhältnis offensichtlich nicht so günstig für Niederösterreich; immerhin wurden auch im Jahre 1963 von dem Gesamtbetrag von 1,6 Milliarden Schilling 423 Millionen Schilling in Niederösterreich aufgewendet, und im Jahre 1964 werden es von insgesamt 1,66 Milliarden Schilling 452 Millionen Schilling sein; also wieder ein Betrag, der nicht als winzig bezeichnet werden kann.

Ich möchte in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, daß es nicht günstig wirkt, wenn ein Bundesland scheinbar auf das andere blickt und unbedingt glaubt, übervorteilt zu sein. Daraus könnte sich allmählich ein Kampf aller gegen alle formieren, was sicherlich, vom gesamtösterreichischen Standpunkt aus gesehen, nicht als ersprießlich zu bezeichnen wäre.

Im allgemeinen kann ich aber doch feststellen: Der Tenor der Ausführungen war, daß man die Bemühungen, zu einem Gesamtkonzept zu kommen und die Mittel möglichst gerecht und vor allem möglichst zweckmäßig zu verwenden, auch anerkennt.

Nun möchte ich auf den besonderen Fall der Brenner Autobahn hinweisen. Es wurde darüber Klage geführt, daß mit dem Bau der Brenner Autobahn in Zukunft eine Art Diskriminierung verbunden sein werde, weil es derzeit bei keiner Autobahn eine Maut gebe und nur für das Stück Innsbruck—Brenner eine Maut in Aussicht genommen sei.

Objektiverweise wurde schon im Zuge der Debatte zum Ausdruck gebracht: Der wichtigste Grund hierfür liegt darin, daß mit Hilfe einer außerbudgetlichen Finanzierung der zügige Ausbau dieser wichtigen Transversale durch Österreich garantiert werden soll. Wenn überhaupt ein Autobahnstück eine Maut verträgt, dann ist es — das waren zumindest die Überlegungen auf der Regierungsebene — das Autobahnstück Innsbruck—Brenner, das die Fremden auf rascheste, schnellste und billigste Art wieder aus Österreich hinausführt.

Im übrigen kennen wir ja südlich unserer Tiroler Grenze auch die Autobahnmaut, so daß die Maut in diesem Raume nicht so fremd wirken wird, wie es bei einer Maut beispielsweise bei Salzburg oder in einem anderen Abschnitt, in dem Autobahnen von Norden in unser Land führen oder führen werden, der Fall wäre.

Im Zuge der weiteren Entwicklung und im Zuge der weiteren Überlegungen wird sich herausstellen, ob und wo unter Umständen andere Finanzierungsarten als lediglich solche im Wege des Budgets zu suchen sein müßten, um einen zügigen Bau der Autobahnen zu garantieren.

Ich möchte darauf hinweisen, daß dieses Autobahnkonzept, dem Sie heute durch die Annahme der Novelle zum Bundesstraßengesetz zustimmen werden, im wesentlichen insgesamt 1090 km an Autobahnen in Österreich vorsieht, von denen rund 300 km bereits fertig sind, sofern man jene Strecke dazu zählt, deren Herstellung sich im Endstadium befindet, so daß durch diese Novelle 790 km an neuen Autobahnen hinzukommen.

Wir haben uns genau überlegt, ob diese — für Österreich gesehen — große Zahl von Autobahnkilometern in technischer und baulicher Hinsicht in einer vertretbaren Zeit hergestellt werden kann. Unsere gegenwärtigen Anstrengungen beim Autobahnbau sind nicht allzu gigantisch, weil eben die Mittel fehlen. Ich möchte in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, daß die Mittel, die seit Beginn des Autobahnbaues jährlich im wesentlichen aus dem außerordentlichen Budget stammen, nicht jedes Jahr aufgestockt, sondern abgebaut wurden. Während vor etwa neun Jahren im außerordentlichen Budget hierfür 720 Millionen Schilling vorgesehen waren, ist dieser Anteil im heurigen Budget auf 150 Millionen Schilling heruntergepurzelt. Die übrige Finanzierung der Autobahn erfolgt im wesentlichen aus dem „Bundesstraßentopf“ des Zuschlages zur Mineralölsteuer.

Es bedarf daher aller Bemühungen, damit in Hinkunft, vom kommenden Budgetjahr an, wesentlich mehr Mittel für den Autobahnbau zur Verfügung gestellt werden, als es gegenwärtig der Fall ist.

Ich möchte noch einmal auf die Realisierbarkeit der Autobahnprojekte zu sprechen kommen. Durch eine Verdoppelung der Anstrengungen beim Autobahnbau wäre es unschwer möglich, statt derzeit durchschnittlich 30 km im Jahr 60 km jährlich zu bauen. Das könnte von den Straßenbaufirmen sehr leicht verkraftet werden, ohne daß dadurch die Baukonjunktur überhitzt würde. Der Straßenbau muß nämlich losgelöst vom Hochbau betrachtet

5296

Bundesrat — 217. Sitzung — 10. Juni 1964

Staatssekretär Dr. Kotzina

werden. Er arbeitet sehr maschinenintensiv und benötigt wenig Arbeitskräfte. Die Mechanisierung auf dem Straßenbausektor schreitet von Jahr zu Jahr kräftig vorwärts.

Wir würden daher zur Realisierung dieses uns gestellten Autobahnkonzeptes, dem wir heute durch die Annahme des Bundesgesetzes unsere Zustimmung geben, 13 Jahre benötigen; also immerhin eine sehr lange Zeit angesichts der Verkehrsdichte und des ständigen Anwachsens des Verkehrs, der sich nicht in arithmetischer, sondern in geometrischer Weise verstärkt. Wenn wir in dem Schneckentempo von heute weiterbauten, würden wir fast drei Jahrzehnte brauchen, um diese Autobahnen zu errichten.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! In der nächsten Zeit müssen alle Anstrengungen gemacht werden, um die Autobahnen in Österreich in einem verstärkten Tempo zu bauen. Es soll aber auch die Wichtigkeit der sonstigen Bundesstraßen nicht übersehen werden. Ich spreche ja heute von den Autobahnen nur deswegen, weil diese Novelle zum Bundesstraßengesetz die neu hinzugekommenen Autobahntrassen enthält und nichts Wesentliches über die zusätzlichen Bundesstraßen aussagt, geschweige denn über den Bau von sonstigen Straßen, von Landesstraßen und dergleichen, deren Bedeutung nicht verkannt werden soll.

Es wird daher eines echten Zusammenwirkens der Regierung und des Nationalrates sowie einer Mitwirkung des Bundesrates bedürfen, um in der kommenden Zeit diese gewaltigen Aufgaben, die nunmehr auf dem Gebiete des Straßenbaues durch die Notwendigkeit der Realisierung dieser Novelle zum Bundesstraßengesetz bestehen, zu erfüllen. Ich bin sehr dankbar, daß bis vor einiger Zeit der Herr Bundesminister für Finanzen zugegen war, um auch aus Ihrem Munde die Notwendigkeit und die Wichtigkeit des Baues von Straßen zu vernehmen. *(Einige Bundesräte geben dem Redner durch Handbewegungen zu verstehen, daß Bundesminister für Finanzen Dr. Schmitz noch im Saale anwesend ist.)* Ich stelle richtig: Der Herr Bundesminister für Finanzen ist im Hause und hat daher Gelegenheit gehabt, vom Beginn bis zum Ende diese Debatte über die Notwendigkeit des Straßenbaues zu hören.

Zum Schluß, meine sehr geehrten Damen und Herren, noch ein Wort: Es wurde den Herren, die sich um das Zustandekommen dieser Novelle und dieses Gesetzes bemüht haben, Anerkennung gezollt, und es wurde ein gemeinsames Bekenntnis zur Notwendigkeit eines raschen und zügigen Ausbaues unseres Straßennetzes ausgesprochen, des Straßennetzes, das nicht nur zur Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse, die gewaltig gestiegen sind, notwendig

ist. Es wurden sehr treffende Hinweise über das Anwachsen des KFZ-Bestandes gemacht. Man hat sehr nachdrücklich darauf hingewiesen, daß der Fremdenverkehr einer der gewichtigsten Faktoren innerhalb unserer Volkswirtschaft ist und der ausgleichende Faktor für eine aktive Zahlungsbilanz geworden ist. Man hat dargelegt, daß die Straßen grundlegende Voraussetzungen für einen guten Fremdenverkehr sind. Ich möchte darüber hinaus auch darauf hinweisen, daß wir mit dem Bau von guten Durchzugsstraßen und Verbindungsstraßen mit den Straßen der übrigen europäischen Staaten ohne Verträge sehr viel und sehr Entscheidendes im Dienste und im Interesse einer europäischen Integration tun. Alle diese Gesichtspunkte, meine Damen und Herren, mögen dahin gehend wirken, daß wir vom kommenden Jahr an auch die notwendigen Mittel bekommen.

Ich möchte in diesem Zusammenhang meinem Kollegen Weikhart ein Wort des Dankes sagen. Er hat sich ehrlich bemüht, Schwierigkeiten, die es auf der politischen Ebene eben immer wieder auch gibt, zu beseitigen. Er hat damit dazu beigetragen, daß beide Parteien in der Regierung — im Nationalrat haben es alle drei getan — diesem Gesetz die Zustimmung gegeben haben. Ich gebe meiner Hoffnung Ausdruck, daß ein gutes und enges Zusammenwirken auch auf der politischen Ebene sehr dazu beitragen wird und beitragen möge, daß sich Österreich nicht nur auf dem Gebiete der Straßenbaupolitik, sondern in der gesamten österreichischen Wirtschaftspolitik wieder aufwärts bewegt. *(Allgemeiner Beifall.)*

Vorsitzender: Ferner hat sich Herr Staatssekretär Weikhart zum Wort gemeldet.

Staatssekretär im Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau **Weikhart:** Hoher Bundesrat! Sehr geehrte Damen und Herren! Den Ausführungen meines Kollegen, des Herrn Staatssekretärs Dr. Kotzina, möchte ich eine ganz kurze Bemerkung hinzufügen. Wir lesen sehr oft in den Zeitungen das Wort „Fleckerlteppich“. Man kann darüber dieser oder jener Meinung sein. Wahr ist, daß der sogenannte „Fleckerlteppich“ nicht so mir und dir nichts gekommen ist, weil es dem einen oder dem anderen Herrn oder Ministerium oder der einen oder anderen Behörde oder sonst irgend jemandem gerade gepaßt hat, sondern der sehr verulkte sogenannte „Fleckerlteppich“ war oft eine außerordentlich harte Notwendigkeit.

Solche Notwendigkeiten haben wir im nächsten Jahr wieder vor uns. Und nur um das festzustellen, habe ich mich zum Wort gemeldet. Es gibt zwei wichtige Autobahnstücke

Staatssekretär Weikhart

— ich bitte um Entschuldigung, mich hat nur gewundert, daß nicht einer der aus diesen Ländern kommenden Herren Bundesräte dazu etwas sagte —: im Raum Graz—Gleisdorf und im Raum Villach—Klagenfurt. Jeder, der durch diese Gegend fährt, weiß, wie hart und wie außerordentlich schwer sich dort der Verkehr abspielt und welche große Frequenz auf diesen Strecken zu verzeichnen ist. Und wer noch dazu einmal in der Saison im Raum Klagenfurt—Villach gewesen ist und weiß, daß diese Bundesstraße durch die bekanntesten internationalen Fremdenverkehrsorte, wie etwa Krumpendorf, Pörschach und vor allem Velden, führt, und erlebt, zu welchen Stauungen es dort kommt, der muß sagen: Ja, hier sind Notwendigkeiten gegeben, denen vielleicht am schnellsten Rechnung getragen werden muß. Daher haben wir auch — das ist klarerweise auch eine Forderung der Länder — bereits intern besprochen, daß diesen zwei großen „Straßenübeln“ — nur im Sektor Autobahn — so rasch wie möglich beizukommen ist und daß wir so rasch wie möglich auf diesen beiden Strecken sowohl in der Steiermark als nun auch in Kärnten mit den Arbeiten beginnen müssen. Damit können wir wiederum ein Stück Aufbauarbeit für unser schönes Heimatland Österreich durchführen. Damit wollen und müssen wir auch wiederum einen Beitrag für den so wichtigen Fremdenverkehr leisten.

Aus dieser Erwägung heraus sollen Sie — und deswegen habe ich mich, wie gesagt, zum Worte gemeldet — davon Kenntnis haben. Wenn wir mit Vertretern der Presse und mit interessierten Menschen darüber sprechen, dann sollen wir ihnen sagen: Der „Fleckerlteppich“, von irgendeinem Journalisten erfunden und dann als Schlagwort weitergetragen, hat schon eine gewisse Notwendigkeit und eine gewisse wirtschaftliche — nicht politische — Bedeutung. Dem Straßenbau von der wirtschaftlichen Seite her an den Leib zu rücken, ist unser aller Aufgabe. Deswegen bitte ich Sie alle, dann, wenn es um die Lösung dieser Probleme geht, das notwendige Verständnis dafür aufzubringen. Ich danke Ihnen recht schön. *(Allgemeiner Beifall.)*

Vorsitzender: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen. Wünscht einer der Herren Berichterstatter das Schlußwort? — Sie verzichten.

Wir kommen zur Abstimmung, die ich über jeden Gesetzesbeschluß getrennt vornehme.

Bei der getrennt durchgeführten Abstimmung beschließt der Bundesrat, gegen den Gesetzesbeschluß des Nationalrates, betreffend die Abänderung des Bundesstraßengesetzes, und gegen den Gesetzesbeschluß des Nationalrates, betreffend

die Finanzierung der Autobahn Innsbruck—Brenner — soweit dieser der Beschlußfassung des Bundesrates unterliegt—keinen Einspruch zu erheben.

Die Entschliebung zum Bundesgesetz, betreffend die Abänderung des Bundesstraßengesetzes, wird angenommen.

3. Punkt: Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 3. Juni 1964: Bundesgesetz über die Ausprägung von Goldmünzen (Goldmünzengesetz)

Vorsitzender: Wir gelangen nun zum 3. Punkt der Tagesordnung: Goldmünzengesetz.

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

Berichterstatter **DDr. Pitschmann:** Meine sehr geehrten Herren Staatssekretäre! Meine Damen und Herren! Der gegenständliche Gesetzesbeschluß hat in erster Linie eine Neuregelung des Rechtes der Ausprägung und des Verkaufes von Handelsmünzen zum Gegenstand. Das Bundesgesetz vom 31. Jänner 1951 über die Ausprägung von Handelsmünzen hat sich durch die weitgehende Liberalisierung auf dem Devisensektor und im Gefolge des allgemeinen Wirtschaftswachstums als überholt und weitgehend ungenügend erwiesen. So war beispielsweise bisher das Prägemonopol des Staates hinsichtlich der Handelsgoldmünzen strafrechtlich nicht geschützt, wodurch dem Staat Einnahmen entgehen und den Käufern Schaden entstehen konnten. Der zu behandelnde Gesetzesbeschluß soll diese und andere Mängel weitgehend beseitigen und das bisherige Gesetz ersetzen.

Im Gesetz ist beispielsweise auch die Verpflichtung enthalten, daß gewerbsmäßige Verkäufer von Handelsgoldmünzen auch den Feingoldgehalt auszuweisen haben. Da den Handelsgoldmünzen vielfach die Funktion von Geldmünzen zukam und auch weiterhin zukommt, wird auch eine umsatzsteuerliche Klarstellung durchgeführt. Es wird daher durch diesen Gesetzesbeschluß das Umsatzsteuergesetz 1959 im § 4 Abs. 1 Z. 8 abgeändert. Diese in dem zu behandelnden Gesetzesbeschluß enthaltene Neuregelung entspricht dem besonderen Charakter der Handelsmünzen und der seit Jahren geübten Praxis der zuständigen österreichischen Verwaltungsbehörden.

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist das Bundesministerium für Finanzen beauftragt.

Heute vormittag hat sich der Finanzausschuß mit diesem Gesetzesbeschluß des Nationalrates befaßt und mir die Ermächtigung erteilt, den Antrag zu stellen, dem Gesetzes-

5298

Bundesrat — 217. Sitzung — 10. Juni 1964

DDr. Pitschmann

beschluß des Nationalrates die Zustimmung nicht zu verwehren.

Vorsitzender: Ich danke dem Herrn Berichterstatter.

Zum Wort ist niemand gemeldet. Wir kommen sofort zur Abstimmung.

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

4. Punkt: Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 3. Juni 1964: Bundesgesetz, womit das Bundesgesetz vom 14. Dezember 1961 über die Anmeldung von Sachschäden, die durch Umsiedlung oder Vertreibung entstanden sind (Anmeldegesetz), BGBl. Nr. 12/1962, ergänzt wird

Vorsitzender: Wir gelangen nun zum 4. Punkt der Tagesordnung: Ergänzung des Anmeldegesetzes.

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

Berichterstatter Dr. **Gasperschitz:** Hohes Haus! Das Bundesgesetz vom 14. Dezember 1961 über die Anmeldung von Sachschäden, die durch Umsiedlung oder Vertreibung entstanden sind, BGBl. Nr. 12/1962, sieht im § 20 vor, daß Anmeldungen von Personen, die spätestens am 1. Jänner 1960 das 70. Lebensjahr vollendet haben, getrennt von den anderen Anmeldungen zu reihen und zeitlich bevorzugt zu behandeln sind. Der gegenständliche Gesetzesbeschluß bezweckt eine Ergänzung dieser Bestimmung dahin gehend, daß eine Ausnahme von der Reihenfolge der Prüfung und Behandlung in der Gruppe der zeitlich nicht bevorzugt zu behandelnden Anmeldungen zulässig ist, wenn es sich um Anmeldungen von Personen handelt, die nach dem 1. Jänner 1960 das 70. Lebensjahr vollendet haben.

Gesetzestechisch wird dem § 20 Anmeldegesetz ein Absatz 4 angefügt, der die erwähnte Ergänzung enthält.

Der Finanzausschuß hat mich ermächtigt, zu beantragen, gegen den diesbezüglichen Gesetzesbeschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

Vorsitzender: Ich danke dem Herrn Berichterstatter für seinen Bericht.

Es liegt keine Wortmeldung vor. Wir kommen zur Abstimmung.

Bei der Abstimmung wird der Antrag des Berichterstatters angenommen.

5. Punkt: Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 3. Juni 1964: Bundesgesetz, mit dem das Bazillenausscheidergesetz abgeändert wird (Bazillenausscheidergesetznovelle 1964)

Vorsitzender: Wir gelangen nun zum 5. Punkt der Tagesordnung: Bazillenausscheidergesetznovelle 1964.

Berichterstatter ist Frau Bundesrat Franziska Krämer. Ich bitte sie um ihren Bericht.

Berichterstatterin Franziska **Krämer:** Hohes Haus! Der Gesetzesbeschluß des Nationalrates sieht eine Abänderung des Bazillenausscheidergesetzes vor. Nach den Bestimmungen des Bazillenausscheidergesetzes, StGBI. Nr. 153/1945, dürfen mit der Herstellung und Abgabe von Nahrungs- und Genußmitteln nur Personen befaßt werden, die auf Grund einer amtsärztlichen Untersuchung nachweisen können, daß sie ohne Gefahr für die Verbraucher Nahrungs- und Genußmittel erzeugen und abgeben können. (*Vorsitzender-Stellvertreter Porges übernimmt den Vorsitz.*)

Nach § 6 des Gesetzes wurden die Untersuchungskosten sowie die Ausstellung eines amtsärztlichen Zeugnisses bei erstmalig — das heißt vor Beschäftigungsantritt — vorzunehmenden amtsärztlichen Untersuchungen dem zu Untersuchenden und bei amtsärztlichen Untersuchungen von Personen, die bereits in den betreffenden Betrieben oder Unternehmen in Beschäftigung stehen, dem Dienstgeber angelastet.

Diese Art der Kostentragung hat die Durchführung des Gesetzes sehr erschwert. Am 16. September 1946 hat daher das Bundesministerium für soziale Verwaltung einen Erlaß herausgegeben, in dem verfügt wurde, daß für amtsärztliche Untersuchungen, die Ausstellung der amtsärztlichen Zeugnisse sowie für die Gutachten der bundesstaatlichen bakteriologisch-serologischen Untersuchungsanstalten keine Gebühren zu bezahlen sind.

Der Rechnungshof hat im Rahmen seiner Einschau im Jahre 1962 darauf hingewiesen, daß dieses Vorgehen im Widerspruch zu den Bestimmungen des § 6 des Gesetzes steht.

Nach Artikel I des vorliegenden Gesetzesbeschlusses soll nun der neue § 6 folgendes bestimmen:

„(1) Die nach § 4 Abs. 1 vorzunehmende amtsärztliche Untersuchung sowie die Erstattung des nach § 4 Abs. 2 erforderlichen Gutachtens, sofern dieses von einer bundesstaatlichen bakteriologisch-serologischen Untersuchungsanstalt erstattet wird, haben kostenlos zu erfolgen.

(2) Die Ausstellung des amtsärztlichen Zeugnisses unterliegt weder einer Verwal-

Franziska Krämer

tungsabgabe noch einer Gebührenpflicht im Sinne des Gebührengesetzes.“

Andere Abänderungen tragen weiters den derzeit geltenden Behördenbezeichnungen Rechnung, und außerdem wird der im Stammgesetz auf Reichsmark lautende Geldbetrag zur Ahndung von Verwaltungsübertretungen durch einen Schillingbetrag ersetzt.

Der Artikel II besagt: „Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist das Bundesministerium für soziale Verwaltung betraut.“

Der Ausschuß des Nationalrates für soziale Verwaltung hat hinsichtlich der Regierungsvorlage insofern eine Druckfehlerberichtigung vorgenommen, als nach den Worten „Der Nationalrat hat beschlossen.“ die Überschrift „Artikel I.“ zu treten hat. Die Überschrift an der ursprünglichen Stelle ist zu streichen.

Der Ausschuß für wirtschaftliche Angelegenheiten hat sich heute vormittag mit diesem Gesetzesbeschluß beschäftigt und mich ermächtigt, dem Hohen Hause vorzuschlagen, gegen diesen Gesetzesbeschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

Vorsitzender-Stellvertreter **Porges**: Zum Wort hat sich niemand gemeldet. Ich nehme daher die Abstimmung vor.

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

6. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 3. Juni 1964: Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Errichtung nebeneinanderliegender Grenzabfertigungsstellen und die Grenzabfertigung in Verkehrsmitteln während der Fahrt und Protokoll betreffend die Anwendung des österreichisch-schweizerischen Abkommens samt Schlußprotokoll über die Errichtung nebeneinanderliegender Grenzabfertigungsstellen und die Grenzabfertigung in Verkehrsmitteln während der Fahrt auf das Fürstentum Liechtenstein.

Vorsitzender-Stellvertreter **Porges**: Wir gelangen nun zum 6. Punkt der Tagesordnung: Abkommen zwischen Österreich und der Schweiz über die Errichtung nebeneinanderliegender Grenzabfertigungsstellen und die Grenzabfertigung in Verkehrsmitteln während der Fahrt und Protokoll betreffend die Anwendung dieses Abkommens samt Schlußprotokoll auf das Fürstentum Liechtenstein.

Berichterstatter ist der Herr Bundesrat Mayrhauser. Ich bitte ihn, zum Gegenstand zu berichten.

Berichterstatter **Mayrhauser**: Hoher Bundesrat! Meine Damen und Herren! Im September 1963 wurde über die Zoll- und Grenzabfertigung

zwischen der Republik Österreich, der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Fürstentum Liechtenstein eine zwischenstaatliche Vereinbarung getroffen. Sinn dieser Vereinbarung ist es, die Formalitäten der Grenzabfertigung im Eisenbahn-, Straßen- und Schiffsverkehr zu erleichtern und vor allem zu beschleunigen.

Um dies zu erreichen, sollen

a) nebeneinanderliegende Grenz- und Zollabfertigungsstellen errichtet werden, wobei die Grenzstellen an der künftigen Autobahn am Brugger Horn Höchst-St. Margrethen nach ihrer Fertigstellung ebenfalls als gemeinsame österreichisch-schweizerische Abfertigungsstellen eingerichtet werden sollen,

b) Grenzabfertigung und Zollkontrollen in den Verkehrsmitteln auf bestimmten Strecken auch während der Fahrt durchgeführt werden.

Zur Erfüllung dieser Aufgaben wird den dafür zuständigen Organen die Grenzabfertigungsbefugnis nach den Vorschriften ihres Staates auf dem Gebiete des Nachbarstaates zuerkannt. Die dazu erforderlichen Amtshandlungen sind in der Reihenfolge Ausgangsstaat—Eingangsstaat vorzunehmen.

Die Pflichten, Rechte und Befugnisse, die durch diese dreiseitige Vereinbarung den Grenzabfertigungsstellen, den Grenzzollämtern und den Grenzpolizeidienststellen auf dem nachbarlichen Staatsgebiete zukommen, sind in dem vorliegenden Abkommen, das ein sogenanntes Rahmenabkommen darstellt, festgelegt.

Da diesem Abkommen gesetzändernde Wirkung zukommt und in einigen Artikeln verfassungsändernde Bestimmungen enthalten sind, bedarf es der Zustimmung des Hohen Hauses.

Meine Damen und Herren! Der Ausschuß für wirtschaftliche Angelegenheiten hat das vorliegende Abkommen beraten. In seinem Namen stelle ich den Antrag, der Hohe Bundesrat möge gegen den Beschluß des Nationalrates keinen Einspruch erheben.

Vorsitzender-Stellvertreter **Porges**: Zum Wort ist niemand gemeldet. Ich nehme daher die Abstimmung vor.

Bei der Abstimmung wird der Antrag des Berichterstatters angenommen.

7. Punkt: Ausschüßergänzungswahlen

Vorsitzender-Stellvertreter **Porges**: Wir kommen nunmehr zum 7. Punkt der heutigen Tagesordnung: Ausschüßergänzungswahlen.

Durch die Neuentsendung von Bundesräten aus dem Bundesland Burgenland und das Ausscheiden des Bundesrates Pansi ist es notwendig geworden, Ausschüßergänzungswahlen vorzunehmen.

5300

Bundesrat — 217. Sitzung — 10. Juni 1964

Vorsitzender-Stellvertreter Porges

Es liegen mir folgende Wahlvorschläge vor:

Im Ausschuß für auswärtige Angelegenheiten als Mitglied an Stelle Holper Bundesrat Hautzinger, als Ersatzmitglied an Stelle Kroyer Bundesrat Ing. Guglberger;

im Finanzausschuß als Mitglied an Stelle Kroyer Bundesrat Hautzinger, als Mitglied an Stelle Müller Bundesrat Bezucha;

im Geschäftsordnungsausschuß als Ersatzmitglied an Stelle Müller Bundesrat Bezucha, als Ersatzmitglied an Stelle Pansi Bundesrat Helene Tschitschko;

im Unvereinbarkeitsausschuß als Ersatzmitglied an Stelle Müller Bundesrat Bezucha, als Ersatzmitglied an Stelle Pansi Bundesrat Dr. Zimmermann;

im Ausschuß für Verfassungs- und Rechtsangelegenheiten als Ersatzmitglied an Stelle Müller Bundesrat Dr. Zimmermann;

im Ausschuß für wirtschaftliche Angelegenheiten als Mitglied an Stelle Singer Bundesrat Bezucha, als Ersatzmitglied an Stelle Holper Bundesrat Hautzinger, als Ersatzmitglied an Stelle Müller Bundesrat Dr. Zimmermann, als Ersatzmitglied an Stelle Pansi Bundesrat Helene Tschitschko;

im Ausschuß für wirtschaftliche Integration als Ersatzmitglied an Stelle Kroyer Bundesrat Hautzinger;

im Ständigen gemeinsamen Ausschuß als Mitglied an Stelle Müller Bundesrat Bezucha, als Ersatzmitglied an Stelle Holper Bundesrat Hautzinger, als Ersatzmitglied an Stelle Pansi Bundesrat Helene Tschitschko.

Falls kein Widerspruch erhoben wird, werde ich über die Wahlvorschläge unter einem durch Handerheben abstimmen lassen. — Widerspruch wird nicht erhoben.

Ich bitte daher jene Damen und Herren, die diesen von mir soeben bekanntgegebenen Wahlvorschlägen ihre Zustimmung geben, um ein Händenzeichen. — Ich danke. Angenommen.

8. Punkt: Neuwahl der beiden Stellvertreter des Vorsitzenden des Bundesrates sowie der zwei Schriftführer und der zwei Ordner für das zweite Halbjahr 1964

Vorsitzender-Stellvertreter **Porges**: Wir kommen nunmehr zum letzten Punkt der Tagesordnung: Neuwahl der beiden Stellvertreter des Vorsitzenden des Bundesrates sowie der zwei Schriftführer und der zwei Ordner für das zweite Halbjahr 1964. Diese Neuwahlen erfolgen für das zweite Halbjahr 1964, für welches der Vorsitz im Bundesrat der Verfassung entsprechend dem Bundesland Burgenland zukommt.

Gemäß § 53 der Geschäftsordnung sehe ich von der Wahl mittels Stimmzettel ab, falls dies nicht besonders verlangt wird. — Dies ist nicht der Fall. Ich werde daher die Wahl durch Erheben von den Sitzen vornehmen lassen.

Wir kommen zur Wahl des ersten Vorsitzenden-Stellvertreters.

Es liegt mir der Vorschlag vor, zum ersten Vorsitzenden-Stellvertreter den Herrn Bundesrat Fritz Eckert zu wählen.

Ich bitte jene Frauen und Herren, die diesem Vorschlag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Ich danke. Dies ist die Mehrheit. Der Vorschlag ist damit angenommen.

Ich frage den Gewählten, ob er die Wahl annimmt.

Bundesrat Eckert: Jawohl!

Vorsitzender-Stellvertreter **Porges**: Wir kommen nunmehr zur Wahl des zweiten Vorsitzenden-Stellvertreters.

Es liegt mir der Vorschlag vor, zum zweiten Vorsitzenden-Stellvertreter den Herrn Bundesrat Otto Skritek zu wählen.

Ich bitte jene Frauen und Herren, die diesem Vorschlag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Ich danke. Das ist die Mehrheit. Angenommen.

Ich frage den Gewählten, ob er die Wahl annimmt.

Bundesrat Skritek: Ja!

Vorsitzender-Stellvertreter **Porges**: Danke.

Wir kommen nunmehr zur Wahl der beiden Schriftführer.

Falls kein Einwand erhoben wird, werde ich auch bei dieser Wahl so wie bei der Wahl der beiden Ordner von einer Wahl mittels Stimmzettel Abstand nehmen. Wird dagegen ein Einwand erhoben? — Das ist nicht der Fall. Ich werde die Wahl durch Erheben der Hand vornehmen lassen.

Es liegt mir bezüglich der Schriftführer folgender Vorschlag vor:

erster Schriftführer: Frau Bundesrat Rudolfine Muhr;

zweiter Schriftführer: Herr Bundesrat Josef Kaspar.

Ich bitte jene Frauen und Herren, die diesem Vorschlag ihre Zustimmung geben, um ein Händenzeichen. — Danke. Das ist die Mehrheit. Der Vorschlag ist damit angenommen.

Ich frage die Gewählten, ob sie die Wahl annehmen.

Bundesrat Rudolfine Muhr: Ja!

Bundesrat **Kaspar**: Jawohl!

Vorsitzender-Stellvertreter **Porges**: Danke.

Wir kommen nunmehr zur Wahl der beiden Ordner. Es liegt mir folgender Vorschlag vor: Herr Bundesrat Josef Salcher und Herr Bundesrat Anton Mayrhauser.

Ich bitte jene Frauen und Herren, die diesem Vorschlag ihre Zustimmung geben, um ein Händenzeichen. — Danke. Das ist die Mehrheit. Der Vorschlag ist damit angenommen.

Ich frage die Gewählten, ob sie die Wahl annehmen.

Bundesrat **Salcher**: Ja!

Bundesrat **Mayrhauser**: Ja!

Vorsitzender-Stellvertreter **Porges**: Danke.

Damit ist das Büro des Bundesrates für das kommende Halbjahr gewählt.

Die Tagesordnung ist erschöpft.

Die nächste Sitzung des Bundesrates wird auf schriftlichem Wege einberufen werden.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 17 Uhr 20 Minuten