

P. b. b. Erscheinungsort Wien, Verlagspostamt Wien 40

Stenographisches Protokoll

50. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

X. Gesetzgebungsperiode

Mittwoch, 3. Juni 1964

Tagesordnung

1. Abänderung des Bundesstraßengesetzes
2. Finanzierung der Autobahn Innsbruck—Brenner
3. Goldmünzengesetz
4. Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Errichtung nebeneinanderliegender Grenzabfertigungsstellen und die Grenzabfertigung in Verkehrsmitteln während der Fahrt
5. Bazillenausscheidergesetznovelle 1964
6. Ergänzung des Anmeldegesetzes
7. Ersuchen um Aufhebung der Immunität des Abgeordneten Dr. Nemezc

Inhalt

Personalien

- Krankmeldung (S. 2626)
Entschuldigungen (S. 2626)

Fragestunde

- Beantwortung der mündlichen Anfragen 612, 604, 613, 617, 566, 610, 567, 568, 569, 611, 595, 618, 596, 619, 597, 622, 598, 588, 599 und 593 (S. 2626)

Bundesregierung

Zuschrift des Bundeskanzlers Dr. Klaus: Beurlaubung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft Dipl.-Ing. Dr. Schleinzler mit der zeitweiligen Vertretung des Bundesministers für Landesverteidigung Dr. Prader (S. 2639)

Bericht des Bundesministers für Inneres über die Flüchtlingssituation in den Jahren 1945 bis 1961 und über die Auflösung der Altflüchtlingslager in Österreich — Verfassungsausschuß (S. 2639)

Schriftliche Anfragebeantwortungen 110 bis 117 (S. 2639)

Ausschüsse

Zuweisung des Antrages 106 (S. 2639)

Regierungsvorlagen

- 413: Abänderung des Bundesgesetzes über öffentliche Schutzimpfungen gegen übertragbare Kinderlähmung — Ausschuß für soziale Verwaltung (S. 2639)
- 414: Abänderung und Ergänzung des Verfassungsgerichtshofgesetzes — Verfassungsausschuß (S. 2639)
- 415: Überwachungsgebührengesetz — Verfassungsausschuß (S. 2639)
- 416: Änderung des Rechtspflegergesetzes — Justizausschuß (S. 2639)

Immunitätsangelegenheiten

Bericht des Immunitätsausschusses über das Auslieferungsbegehren gegen den Abgeordneten Dr. Nemezc (409 d. B.)

Berichterstatter: Graf (S. 2675)

Annahme des Ausschußantrages (S. 2675)

Auslieferungsbegehren gegen den Abgeordneten Czernetz — Immunitätsausschuß (S. 2639)

Verhandlungen

Gemeinsame Beratung über

Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage (395 d. B.): Abänderung des Bundesstraßengesetzes (406 d. B.)

Berichterstatter: Staudinger (S. 2640)

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (396 d. B.): Finanzierung der Autobahn Innsbruck—Brenner (407 d. B.)

Berichterstatter: Marberger (S. 2641)

Ausschußentschließung, betreffend Zehn-Meter-Grenze bei Umfahrungsstraßen (S. 2640) — Annahme (S. 2672)

Redner: Holoubek (S. 2641), Dr. Fiedler (S. 2645), Mahnert (S. 2647), Horejs (S. 2652), Ing. Helbich (S. 2656), Doktor Bassetti (S. 2659), Jonas (S. 2664), Marwan-Schlosser (S. 2666), Dipl.-Ing. Hämmerle (S. 2669), Dr. Haselwanter (S. 2670) und Bundesminister für Handel und Wiederaufbau Dr. Bock (S. 2671)

Annahme der beiden Gesetzentwürfe (S. 2672)

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (400 d. B.): Goldmünzengesetz (410 d. B.)

Berichterstatter: Dipl.-Ing. Fink (S. 2672)

Redner: Dr. Broesigke (S. 2672)

Annahme des Gesetzentwurfes (S. 2673)

Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über die Regierungsvorlage (394 d. B.): 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 (411 d. B.)

Berichterstatter: Dr. Haselwanter (S. 2673)

Genehmigung (S. 2674)

Bericht des Ausschusses für soziale Verwaltung über die Regierungsvorlage (404 d. B.): Bazillenausscheidergesetznovelle 1964 (417 d. B.)

Berichterstatterin: Anna Czerny (S. 2674)

Annahme des Gesetzentwurfes (S. 2674)

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Antrag (101/A) der Abgeordneten Machunze und Genossen: Ergänzung des Anmeldegesetzes (408 d. B.)

Berichterstatter: Machunze (S. 2674)

Annahme des Gesetzentwurfes (S. 2675)

Eingebracht wurden

Antrag der Abgeordneten

Dr. van Tongel und Genossen, betreffend Bundesverfassungsgesetz, womit das Bundesverfassungsgesetz vom 1. Oktober 1920 in der Fassung von 1929 abgeändert wird (107/A)

Anfragen der Abgeordneten

Dr. Fiedler, Kulhanek, Hartl und Genossen an den Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, betreffend Überfliegen der Stadt (120/J)

Minkowitsch, Fachleutner, Krottendorfer und Genossen an den Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, betreffend Verhütung von Feldbränden (121/J)

Haberl, Exler und Genossen an den Bundesminister für Finanzen, betreffend grundbücherliche Einverleibung von Kaufverträgen der Verwertungsgesellschaft für Montanindustrie (122/J)

Zankl, Populorum und Genossen an den Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, betreffend die Verbesserung der Fernsehverhältnisse in Kärnten (123/J)

Flöttl, Chaloupek und Genossen an den Bundesminister für Finanzen, betreffend Finanzierung des Bahnhofbaues in Gmünd (124/J)

Meißl, Kindl und Genossen an den Vizekanzler, betreffend Eisenerzbezüge der VÖEST (125/J)

Hartl, Dr. Kranzlmayr, Regensburger und Genossen an den Bundesminister für Inneres, betreffend die Durchführung verschiedener Einvernahmen im Bundesministerium für Inneres (126/J)

Hartl, Mittendorfer, Regensburger und Genossen an den Bundesminister für Inneres, betreffend verschiedene Versetzungen im Bereiche des Bundesministeriums für Inneres (127/J)

Anfragebeantwortungen

Eingelangt sind die Antworten

des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Kranzlmayr und Genossen (110/A. B. zu 95/J)

des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten Hartl und Genossen (111/A. B. zu 94/J)

des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten Altenburger und Genossen (112/A. B. zu 93/J)

des Bundesministers für Unterricht auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Neugebauer und Genossen (113/A. B. zu 102/J)

des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Fiedler und Genossen (114/A. B. zu 117/J)

des Bundesministers für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Haselwanter und Genossen (115/A. B. zu 101/J)

des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten Mitterer und Genossen (116/A. B. zu 116/J)

des Bundesministers für Auswärtige Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten Czernetz und Genossen (117/A. B. zu 19/J)

Beginn der Sitzung: 11 Uhr

Vorsitzende: Präsident Dr. Maleta,
Zweiter Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner.

Präsident: Die Sitzung ist eröffnet.

Das amtliche Protokoll der 49. Sitzung des Nationalrates vom 13. Mai 1964 ist in der Kanzlei aufgelegt, unbeanstandet geblieben und gilt daher als genehmigt.

Krank gemeldet ist der Abgeordnete Präsident Wallner.

Entschuldigt haben sich die Abgeordneten Dr. Withalm, Gabriele, Rosa Jochmann, Josef Steiner (Kärnten), Suchanek, Benya, Mark, Czernetz, Jungwirth, Eibegger, Eberhard, Horr, Dr. Neuner, Grete Rehor, Scherrer und Dr. Schwer. Entschuldigt haben sich ferner die Bundesminister für Unterricht und für Landesverteidigung.

Fragestunde

Präsident: Wir gelangen zur Fragestunde. Ich beginne jetzt — um 11 Uhr 3 Minuten — mit dem Aufruf der Anfragen.

Einem Wunsch des Herrn Bundeskanzlers entsprechend, der in Vertretung des Herrn Bundespräsidenten in einer halben Stunde bei der Akademie der Wissenschaften eine Verpflichtung hat, ziehe ich die an ihn gerichteten Anfragen 19 bis 22 vor und beginne mit der 19. Anfrage (612/M) des Herrn Abgeordneten Dr. van Tongel (FPÖ) an den Herrn Bundeskanzler, betreffend Sanierung von Landesgesetzen:

In welcher Weise soll die Rechtsunsicherheit beseitigt werden, die durch die Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes am 29. Juni 1963 über die Gesetzmäßigkeit ungezählter Landesgesetze entstanden ist?

Präsident: Ich bitte, Herr Kanzler.

Bundeskanzler Dr. Klaus: In der Bundesregierung habe ich sowohl in den Ministerratsitzungen vom 5. und 26. Mai als auch am 2. Juni diese Frage, die für die Bundesländer von größtem Interesse ist, vorgelegt und den Vorschlag gemacht, daß durch ein Bundesverfassungsgesetz auf raschestem Wege die gesamte Landesgesetzgebung einschließlich der Landesverfassungsgesetzgebung saniert werde. Ich habe darauf hingewiesen, daß die Bundesregierung diesen Zustand verursacht hat und wir daher auch auf Bundesebene die Sanierung durchzuführen haben. Ich habe, da der erste Entwurf im Ministerrat keine Einstimmigkeit gefunden hatte, als Alternative einen zweiten Entwurf vorgelegt, in welchem eine Regelung ex nunc vorgeschlagen wird. Über diesen Vorschlag sind derzeit noch Verhandlungen innerhalb der Bundesregierung im Gange.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. van Tongel: Herr Bundeskanzler! In welcher Weise würde überhaupt die Sanierung dieser ganzen Frage erfolgen können, wenn in der Bundesregierung eine Einigung über eine Regelung ex nunc erfolgt?

Präsident: Bitte, Herr Bundeskanzler.

Bundeskanzler Dr. Klaus: Durch eine Bestimmung in einem Bundesverfassungsgesetz, daß sämtliche Landesgesetze, auch Landesverfassungsgesetze — natürlich mit Ausnahme derjenigen, die seinerzeit wegen Verfassungswidrigkeit aufgehoben worden sind —, nunmehr als ordnungsgemäß kundgemacht gelten.

Präsident: Anfrage 604/M des Herrn Abgeordneten Dipl.-Ing. Dr. Oskar Weihs (SPÖ) an den Herrn Bundeskanzler, betreffend Vergabung von Krediten an die Landwirtschaft:

Ist es richtig, daß nur die Landes-Hypothekenanstalten und die Raiffeisenkassen die Möglichkeit haben, verbilligte Kredite beziehungsweise ERP-Kredite an die Landwirtschaft zu vergeben?

Präsident: Ich bitte, Herr Bundeskanzler.

Bundeskanzler Dr. Klaus: Hinsichtlich der Abwicklung von ERP-Krediten — und nur für die bin ich hier zuständig, weil für die anderen Kredite andere Ressorts zuständig sind — hat zwischen dem ERP-Fonds und der Genossenschaftlichen Zentralbank beziehungsweise der Pfandbriefstelle der Österreichischen Landes-Hypothekenanstalten eine Vertragsabsprache stattgefunden. Dieser zufolge werden die ERP-Kredite für die Landwirtschaft durch die beiden genannten Verbände beziehungsweise ihre Teilorganisationen vergeben. Über diese Bestimmung in den Richtlinien für die ERP-Gebahrung 1964/65 hat die Bundesregierung keine Einigung er-

zielt, wohl aber haben wir uns darauf geeinigt, daß ein Gutachten der Bundeswirtschaftskammer eingeholt wird. Dieses Gutachten steht zur Stunde noch aus.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter Dipl.-Ing. Dr. Oskar Weihs: Herr Bundeskanzler! Sehen Sie darin nicht eine schwere Wettbewerbsdiskriminierung der übrigen Kreditinstitute, die zweifellos, wie zum Beispiel die Sparkassen, über entsprechende einschlägige Erfahrungen verfügen?

Präsident: Bitte, Herr Kanzler.

Bundeskanzler Dr. Klaus: Diese Übung ist einige Jahre alt. Die Kreditinstitute selber haben keine diesbezüglichen Vorstellungen erhoben, und es wurde wahrscheinlich die den landwirtschaftlichen Betrieben nahestehende Organisation der Raiffeisenkassen und der Hypothekenanstalten als die natürliche Verbindungsbrücke, als die natürliche Treuhandorganisation für die Abwicklung solcher Kredite empfunden.

Präsident: Eine zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Dipl.-Ing. Dr. Oskar Weihs: Herr Kanzler! In letzter Zeit haben sich Sparkassen um diese Kredite bemüht. Ich frage Sie, ob Sie bereit sind, sich dafür einzusetzen, daß alle Kreditinstitute die Möglichkeit haben sollen, in Zukunft derartige Kredite zu vergeben.

Präsident: Bitte, Herr Bundeskanzler.

Bundeskanzler Dr. Klaus: Das kann ich heute noch nicht positiv beantworten, weil ich das Gutachten der Bundeswirtschaftskammer, welches wahrscheinlich von der Sektion Geld- und Kreditwesen erstattet werden wird, abwarten muß.

Präsident: Anfrage 613/M des Herrn Abgeordneten Kindl (FPÖ) an den Herrn Bundeskanzler, betreffend Verordnung des Gesamtministeriums vom 3. April 1909:

Ist die Verordnung des Gesamtministeriums vom 3. April 1909, RGBl. Nr. 64, betreffend die Vergabung staatlicher Lieferungen und Arbeiten, ergänzt durch die Vollzugsanweisung der deutschösterreichischen Staatsregierung vom 4. Juli 1919, StGBI. Nr. 347, derzeit noch geltendes Recht?

Präsident: Ich bitte, Herr Kanzler.

Bundeskanzler Dr. Klaus: Die Frage, ob die Verordnung, betreffend die Vergabung staatlicher Lieferungen und Arbeiten, noch in Geltung steht, berührt den Wirkungskreis aller Bundesministerien. Nach § 1 dieser Verordnung gilt sie nämlich für alle Lieferungen und Arbeiten, die vom Staat und von staat-

Bundeskanzler Dr. Klaus

lichen oder vom Staat verwalteten Anstalten, Unternehmungen und Fonds vergeben werden. Demnach ist die Verordnung, wenn sie gilt, im Wirkungsbereich jedes Bundesministeriums gesondert anzuwenden. Jeder Bundesminister hat daher selbständig die Frage zu entscheiden, ob die Verordnung noch in Geltung steht. Ich habe wegen der Kürze der mir zur Verfügung gestandenen Zeit — die Anfrage liegt erst einige Tage vor — nicht die Möglichkeit gehabt, das Einvernehmen mit den Bundesministerien herzustellen, und kann daher diese Frage heute nicht abschließend beantworten.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter Kindl: Herr Bundeskanzler! Sind Sie nicht der Meinung, daß der Beschluß des Ministerrates vom 18. Juni 1963, die Vergabe von Lieferungen nur nach der Önorm A 2050 vorzunehmen, in Widerspruch zu dem noch geltenden Recht steht?

Präsident: Bitte, Herr Bundeskanzler.

Bundeskanzler Dr. Klaus: Was meinen Wirkungskreis anlangt, gebe ich Ihnen recht, Herr Abgeordneter. Im Bundeskanzleramt wird diese Einladung, nach der Önorm vorzugehen, gehandhabt, und daher wird die Regelung aus dem Jahr 1909 nicht mehr angewendet.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Kindl: Herr Bundeskanzler! Es ist also doch so, daß mit diesem Ministerratsbeschluß ein Recht Dritter, das durch die Gesetze von 1909 und 1919 gewährt wurde, verletzt wird. Was gedenken Sie in diesem Fall zu tun?

Präsident: Bitte, Herr Bundeskanzler.

Bundeskanzler Dr. Klaus: Ich müßte den diesbezüglichen Fall zur Prüfung vorgelegt bekommen. Mir ist ein solcher Fall nicht bekannt, ich konnte Ihnen daher eine allgemein gestellte Frage nur allgemein beantworten. Wenn Sie die Güte haben, mir einen solchen Fall einmal zu übermitteln, werde ich ihn gern prüfen und werde nach der Rechtsbeziehungsweise auch nach der Sachlage, wie sie im Bundeskanzleramt gehandhabt wird, verfahren.

Präsident: Anfrage 617/M des Herrn Abgeordneten Dr. Broesigke (FPÖ) an den Herrn Bundeskanzler, betreffend Austria-Wochenschau:

Sind die in Zeitungsmeldungen der letzten Zeit geschilderten Mißstände in der Geschäftsführung der Austria Wochenschau, die sogar zu gerichtlichen Verfahren geführt haben, vorhanden?

Präsident: Bitte, Herr Kanzler.

Bundeskanzler Dr. Klaus: In den Zeitungen wurde die Tatsache behandelt, daß gegen den Produktionsleiter der Austria Wochenschau Gesellschaft mit beschränkter Haftung ein Verfahren wegen Verdachtes der Untreue gemäß § 205 c des Strafgesetzes läuft. In dieser Angelegenheit wurde auch bereits der von dem Gesellschafter Bund in die Geschäftsführung entsendete Ministerialrat Kührtreiber am 21. April einvernommen. Ein auf Grund dieser Sachlage vom Vertreter des Bundes in der Geschäftsführung gestellter Antrag auf vorläufige Dienstenthebung des Produktionsleiters bis zur Klärung konnte nicht wirksam werden, weil gemäß der Satzung einstimmige Beschlüsse gefaßt werden müssen und dieser Antrag nicht die notwendige Einstimmigkeit erhalten hat, denn einer der Gesellschafter hat sich gegen eine solche Beschlußfassung ausgesprochen. Davon wurden nun die Gesellschafter unterrichtet, und ihre Beschlußfassung im Gegenstande steht unmittelbar bevor.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. Broesigke: Herr Bundeskanzler! Ist es richtig, daß, wie die Zeitungen berichten, in diesem Zusammenhang auch eine Angestellte der Austria Wochenschau entlassen wurde und daß hier ein Arbeitsgerichtsprozeß mit gegenseitigen Beschuldigungen hinsichtlich Mißstände in der Geschäftsführung der Austria Wochenschau anhängig ist?

Präsident: Bitte, Herr Kanzler.

Bundeskanzler Dr. Klaus: Dieser Fall einer Angestellten ist mir nicht bekannt, es sei denn, daß ich auch in der Zeitung etwas Derartiges gelesen habe. Aktenmäßig ist mir lediglich das Verfahren, von dem ich zuerst berichtet habe, bekanntgeworden. Im übrigen kann ich mitteilen, daß ein Ministerkomitee für die Reorganisation der Austria Wochenschau eingesetzt wurde, das in dieser Woche seine Tätigkeit aufnimmt.

Präsident: Danke, Herr Bundeskanzler.

Wir gelangen nun zur ursprünglichen Reihenfolge der Anfragen und fahren fort mit der Anfrage 566/M des Herrn Abgeordneten Wührer (ÖVP) an den Herrn Verkehrsminister, betreffend Reparaturarbeiten am Bahnhofsgebäude in Obernberg-Altheim:

Sind Sie, Herr Minister, in der Lage, mitzuteilen, wann mit der Durchführung der notwendigen Reparaturarbeiten am Bahnhofsgebäude in Obernberg-Altheim begonnen wird, da der seinerzeit vom damaligen Verkehrsminister Dipl.-Ing. Waldbrunner am 5. April 1962 gegebene Termin nicht eingehalten wurde?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft **Probst:** Die Instandsetzungsarbeiten sind 1962 termingerecht begonnen worden, doch mußten sie im Jahre 1963 unterbrochen werden, da der Bahnhof als für die Einrichtung eines Mittelstellwerkes geeignet erkannt wurde und damit auch bauliche Veränderungen notwendig geworden sind.

Bei der Ausarbeitung des Projektes wurde festgestellt, daß die notwendigen Bauarbeiten weit über den Rahmen einer bloßen Instandsetzung hinausgehen, und die erforderlichen größeren Kreditmittel konnten im Jahre 1964 nicht bereitgestellt werden. Es ist vorgesehen, das Vorhaben im nächsten Jahr durchzuführen. Da es sich um eine Maßnahme einer wirksamen Rationalisierung handelt, ist die Verzögerung bei der Instandsetzung des Aufnahmsgebäudes leider nicht vermeidbar.

Um dennoch die Erhaltungsarbeiten im Bahnhofsbereich Obernberg-Altheim nicht ganz zu unterbrechen, wird im übrigen in diesem Jahr das Gütermagazin, dessen Instandsetzung ebenso dringlich ist wie jene des Aufnahmsgebäudes, mit einem Kostenaufwand von rund 150.000 S überholt werden. Diese Arbeiten werden im Juli 1964 beginnen.

Abgeordneter **Wührer:** Danke.

Präsident: Anfrage 610/M des Herrn Abgeordneten Kratky (SPÖ) an den Herrn Verkehrsminister, betreffend Vorbeugungsmaßnahmen gegen Flugunfälle:

Welche Vorbeugungsmaßnahmen gedenkt der Herr Bundesminister zu treffen, um Flugunfälle in der Art, wie sie sich am Pfingstsonntag ereigneten, künftighin zu verhindern?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft **Probst:** Vorerst möchte ich feststellen, daß ein Überflugverbot für die Verkehrsflughafensflughafen wegen der bestehenden Pistenrichtung in Schwechat derzeit gar nicht möglich und ein Überflugverbot für die allgemeine Luftfahrt nicht gerechtfertigt ist. Diese Feststellung muß getroffen werden, wenn man sich die näheren Umstände vor Augen führt, die zum Zusammenstoß geführt haben.

In meinem Ministerium sind mehrere Maßnahmen beabsichtigt, und sie waren vor dem Unfall in Bearbeitung, um der steigenden Frequenz des Luftverkehrs, die natürlich auch ein gesteigertes Gefahrenmoment mit sich bringt, Rechnung zu tragen. So ist es aus Gründen der Sicherheit und der Lärmbekämpfung erforderlich, das Überfliegen des Stadtgebietes weitgehend einzuschränken. Dies kann

auch nur erreicht werden, wenn in Schwechat das Anflugverfahren aus dem Osten technisch verbessert wird. Die Errichtung einer Befahrungseinrichtung ist bereits in Auftrag gegeben, während sich das Instrumenten-Landesystem-Ost im Planungsstadium befindet. Diese Maßnahmen werden zweifellos eine weitgehende Verbesserung bringen. Aus Sicherheitsgründen wird es wahrscheinlich unerläßlich sein, eine zweite verschwenkte Piste zu errichten. Mit dieser Frage hat sich bereits der Zivilluftfahrtbeirat im Dezember 1963 befaßt. Die Prüfung der flugsicherungstechnischen Voraussetzungen ist allerdings noch nicht abgeschlossen und hat jetzt schon gezeigt, daß sich verschiedene ernst zu nehmende Probleme für den Flugsicherungsbetrieb ergeben, deren Beseitigung nicht nur mit bedeutenden Schwierigkeiten, sondern auch mit Kosten verbunden sein wird. Die Flughafen Wien Betriebsgesellschaft ist bereits mit Planungsarbeiten beschäftigt und hat das Projekt, das sich in der Größenordnung von mehreren hundert Millionen Schilling bewegen wird, in ein langfristiges Investitionsprogramm aufgenommen. Auf Forderung des Verkehrsministeriums wird den Gesellschaftern der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft — das sind der Bund, die Gemeinde Wien und das Bundesland Niederösterreich — vorgeschlagen werden, dieses Projekt in das Dringlichkeitsprogramm vorzuziehen.

Die ganze Planung würde aber nichts nützen, wenn nicht über die dem Bundesministerium für Verkehr zustehende Möglichkeit der Festlegung von Sicherheitszonen hinaus auch seitens der Gemeinden die erforderlichen Flächenwidmungspläne festgelegt würden. Nur so kann gewährleistet werden, daß wir nicht in einigen Jahren wieder vor den gleichen Problemen stehen wie heute.

Um der Gefahr eines Zusammenstoßes zwischen Flugzeugen, die nach Sichtflugregeln, und solchen, die nach Instrumentenflugregeln geflogen werden, entgegenzuwirken, wird es erforderlich sein, für die Instrumentenflüge Schutzräume in den Anflugsektoren zu schaffen.

Schließlich werden aus Sicherheitsgründen Luftfahrzeuge, die nicht mit Sprechfunk ausgerüstet sind, vom Flughafen Schwechat fernzuhalten sein. Aber auch das müssen wir im Zivilluftfahrtbeirat besprechen und beschließen.

Im übrigen hat das Verkehrsministerium bisher sehr maßgeblich die Anschaffung von Sprechfunkgeräten und die Sprechfunkausbildung gefördert.

Aus Sicherheitsgründen und auch aus Gründen der Lärmbekämpfung dürfte es sich als zweckmäßig erweisen, die bestehenden Min-

Bundesminister Probst

destflughöhen über dicht besiedeltem Gebiet — also über dem Stadtgebiet Wien —, die mit den internationalen Normen in Einklang stehen, nur mehr in Zahlen festzusetzen. Es soll nicht mehr dem Piloten überlassen bleiben, die Flughöhen in der Weise zu wählen, daß es ihm möglich ist, im Notfall zu landen, ohne Personen oder Sachen auf der Erde zu gefährden; er muß jedoch mindestens 300 m über dem höchsten 600 m entfernt liegenden Hindernis fliegen. Diesbezüglichen Bestrebungen wurde aber leider bisher von der gewerblichen Wirtschaft im Interesse der Durchführung von Rundflügen und Reklameflügen Widerstand entgegengesetzt.

Das Verkehrsministerium prüft derzeit, ob die Verordnung vom 5. Dezember 1960 über das festgelegte Flugbeschränkungsgebiet Wien nicht zeitgemäß und umfangsmäßig ausgedehnt werden kann. Bei dieser Prüfung wurde als Lärmbekämpfungsmaßnahme unter anderem auch erwogen, die Sight seeing-Flüge der Verkehrsmaschinen in der Weise abzustellen, daß es den aus Westen anfliegenden Verkehrsmaschinen künftig nur gestattet sein soll, Schwechat entlang des Gleitweges und des Landekurses anzufliegen, und ein Steigflugverfahren für Düsenverkehrsmaschinen nach dem Westen vorzuschreiben.

Bei der in Ausarbeitung befindlichen Novelle zur Zivilluftfahrtpersonalverordnung ist beabsichtigt, noch größere Anforderungen an die Fluglehrer zu stellen. So sollte die Ablegung einer Zivilluftlehrerprüfung an die Absolvierung eines Fluglehrerkurses gebunden respektive eingeführt werden. Eine Verwirklichung der aufgezeigten Maßnahmen ist jedoch weitgehend davon abhängig, ob und wann die erforderlichen finanziellen Mittel hierfür zur Verfügung gestellt werden. Ich für meine Person als zuständiger Ressortminister werde alles daransetzen, daß die Sicherheitsmaßnahmen beschleunigt durchgeführt werden.

Ich bitte zu entschuldigen, daß in Anbetracht der Wichtigkeit der Anfrage meine Beantwortung etwas länger ausgefallen ist.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter Kratky: Herr Minister! Das Problem ist sicherlich das Überfliegen des Stadtkerns beziehungsweise der dichtbesiedelten Gebiete. Eine Änderung der Flugrouten der Flugzeuge, die von Westen kommen, nach Nordosten oder Südosten wäre vielleicht eine Lösung. Halten Sie Verhandlungen mit Ungarn für zweckmäßig, um einen besseren Anflug von Osten her zu ermöglichen?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft Probst: Solange eine Pisten-

verschwenkung der Flughäfen nicht vorgenommen worden ist, wären Verhandlungen mit Anrainerstaaten, in diesem Fall mit Ungarn und der Tschechoslowakei, nicht sehr sinnvoll.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Kratky: Herr Minister! Ist Ihnen bekannt, ob die Fluggesellschaften bereit wären oder bereit sind, eventuellen Flugroutenänderungen zuzustimmen?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft Probst: Diesbezügliche Verhandlungen werden geführt. Vor allem müssen auch mit den ausländischen Fluggesellschaften solche Verhandlungen geführt werden. Die Frage, ob sie in Anbetracht dessen, daß Grenzüberflüge damit verbunden wären, zustimmen werden, ist ein heikles, nicht nur ein fliegerisches, sondern auch ein politisches Problem.

Präsident: Wir gelangen zur Anfrage 657/M des Herrn Abgeordneten Vollmann (ÖVP) an den Herrn Verkehrsminister, betreffend Ausstellung auf dem Grazer Hauptbahnhof:

Halten Sie, Herr Minister, den Grazer Hauptbahnhof für den richtigen Platz, um dort eine Ausstellung anlässlich des 75jährigen Bestehens der Sozialistischen Partei Österreichs zu veranstalten?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft Probst: Zwischen dem 6. und 12. April dieses Jahres wurde in der Eingangshalle des Grazer Hauptbahnhofes unter dem Motto „75 Jahre Hainfeld“ eine Ausstellung mit 86 Exponaten, die durchwegs aus Fotokopien historischer Dokumente bestanden, die die bedeutendsten Phasen der Entwicklung der österreichischen Arbeiterbewegung dargestellt haben, veranstaltet. Deshalb und wegen dieser Tatsachenübersicht und wegen der Veröffentlichung solcher Dokumente halte ich die täglich von tausenden arbeitenden Menschen begangene Halle des Grazer Hauptbahnhofes für einen geeigneten Platz, um eben auch die heutige Generation mit dieser Entwicklung und mit dem sozialen Aufstieg vertraut zu machen.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter Vollmann: Herr Minister! Darf ich Ihre Antwort so verstehen, daß Sie auch den übrigen politischen Parteien für ähnliche Anlässe die Bahnhofshallen zur Verfügung stellen werden?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft Probst: Wenn solche Aus-

Bundesminister Probst

stellungen einen ähnlichen Charakter haben, werden wir in der Generaldirektion im Verkehrsministerium solche Wünsche überprüfen.

Präsident: Wir gelangen zur Anfrage 568/M des Herrn Abgeordneten Glaser (ÖVP) an den Herrn Verkehrsminister, betreffend Werbetätigkeit politischer Parteien auf Bahngrund:

Nach welchen Richtlinien werden den politischen Parteien Werbemöglichkeiten innerhalb bahneigener Liegenschaften eingeräumt?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft **Probst:** Auf diese Anfrage kann ich nur antworten: Es gibt keine Richtlinien für die Werbemöglichkeiten politischer Parteien.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter **Glaser:** Die Österreichische Volkspartei Salzburg, Herr Minister, hat sich in einem Schreiben an die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen gewandt und darum gebeten, im Zusammenhang mit den Landtagswahlen verschiedene Plakatierungen durchführen zu können. Die Antwort darauf war jener Antwort ganz entgegengesetzt, die Sie soeben gaben, daß es nämlich keinerlei politische Werbung beziehungsweise Plakatierung im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen gibt. Wie erklären Sie diese Antwort?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft **Probst:** Ich habe in meiner vorhergehenden Anfragebeantwortung festgestellt, daß dann, wenn ähnliche Wünsche wie nach einer solchen Ausstellung geäußert werden, solche Wünsche geprüft werden. Ich habe aber festgestellt, daß es keine Richtlinien für Werbemöglichkeiten der politischen Parteien gibt. Eine solche Ausstellung ist wahrscheinlich etwas anderes als der Wunsch, anlässlich von Landtagswahlen Plakate und dergleichen anzubringen.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter **Glaser:** Sie waren selbst, Herr Minister, in den Aprilwochen sehr oft in Salzburg und haben sich sicherlich davon überzeugen können, daß auf vielen bahneigenen Gebäuden, Durchlässen und so weiter Plakate der Sozialistischen Partei angebracht waren. Ist das mit bestehenden Bestimmungen in Einklang zu bringen oder nicht?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft **Probst:** Sie müssen sich etwas klarer ausdrücken. Ich weiß nicht, was ich

Ihrer Meinung nach gesehen haben soll. Ich glaube, was ich gesehen haben soll, hat mich nicht dazu veranlaßt, Ihre Frage beantworten zu müssen.

Präsident: Wir gelangen zur Anfrage 569/M des Herrn Abgeordneten Krempl (ÖVP) an den Herrn Verkehrsminister, betreffend Fernsehempfang im Ausseer Land:

Sind Sie, Herr Minister, in der Lage, mitzuteilen, welche Maßnahmen geplant sind, um den Fernsehempfang im Ausseer Land zu verbessern?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft **Probst:** Herr Abgeordneter! Für die Versorgung der Bevölkerung mit Rundfunk- und Fernseh Rundfunksendungen ist allein die Österreichische Rundfunk Ges. m. b. H. zuständig. Die oberste Fernmeldebehörde in meinem Ministerium hat auch der Gesellschaft die Bewilligung zur Errichtung von Sendeanlagen im allgemeinen erteilt. Für einen Fernseh Rundfunksender im Ausseer Land hat der Österreichische Rundfunk die Erteilung einer entsprechenden Direktbewilligung noch nicht beantragt.

Dem Vernehmen nach beabsichtigt jedoch der Österreichische Rundfunk, ein Projekt auszuführen, welches die Errichtung eines Fernseh Rundfunk-Umsetzersenders auf dem Tressenstein bei Bad Aussee vorsieht. Das Projekt ist bereits sehr weit gediehen, doch mußte ein wesentlicher technischer Punkt noch offengelassen werden, und zwar die Anspeisung des Umsetzersenders mit dem Fernsehprogramm. Auf Grund der topographischen Verhältnisse des Ausseer Landes sieht der Österreichische Rundfunk derzeit nur eine einzige gangbare Möglichkeit, nämlich das Programm von dem ebenfalls erst geplanten Fernseh Rundfunk-Umsetzersender auf der Katrin bei Bad Ischl auf dem Tressenstein zu empfangen und umzusetzen. Der Umsetzersender auf der Katrin wird voraussichtlich in der ersten Hälfte des Jahres 1965 in Betrieb genommen werden, vorausgesetzt, daß die ursprünglichen Schwierigkeiten mit der Naturschutzbehörde nunmehr als bereinigt angesehen werden dürfen. Erst nach einer solchen Inbetriebnahme auf der Katrin kann sodann durch Messungen geprüft werden, ob seine Sendungen auf dem Tressenstein tatsächlich mit der für die Umsetzung erforderlichen Qualität empfangen werden können. Ein etwas umständlicher Weg, aber Österreich ist halt ein sehr gebirgiges Land.

Präsident: Danke, Herr Minister.

Wir gelangen zur Anfrage 611/M des Herrn Abgeordneten Dr. Kleiner (SPÖ) an den

Präsident

Herrn Vizekanzler, betreffend Postenausschreibung der Sektion IV:

Welche Resultate ergab die öffentliche Postenausschreibung der Sektion IV?

Präsident: Bitte, Herr Vizekanzler.

Vizekanzler DDr. **Pittermann:** Am Beginn des Jahres war es ungewiß, ob die Mehrheit des Aufsichtsrates der Österreichischen Stickstoffwerke den ablaufenden Vertrag eines Vorstandsmitgliedes weiterhin verlängern würde. Das war der unmittelbare Anlaß für die Ausschreibung, die allerdings auch dem Sinne des Kompetenzgesetzes entspricht, das ja für die fachliche Befähigung von Personen, die Organeigenschaft in verstaatlichten Unternehmungen haben, auch im Aufsichtsrat bestimmte Voraussetzungen stellt. Späterhin hat dann der Aufsichtsrat der Österreichischen Stickstoffwerke den Vorstandsvertrag dieses Vorstandsmitgliedes um ein weiteres Jahr verlängert. Die Ausschreibung hat eine Reihe von geeigneten Bewerbern für die Besetzung ergeben, und zweifellos wird im Falle einer in nicht allzu großer Ferne zu erwartenden Neubesetzung dieses Vorstandspostens aus dieser Liste ein geeigneter Bewerber vorgeschlagen werden.

Besonders wertvoll hat sich die Ausschreibung ausgewirkt hinsichtlich der Besetzung eines Vorstandspostens bei den Schiffswerften Linz und Korneuburg, für die wegen der in einem Binnenland ja seltenen Tätigkeit schwerlich geeignete Bewerber rasch zu finden sind. Auch hier gelang es, den ausscheidenden Direktor Jetzer durch einen Mann zu ersetzen, der sich um den ausgeschriebenen Posten beworben hatte.

Weniger glücklich waren wir bei der Ausschreibung für den Posten eines handelspolitischen Referenten in der Sektion IV. Üblicherweise kommen ja die Bewerber nicht aus der normalen Laufbahn des Staatsdienstes, sondern aus der Industrielaufbahn. Es haben sich zwar geeignete Bewerber gefunden, aber die Differenz zwischen den Bezügen, die sie jetzt in der Industrie genießen, und denen, die ihnen der Staatsdienst zu bieten hatte, war leider nicht überbrückbar.

Präsident: Wir gelangen zur Anfrage 595/M des Herrn Abgeordneten Krempf (*ÖVP*) an den Herrn Vizekanzler, betreffend Erzimporte der VÖEST:

Entspricht es den Tatsachen, daß die VÖEST in Linz wesentlich mehr Erz aus Neuguinea importieren, als sie von der Alpine Montan vom steirischen Erzberg beziehen?

Präsident: Bitte, Herr Vizekanzler.

Vizekanzler DDr. **Pittermann:** Herr Abgeordneter! Ich bedaure, hier dürfte ein

Irrtum vorliegen. Ich habe mich erkundigt, die VÖEST bezieht keinerlei Erz aus Neuguinea. (*Heiterkeit.*)

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter **Krempf:** Ich hoffe, daß durch den Druckfehler, der in dieser Anfrage unterlaufen ist, jetzt nicht meine zwei Zusatzfragen eingeschränkt werden. Herr Vizekanzler, es handelt sich selbstverständlich um die Erzlieferungen aus Guinea.

Vizekanzler DDr. **Pittermann:** Ich war darauf vorbereitet, Herr Abgeordneter, daß sich der Unterschied noch nicht überall herumgesprochen hat (*Heiterkeit*), weil es ja bekannt war, daß die VÖEST mit der afrikanischen Republik Guinea einen Erzlieferungsvertrag abgeschlossen hat.

Ich kann Sie beruhigen: Die VÖEST hat von der Alpine, wenn ich etwa die Liefermengen von 1955 nehme, im Durchschnitt 1,4 Millionen Tonnen jährlich bezogen. Ein einziges Mal, nämlich im Jahre 1963, war die Bezugsmenge größer, um der Alpine, die einen Hochofen eingestellt hatte, und damit den dort beschäftigten Arbeitern eine Entlastung zu bieten.

Im Rahmen der Erzimporte, die die VÖEST seit eh und je von überall her zur Ergänzung des österreichischen Erzes tätigen mußte, betragen jedoch die vorgesehenen Bezüge aus Guinea nur 300.000 Tonnen jährlich, also knapp mehr als ein Fünftel der Bezüge vom Erzberg.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter **Krempf:** Herr Vizekanzler, Sie wissen ja, daß wegen dieses Erzlieferungsvertrages, der zwischen der VÖEST und Guinea abgeschlossen worden ist, eventuell einschneidende Maßnahmen zu treffen sind, die nicht nur die Arbeitsplätze auf dem Erzberg, sondern auch die gesamte Wirtschaft gefährden. Auch in den Nachbarorten wäre das sicherlich zu spüren. Sehen Sie, Herr Vizekanzler, eine Möglichkeit, daß zwischen diesen verstaatlichten Großbetrieben entsprechende Koordinationen hinsichtlich der Lieferungen stattfinden?

Präsident: Bitte, Herr Vizekanzler.

Vizekanzler DDr. **Pittermann:** Ich möchte vor allem feststellen, daß der letzte Erzlieferungsvertrag zwischen Alpine und VÖEST auf Antrag des Generaldirektors Dr. Oberegger von der Alpine Montangesellschaft — wie ich bereits bei einer Vorsprache gesagt habe — im März dieses Jahres, der Vertrag zwischen VÖEST und Guinea im Februar abgeschlossen wurde. Er war also der Alpine Montan bekannt, aber weder der Vorstand

Vizekanzler DDr. Pittermann

noch der Aufsichtsrat der Oesterreichisch-Alpine Montangesellschaft hat sich bisher mit irgendeiner Beschwerde an mich gewendet.

Was die Möglichkeit der Koordinierung betrifft, muß ich Ihnen sagen, daß sie nach der derzeitigen Regelung des Kompetenzgesetzes für den Ressortminister leider nicht besteht. Aber da wir ja den Auftrag haben, bis 30. Juni zu einer Einigung über die Reorganisation der verstaatlichten Unternehmungen zu kommen, und es auch meine Ansicht ist, daß die Koordinierungsmöglichkeiten beziehungsweise -vollmachten für den Minister erweitert werden müssen, werde ich mir erlauben, in diesem Vorschlag diesbezügliche Anregungen zu geben, und ich hoffe auf Ihre Zustimmung bei der parlamentarischen Verabschiedung. (*Heiterkeit.*)

Präsident: Danke, Herr Vizekanzler. (*Abg. Altenburger: Ein „Erzgeschäft“ ist das!*)

Wir kommen zur Anfrage 618/M des Herrn Abgeordneten Dr. van Tongel (*FPÖ*) an den Herrn Innenminister, betreffend Richtlinien über das Verhalten der Sicherheitsbehörden im Falle eines Streiks:

Sind Sie bereit, die „Richtlinien über das Verhalten der Sicherheitsbehörden und -organe im Falle eines Streiks“ vom 12. September 1963, den Landesgendarmeriekommandanten unter Zahl 283.170-5/63 mitgeteilt, durch einen Erlaß zu ersetzen, der bei Wahrung des Streikrechtes den verfassungsmäßigen Bestimmungen entspricht und die Sicherheit der Person und des Eigentums gewährleistet?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Inneres Olah: Herr Abgeordneter! Selbstverständlich hat die Exekutive bei jedweden Ereignissen, seien es Streiks oder Demonstrationen, nach dem geltenden Gesetz und nach den Bestimmungen der Bundesverfassung vorzugehen.

Die Aufgabe dieser Richtlinien war und ist nichts anderes, als dafür vorzusorgen, daß nicht durch übereilte Handlungen Dinge geschehen, die nicht wieder gutzumachen sind. Die Exekutive hat selbstverständlich die Gesetzlichkeit zu wahren, auf der anderen Seite aber ebenso — sowohl bei Streiks wie bei Demonstrationen — Ruhe und Überlegung zu bewahren. Ich glaube, Herr Abgeordneter, daß wir das gegenüber allen Gruppen so halten. Ich darf darauf verweisen, daß wir im vergangenen Jahr und auch vor zwei Jahren, als es hier in der Nähe Studentendemonstrationen gegeben hat, die weder nach den geltenden Gesetzen angemeldet noch genehmigt waren — Sie wissen das ja sicherlich, weil ja sogar Abgeordnete, Mandatäre Ihrer Partei bei diesen Kundgebungen gesprochen haben —, nach genau den gleichen Grundsätzen vor-

gegangen sind, lieber eine nicht ganz gesetzmäßige Demonstration zu dulden, als durch ein allzu gewaltsames Vorgehen noch größere Unruhe in der Bevölkerung hervorzurufen. Ich stehe dazu, daß eine Demokratie sowohl einen Streik wie auch eine Demonstration aushalten muß, ohne daß gleich von den extremsten Mitteln der Exekutive Gebrauch gemacht wird.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. van Tongel: Man kann Ihren demokratischen Ausführungen im allgemeinen zustimmen. Bei meiner Anfrage geht es aber ausschließlich darum, ob Sie, Herr Minister, bereit sind, Ihre so spektakulär bekannt gewordenen, zu Recht oder zu Unrecht als Geheimerlaß bezeichneten Richtlinien auch in Form einer allgemein zur Kenntnis gelangenden Dienstverfügung Ihres Ministeriums neu zu verlautbaren.

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Inneres Olah: Herr Abgeordneter! Für das Spektakuläre kann ich nichts. (*Abg. Mitterer: Aber wir! — Heiterkeit.*) Genau! Ich habe den Behördenleitern — das habe ich auch in der schriftlichen Beantwortung ausgeführt — meine Auffassung dargelegt, und alle Behördenleiter und Landesgendarmeriekommandanten, aber vor allem die Leiter der Sicherheits- und Polizeibehörden, die bei der Besprechung anwesend waren, haben sich einheitlich für dieses Vorgehen ausgesprochen. Wir haben das besprochen und diskutiert, weil der innere Friede unseres Landes bei allen Gegensätzlichkeiten und politischen Streitigkeiten sehr davon abhängig ist.

Die Gesetze und die Verfassung möchte ich nicht auslegen, das ist auch nicht meine Aufgabe. Sie bestehen und haben respektiert zu werden. Es ist lediglich erörtert und dann schriftlich niedergelegt worden, wie man in kritischen Situationen versuchen soll, Auswege zu finden, ohne daß es zu Zusammenstößen zwischen Teilen der Bevölkerung und der Exekutive kommt. Ich möchte sagen: Das ist keinerlei Auslegung von Gesetzen oder der Verfassung, sondern das sind lediglich Richtlinien, wie man kritische Situationen meistern soll. Das braucht jede Behörde, auch die Sicherheitsbehörde.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. van Tongel: Herr Minister! Ich muß leider feststellen, daß meine sehr konkrete Anfrage auch beim zweiten Mal nicht zu meiner Befriedigung beantwortet wurde. Meine Anfrage hat gelautet, ob Sie bereit sind — wobei ich mich gar nicht auf

Dr. van Tongel

den Inhalt dieser Ihrer Verfügungen beziehen möchte, das ist im Rahmen der Fragestunde gar nicht möglich —, die Verfügung, die Sie an die Landesgendarmeriekommandanten ausgegeben haben, als Erlaß im Verordnungsblatt Ihres Ressorts zu verlautbaren, und zwar als allgemeinen Erlaß im Sinne der üblichen Usancen. Das war meine konkrete Frage, ohne mich mit den Einzelheiten der Verfügung selbst zu beschäftigen.

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Inneres Olah: Meine Meinung ist, daß diese Richtlinien genügen, aber ich bin gerne bereit, Ihre Anregung zu prüfen, das, was in diesen Richtlinien steht, auch als Erlaß herauszugeben. Ich fürchte nur, daß die Sache dann noch spekulativer werden wird.

Präsident: Anfrage 596/M des Herrn Abgeordneten Marwan-Schlosser (ÖVP) an den Herrn Innenminister, betreffend Streik der niederösterreichischen Landesbeamten am 9. Oktober 1963:

War der in der schriftlichen Anfrage 116/J angeführte Geheimerlaß des Herrn Bundesministers vom 12. September 1963 über das Verhalten der Sicherheitsbehörden und -organe im Falle eines Streiks die Ursache dafür, daß die Exekutive anläßlich des Streiks der niederösterreichischen Landesbeamten am 9. Oktober 1963 in Wiener Neustadt trotz mehrfacher Aufforderung nicht eingeschritten ist?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Inneres Olah: Ich habe Ihre Anfrage genau durchgelesen, ich bin mir aber nicht ganz sicher, wie ich sie richtig beantworten soll. Meinen Sie, Herr Abgeordneter, daß die Wiener Neustädter Polizei gegen den Streik des ÖAAB hätte vorgehen sollen?

Abgeordneter Marwan-Schlosser: Nein, ich meine damit, daß sie hätte eingreifen müssen, nachdem Terrorakte gesetzt worden sind.

Bundesminister für Inneres Olah: Ich darf darauf verweisen, Herr Abgeordneter, daß ich das schon einmal beantwortet habe auf Grund des Berichtes des Behördenleiters der Wiener Neustädter Bundespolizei, in dem sogar minuziös dargestellt wurde, daß sofort nach Bekanntwerden unverzüglich der Einsatz von Exekutivkräften angeordnet wurde.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter Marwan-Schlosser: Herr Minister! Ihr Geheimerlaß oder Ihr Erlaß vom 12. September mußte am 9. Oktober dem Polizeikommandanten von Wiener Neustadt bekannt gewesen sein. Er mußte sich daher bei Bekanntwerden des bevorstehenden Streiks mit dem, wie Sie sagen, verantwortlichen Ge-

werkschaftsfunktionär in Verbindung gesetzt haben. Darf ich Sie daher fragen, Herr Minister: Wer war in diesem Fall in Wiener Neustadt der zuständige Gewerkschaftsfunktionär, mit dem sich nunmehr der Polizeikommandant verantwortlich in Verbindung gesetzt hat, und welche Zusammenarbeit ist vereinbart worden?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Inneres Olah: Zum ersten möchte ich sagen, dieser Streik war nicht von einer Gewerkschaft proklamiert, sondern von einer politischen Gruppe (*Abg. Czettel: Sehr richtig!*); aber ich respektiere auch das. (*Abg. Altenburger: Stimmt nicht! Falsch!*)

Präsident: Das Wort hat der Herr Minister! (*Abg. Altenburger: Wir sind nicht bei den Bauarbeitern! Gewerkschaft öffentlicher Dienst, Landesleitung Niederösterreich!*)

Bundesminister für Inneres Olah: Es besteht kein Anlaß zur Aufregung, ich respektiere jeden Streik. Daher ist auch die Wiener Neustädter Polizei gegen die Streikenden nicht vorgegangen.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Marwan-Schlosser: Meine erste Anfrage haben Sie nicht beantwortet, Herr Minister, aber ich darf die zweite Frage stellen. Haben Sie, Herr Minister, zu Ihrem damaligen Geheimerlaß auch erläuternde Bemerkungen ergehen lassen, wie also ein Exekutivorgan in Sekunden der Gefahr den verantwortlichen Gewerkschaftsfunktionär zu ermitteln hat? Haben Sie, Herr Minister, auch erläutert, welche Verantwortung der Gewerkschaftsfunktionär zu tragen hat beziehungsweise welche Entscheidungen, Weisungen, Anordnungen, Befehle oder wie immer das heißen mag das Exekutivorgan vom Gewerkschaftsfunktionär zu befolgen hat?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister für Inneres Olah: Das Polizeiorgan hat keine Weisungen zu befolgen, aber naturnotwendig wird es schon zweckmäßiger sein, daß sich, wenn ein gewerkschaftlicher Streik ist, der verantwortliche Gewerkschaftsfunktionär von selber mit der Polizeibehörde ins Einvernehmen setzt.

Präsident: Anfrage 619/M des Herrn Abgeordneten Dipl.-Ing. Dr. Scheuch (FPÖ) an den Herrn Innenminister, betreffend Ernährungswirtschaft in Krisenzeiten:

Kann man von einer sinnvollen Vorsorge auf dem Gebiete der Ernährungswirtschaft in Krisenzeiten sprechen, wenn wohl die Drucklegung von 8 Millionen Lebensmittelkarten, aber keine entsprechende Lebensmittelnational-

reserve programmiert wird, welche die Einlösung der Lebensmittelkarten im Ernstfall auch tatsächlich gewährleistet?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Inneres Olah: Herr Abgeordneter! In unserem Ministerium wurde diese Frage geprüft, und meine zuständige Abteilung sagt mir, daß für diese Materie, die in den Rahmen der wirtschaftlichen Landesverteidigung ressortiert, eigentlich das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft zuständig wäre. Diese Zuständigkeit ist gegeben sowohl hinsichtlich der Versorgung mit Nahrungsmitteln als auch hinsichtlich des Aufbaues einer Verteilerorganisation. Demnach steht dem Bundesministerium für Inneres nach der derzeitigen Kompetenzverteilung eigentlich keine direkte Kompetenz mehr zu.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter Dipl.-Ing. Dr. Scheuch: Herr Minister! Zweifellos ist Ihr Ressort, wenn es auch nicht unmittelbar zuständig ist, im Wege der Mitwirkung und in seiner Koordinationsfunktion entscheidend daran beteiligt. Ich darf daher an Sie, Herr Minister, die Frage richten, ob Sie bereit sind, für Ihr Ressort dafür einzutreten, daß zum ehestmöglichen Zeitpunkt ein sachlich und finanziell fundierter Long term-Plan für die Ernährungssicherung in Krisenzeiten ausgearbeitet wird.

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister für Inneres Olah: Ich bin in Zusammenarbeit mit den anderen Ministerien selbstverständlich dazu bereit. Die Federführung hat dabei das Bundesministerium für Landesverteidigung. Der Auftrag lautet, glaube ich, sowieso, dem Nationalrat einen umfassenden Bericht vorzulegen. Weil in allen diesen Fragen auch das Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Inneres herzustellen ist, werden wir uns im Rahmen dieser Beratungen und der Vorschläge des Berichtes, der dem Nationalrat vorzulegen ist, auch mit dieser Frage befassen. Selbstverständlich bin ich bereit, namens unseres Ressorts dabei mitzuwirken und mitzuhelfen.

Präsident: Danke, Herr Minister.

Anfrage 597/M der Frau Abgeordneten Dipl.-Ing. Dr. Johanna Bayer (ÖVP) an den Herrn Sozialminister, betreffend Sozialversicherungspflicht von Erntehelfern:

Warum hat das Bundesministerium für soziale Verwaltung die Anregung des Landeshauptmannes von Steiermark, Mittelschüler und Studenten, die während der Ferien als Erntehelfer eingesetzt werden, als nicht sozialversicherungspflichtig zu erklären, abgelehnt?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für soziale Verwaltung Proksch: Die Anregung des Herrn Landeshauptmannes von Steiermark birgt für den in Frage kommenden Personenkreis erhebliche sozialversicherungsrechtliche Nachteile. Die an der „Erntehilfe“ beteiligten Jugendlichen üben eine Tätigkeit aus, die, wenn sie außerhalb der Aktion „Erntehilfe“ ausgeführt wird, wegen der damit verbundenen Risiken unter dem Schutz der Kranken-, Unfall- und Pensionsversicherung steht. Die mit der Tätigkeit der Jugendlichen verbundenen Risiken werden durch den ideellen Zweck, dem die Aktion nach den Angaben des Herrn Landeshauptmannes von Steiermark dient, nicht verringert. Die vom Mangel eines Versicherungsschutzes betroffenen Jugendlichen würden daher gegenüber jenen Beschäftigten, die auf Grund der gleichen Tätigkeit der Vollversicherung unterliegen, ernstlich benachteiligt sein. Dies gilt für die Kranken- und Unfallversicherung, insbesondere aber auch für die Pensionsversicherung, da gemäß § 235 ASVG die allgemeinen Voraussetzungen für eine Leistung aus dem Versicherungsfall der geminderten Arbeitsfähigkeit oder des Todes entfallen, wenn der Versicherungsfall die Folge eines Arbeitsunfalles oder einer Berufskrankheit ist, der bzw. die bei einem in der Pensionsversicherung Pflichtversicherten eingetreten ist. Das gleiche gilt, wenn der Stichtag vor dem vollendeten 21. Lebensjahr des Versicherten liegt und der Versicherte mindestens sechs Versicherungsmonate erworben hat.

Aus dieser Überlegung und wegen der zu befürchtenden Beispielfolgerungen hat sich das mir unterstellte Bundesministerium außerstande gesehen, der Anregung des Herrn Landeshauptmannes von Steiermark näherzutreten.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordnete Dipl.-Ing. Dr. Johanna Bayer: Ich möchte aber doch noch einmal darauf hinweisen, daß es sich bei dieser Tätigkeit im Rahmen der Erntehilfsaktion weniger um ein Arbeitsverhältnis als vielmehr um die Herbeiführung von Kontakten zwischen Stadt und Land handelt. Ich möchte den Herrn Minister fragen, ob er bereit ist, eine neuerliche Eingabe der Landesregierung von Steiermark doch noch einmal einer Überprüfung zu unterziehen.

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister für soziale Verwaltung Proksch: Ich bin dazu leider nicht in der Lage. Es ist meiner Meinung nach auch falsch, diese Tätigkeit zu verniedlichen. Auch bei, sagen wir, nicht den schwersten Erntearbeiten

Bundesminister Proksch

können doch verschiedene Unfälle oder Krankheiten auftreten. Wer übernimmt die Verantwortung, wenn die Sozialversicherung hier suspendiert würde? Die müßte der Staat übernehmen. Kann er das?

Bei uns in Österreich, gnädige Frau, ist jedes Arbeitsverhältnis versicherungspflichtig. Ich glaube, daß das auch richtig ist, weil der Mensch geschützt sein muß. Gerade die Unfallversicherung ist eine Einrichtung, eine Solidarversicherung der Unternehmer, weil sich der einzelne damit vor einem zu großen Risiko schützt, denn im einzelnen Fall wäre ja dann der Unternehmer verpflichtet, einzustehen, wenn sich irgendwelche Krankheiten oder Unfälle ergeben, und die sollen ja nicht selten sein, wie wir wissen. Ich glaube, daß damit auch die Menschen am besten geschützt sind. Ich bin nicht der Meinung, daß die Erntehilfearbeit eine solche ist, daß sie nicht der normalen gleichgesetzt werden könnte.

Präsident: Anfrage 622/M des Herrn Abgeordneten Dr. van Tongel (*FPÖ*) an den Herrn Sozialminister, betreffend Arbeiterkammerwahlen:

Sind Sie bereit, anzuordnen, daß die gemäß den §§ 50 bis 52 der Arbeiterkammer-Wahlordnung nach Beendigung der Wahlhandlung der Arbeiterkammerwahlen angeordnete Zählung der abgegebenen Stimmen am ersten Wahltag nicht dazu verwendet wird, das Ergebnis der Wahl am ersten Wahltag sofort zu verlautbaren, da dies weder erlaubt ist noch demokratischen Gepflogenheiten entspricht?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für soziale Verwaltung
Proksch: Zur Anfrage des Herrn Abgeordneten Dr. van Tongel darf ich darauf hinweisen, daß die Arbeiterkammer-Wahlordnung in § 54 Abs. 1 über die Kundmachung des Wahlergebnisses bereits eine Regelung im Sinne der Anfrage des Herrn Abgeordneten enthält. Zuzufolge dieser Vorschrift ist das Ergebnis der Wahl im Hauptwahlprotokoll festzuhalten und von der Hauptwahlkommission spätestens 14 Tage nach dem letzten Wahltag im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ kundzumachen. Aus dieser Vorschrift ergibt sich, daß die Verlautbarung des Ergebnisses der Arbeiterkammerwahlen erst nach seiner Feststellung im Hauptwahlprotokoll, also naturgemäß erst nach Abschluß der Wahl, vorgenommen werden kann. Da somit durch die Arbeiterkammer-Wahlordnung selbst das Verfahren hinsichtlich der Kundmachung geregelt erscheint, besteht meiner Ansicht nach keine Veranlassung, eine Anordnung im Sinne der Anfrage zu treffen. Ich bin aber gerne bereit, um etwaigen Mißverständnissen vorzubeugen, eine diesbezügliche Erläuterung an den Österreichischen Arbeiterkammertag zu senden.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. van Tongel: Da ich auch Bundesgesetzblätter lesen kann, war mir sehr genau bekannt, was im § 54 steht. Ich darf den verehrten Herrn Minister aber darauf aufmerksam machen, daß bei den bisherigen Arbeiterkammerwahlen regelmäßig — wie das auf Grund der Wahlordnung überhaupt möglich war, weiß ich nicht — durch das Radio und am nächsten Morgen in den Zeitungen Teilergebnisse des ersten Tages — ich muß ein heute hier gebrauchtes Wort wiederholen — in spektakulärer Weise veröffentlicht worden sind. Da das bereits zweimal passiert ist und wir heuer im Herbst Wahlen haben, habe ich mir diese Anfrage erlaubt. Ich nehme gerne zur Kenntnis, Herr Minister, daß Sie nunmehr diese Absicht haben. Ich darf Sie nur fragen, ob Sie bereit sind, diesen Hinweis in einer so strikten Form zu geben, daß er beachtet werden muß.

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für soziale Verwaltung
Proksch: Ich werde mir erlauben, in der mir richtig erscheinenden Form die erläuternde Bemerkung zu geben. (*Abg. Dr. van Tongel: Die Wirkung werden wir ja sehen!*)

Präsident: Anfrage 598/M der Frau Abgeordneten Dipl.-Ing. Dr. Johanna Bayer (*ÖVP*) an den Herrn Sozialminister, betreffend Zusammensetzung der Codexkommission:

Entspricht es den Tatsachen, daß die Zusammensetzung der Kommission zur Herausgabe des österreichischen Lebensmittelbuches (Codexkommission) in der Weise geändert wurde, daß an die Stelle eines geprüften Lebensmittelchemikers ein Vertreter des Gewerkschaftsbundes tritt?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für soziale Verwaltung
Proksch: Es entspricht nicht den Tatsachen, daß die Zusammensetzung der Kommission zur Herausgabe des österreichischen Lebensmittelbuches, der Codexkommission, in der Weise geändert worden ist, daß an die Stelle eines geprüften Lebensmittelchemikers ein Vertreter des Gewerkschaftsbundes tritt. Es ist auch in dem vom Bundesministerium für soziale Verwaltung im Jänner dieses Jahres zur Begutachtung versendeten Entwurf einer Lebensmittelgesetznovelle nicht beabsichtigt, an die Stelle derartiger Sachverständiger einen Vertreter des Österreichischen Gewerkschaftsbundes treten zu lassen.

Präsident: Danke, Herr Minister.

Anfrage 588/M des Herrn Abgeordneten Libal (*SPÖ*) an den Herrn Finanzminister, betreffend Vergabe von Tabaktrafiken:

Sind Sie bereit, dem Vorzugsrecht kriegsbeschädigter Trafikbewerber bei der Vergabe von Tabaktrafiken zum Durchbruch zu verhelfen?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Finanzen Dr. Schmitz: Gemäß Tabakmonopolgesetz ist die Austria Tabakwerke AG. verpflichtet, kriegsbeschädigte Bewerber bei der Besetzung von Tabakverschleißgeschäften bevorzugt zu behandeln. Kriegsbeschädigte und Opferbefürsorgte haben daher seit jeher eine bevorzugte Behandlung erfahren. Die Monopolverwaltung beabsichtigt nicht, diese bevorzugte Behandlung in Zukunft nicht aufrechtzuerhalten.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter Libal: Herr Minister! Ist Ihnen bekannt, daß in der letzten Zeit mehrere Fälle von Benachteiligungen bei der Vergabe von Tabaktrafiken an Kriegsbeschädigte vorgekommen sind? Sind Sie bereit, diese Benachteiligungen aufzuheben?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Finanzen Dr. Schmitz: Ich nehme an, daß Sie vielleicht Fälle meinen, in denen andere Situationen vorgelegen sind, wie zum Beispiel, daß ein kriegsbeschädigter Bewerber nicht die persönliche Voraussetzung dafür erbringen konnte, wie etwa die Unbescholtenheit, oder daß ihm kein geeignetes Lokal zur Verfügung steht, daß ein Opferbefürsorgter zu berücksichtigen war oder daß ein bedürftiger Familienangehöriger eines Kriegsbeschädigten vorhanden war. Wenn es andere Fälle sind, würde ich Sie bitten, sie mir zu nennen.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Libal: Herr Minister! Ich werde Ihnen zwei Fälle, die in der letzten Zeit vorgekommen sind, persönlich überbringen. (*Bundesminister für Finanzen Dr. Schmitz: Bitte!*)

Ich erlaube mir aber noch eine zweite Frage: Wieweit ist die Überprüfung der Vorschläge der Zentralorganisation der Kriegsofferverbände, die 1962 dem Finanzministerium übergeben worden sind, vom Finanzministerium vorgenommen und erledigt worden?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Finanzen Dr. Schmitz: Das entzieht sich meiner Kenntnis, aber ich werde mich sofort informieren und Sie gerne schriftlich vom Ergebnis meiner Nachfrage in Kenntnis setzen.

Präsident: Anfrage 599/M des Herrn Abgeordneten Machunze (*ÖVP*) an den Herrn

Finanzminister, betreffend Entschädigungen für Umsiedler und Heimatvertriebene:

Welche Beträge wurden bis 30. April 1964 durch die Finanzlandesdirektionen auf Grund des österreichisch-deutschen Finanz- und Ausgleichsvertrages an Entschädigungen und Härtebeihilfen an Umsiedler und Heimatvertriebene ausgezahlt?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Finanzen Dr. Schmitz: Bis zum 30. April 1964 wurden durch die Finanzlandesdirektionen in Durchführung des österreichisch-deutschen Finanz- und Ausgleichsvertrages an Umsiedler und Heimatvertriebene an Entschädigungen 286,019.896 S und an Härtebeihilfen 24,053.966 S ausgezahlt. Der Umfang an Erledigungen und demnach an flüssigzumachenden Beträgen wird in der nächsten Zeit steigen, da entsprechend der vorgesehenen Planung die Entschädigungsabteilungen der Finanzlandesdirektionen — nach Aufarbeitung der Fälle des Besetzungsschädengesetzes und des Kriegs- und Verfolgungssachschädengesetzes — nunmehr in vollem Umfang für die Durchführung von Entschädigungsaktionen nach dem österreichisch-deutschen Finanz- und Ausgleichsvertrag eingesetzt werden können.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter Machunze: Herr Minister! Von den Betroffenen wird immer wieder die Auffassung geäußert, daß jene Mittel, die die Republik Österreich für diese Zwecke ausgibt, wesentlich niedriger sind als der Anteil, den die Bundesrepublik Deutschland auf Grund des Finanz- und Ausgleichsvertrages leistet. Ist diese Auffassung richtig?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Finanzen Dr. Schmitz: Diese Auffassung ist nicht richtig. Das Wesen dieses Abkommens ist eben eine entsprechende Aufbringung der Mittel seitens der Bundesrepublik.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Machunze: Herr Minister! Glauben Sie, daß nach den Angaben, die Sie gemacht haben, die planmäßige Abwicklung etwa Ende 1967, wie es dem Vertrag entsprechen würde, eingehalten werden dürfte?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Finanzen Dr. Schmitz: Ich glaube schon. Nach der Umstellung der jetzt mit Besetzungsschäden und Kriegs- und Verfolgungssachschäden befaßten Beamten auf die Durchführung der Entschädigungsaktion nach diesem Abkommen werden wir, glaube ich, diesen Termin einhalten können.

Abgeordneter **Machunze**: Danke.

Präsident: Anfrage 593/M des Herrn Abgeordneten Dr. Broesigke (FPÖ) an den Herrn Finanzminister, betreffend Schatzscheine:

Wann und in welcher Weise beabsichtigt das Bundesministerium für Finanzen das Problem der Schatzscheine zu regeln?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Finanzen Dr. **Schmitz**: Meine Damen und Herren! Das Schatzscheinproblem ist nicht mehr in der Form aktuell, wie es die Anfrage vielleicht erwarten läßt. Wir müssen bei den Schatzscheinen vier Kategorien unterscheiden, die auch verschieden zu behandeln sind. Es gibt die Gruppe der sogenannten Kassenstärker-Schatzscheine, die Gruppe der Besatzungskosten-Schatzscheine, der sogenannten Offenmarkt-Schatzscheine und der Schatzscheine zur Leistung der Quoten an internationale Organisationen.

Bei den Kassenstärker-Schatzscheinen wurden in den letzten Jahren rund 1,1 Milliarden Schilling eingelöst. Auch im heurigen Jahr ist eine Tilgung von 300 Millionen Schilling vorgesehen auf Grund des Bundesfinanzgesetzes, eine weitere Milliarde an Kassenstärker-Schatzscheinen wurde in eine 6prozentige Anleihe konvertiert. Im Umlauf bleiben daher etwas mehr als 2,1 Milliarden an Kassenstärker-Schatzscheinen. Von diesen müssen noch im laufenden Jahr für 137 Millionen Schatzscheine getilgt werden. Die verbleibenden Kassenstärker-Schatzscheine können nach übereinstimmender Meinung der Fachleute vom Kreditapparat ohne weiteres übernommen werden.

Die zweite Gruppe, die Offenmarkt-Schatzscheine, das sind echte Geldmarktpapiere, die im Rahmen des Konzeptes zur Herstellung eines funktionsfähigen Geldmarktes in Österreich erst seit Beginn des Monats Mai auch an der Börse eingeführt worden sind und der Belebung des Geldmarktes dienen. Hier gibt es kein Problem, weil die Prolongation gesichert ist.

Bei der dritten Gruppe der Schatzscheine zugunsten internationaler Organisationen taucht das ominöse Problem nicht auf, da diese Schatzscheine auf Sicht ausgestellt sind und daher eine Prolongation nicht in Frage kommt. Die Rücklösung erfolgt über die Nationalbank und bewirkt eine Erhöhung der Buchschuld, löst also auch unmittelbar keine budgetären Folgen aus.

Die vierte Gruppe ist die Gruppe der sogenannten Besatzungskosten-Schatzscheine, wobei das Problem dadurch entsteht, daß — entgegen der bisherigen Praxis des Rech-

nungshofes — nunmehr die Prolongierung dieser Schatzscheine nicht mehr möglich ist. Nach dem Konzept des Finanzministeriums ist — wie wir das in anderen Fällen sehen — eine Tilgung auch für die Besatzungskosten-Schatzscheine vorgesehen. Ein Problem entsteht nur insofern, als die plötzliche Einlösung von rund 2 Milliarden an Besatzungskosten-Schatzscheinen einen gewissen Einfluß auf die Währung hat, der darin liegt, daß nicht der gesamte Betrag von 2 Milliarden an Schatzscheinen als Ersatz für Mindestreserven bei den Kreditinstituten anzurechnen ist und die Fachleute damit rechnen, daß ungefähr eine halbe Milliarde davon den Geldumlauf erhöhen würde.

Nun möchte ich aber hier hinzufügen, daß es sicher nicht Aufgabe des Rechnungshofes ist — da bin ich ganz der Meinung des Herrn Rechnungshofpräsidenten —, Währungspolitik zu betreiben, sondern der Rechnungshof hat Gesetze anzuwenden. Und wenn sich bei Anwendung der Gesetze währungspolitisch nachteilige Folgen ergeben, ist es Aufgabe von Regierung und Parlament, durch eine entsprechende Regelung Schäden abzuwenden.

Das Schatzscheinproblem reduziert sich also auf die Frage: Ist es währungspolitisch zweckmäßig, die gesamten 2 Milliarden an Besatzungskosten-Schatzscheinen, die jetzt fällig werden, auf einmal einzulösen, oder soll diesbezüglich eine Regelung gefunden werden, die es ermöglicht, eine Mehrbelastung des Geldumlaufes von rund einer halben Milliarde vielleicht auf einen Zeitraum von etwa zwei oder drei Jahren zu verteilen? Diese Regelung müßte aber Gegenstand eines eigenen Schatzscheingesetzes sein, das sich aber im Gegensatz zu früheren Entwürfen des Ministeriums bloß mit dieser Gruppe von Schatzscheinen und bloß mit der Frage der Prolongierung eines Teiles der Beträge, die diese schockartige Einlösung der Schatzscheine zum Nachteil der Währung verhindert, befassen müßte.

Sie ersehen daraus, daß es beim Problem der Schatzscheine durch die schon bisher konzeptive Politik des Finanzministeriums, die darauf gerichtet ist, nicht die Prolongierung, sondern die regelmäßige Tilgung zum Konzept zu machen, im Interesse des Geldmarktes und auch im Interesse einer Stärkung des Vertrauens des Bundes als Geldnehmer eigentlich bloß um die Frage geht, welche Konsequenzen man währungspolitisch aus der plötzlichen Einlösung dieser 2 Milliarden ziehen soll.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. **Broesigke**: Herr Minister! Die eigentliche Frage ging dahin, welche

Dr. Broesigke

Maßnahmen das Bundesministerium für Finanzen zu ergreifen beabsichtigt. Sie haben gesagt, was in der Vergangenheit geschehen ist, und Sie haben die Möglichkeiten aufgezeigt: entweder Einlösung der Besatzungskosten-Schatzscheine, um die es im wesentlichen geht, oder Schaffung einer gesetzlichen Regelung für die Prolongierung. Sie haben aber nicht gesagt, was Sie eigentlich zu tun beabsichtigen, ob nämlich die derzeit in Umlauf befindlichen Schatzscheine je nach Fälligkeit eingelöst werden sollen oder ob eine Prolongierung vom Bundesministerium für Finanzen auf gesetzlicher Grundlage, zum Unterschied von der bisherigen Regelung, beabsichtigt ist.

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Finanzen **Dr. Schmitz:** Herr Abgeordneter! Ich habe gesagt, daß auch in Zukunft die Tilgung die wesentliche Lösung des Schatzscheinproblems sein wird.

In der Frage Besatzungskosten-Schatzscheine wird derzeit geprüft, ob hier ein Schatzscheingesetz für das Jahr 1964 für die Beseitigung währungspolitisch nachteiliger Folgen der Einlösung der 2 Milliarden an Besatzungskosten-Schatzscheinen eine zweckmäßige und richtige Maßnahme ist. Ich möchte betonen, daß die Lösung des Problems schlechthin auch in Zukunft in der beabsichtigten Tilgung der fälligen Schatzscheine liegt.

Präsident: Eine zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter **Dr. Broesigke:** Ich müßte also Ihre Beantwortung so verstehen, daß das Bundesministerium für Finanzen derzeit noch nicht weiß, sondern nur prüft, ob es die Schatzscheine einlösen oder ob es eine gesetzliche Regelung anstreben soll.

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Finanzen **Dr. Schmitz:** Die Frage ist falsch gestellt, weil auf keinen Fall das Bundesministerium für Finanzen die Besatzungskosten-Schatzscheine einlöst, sondern die Nationalbank.

Präsident: Ich danke, Herr Minister.

Die 60 Minuten der Fragestunde sind abgelaufen. Somit ist die Fragestunde beendet.

Den eingelangten Antrag 106/A der Abgeordneten Dr. van Tongel und Genossen, betreffend Novellierung des Einkommensteuergesetzes 1953 in der derzeit geltenden Fassung, weise ich dem Finanz- und Budgetausschuß zu.

Wird gegen diese Zuweisung ein Einwand erhoben? — Dies ist nicht der Fall.

Seit der letzten Haussitzung sind acht Anfragebeantwortungen eingelangt, die

den Anfragstellern zugegangen sind. Diese Anfragebeantwortungen wurden auch vielfältig und an alle Abgeordneten verteilt.

Ich ersuche den Schriftführer, Herrn Abgeordneten Machunze, um die Verlesung des Einlaufes.

Schriftführer **Machunze:**

„An den Herrn Präsidenten des Nationalrates.

Der Herr Bundespräsident hat mit Entschluß vom 27. Mai 1964, Zl. 5284/64, über meinen Antrag gemäß Artikel 73 des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 für die Dauer der zeitweiligen Verhinderung des Bundesministers für Landesverteidigung Dr. Georg Prader den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft Dipl.-Ing. Dr. Karl Schleinzler mit dessen Vertretung betraut.

Hievon beehre ich mich mit dem Ersuchen um gefällige Kenntnisnahme Mitteilung zu machen.

Klaus“

Präsident: Dient zur Kenntnis. Ich bitte, in der Verlesung fortzufahren.

Schriftführer **Machunze:** Von der Bundesregierung sind folgende Vorlagen eingelangt:

Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz vom 28. November 1960 über öffentliche Schutzimpfungen gegen übertragbare Kinderlähmung abgeändert wird (413 der Beilagen);

Bundesgesetz, mit dem das Verfassungsgerichtshofgesetz abgeändert und ergänzt wird (414 der Beilagen);

Bundesgesetz über die Einhebung von Gebühren für besondere Überwachungsdienste öffentlicher Sicherheitsorgane (Überwachungsbührengesetz) (415 der Beilagen);

Bundesgesetz, mit dem das Rechtspflegergesetz geändert wird (416 der Beilagen).

Weiters legt der Bundesminister für Inneres einen Bericht über die Flüchtlingssituation in den Jahren 1945 bis 1961 und über die Auflösung der Altflüchtlingslager in Österreich vor.

Ferner ersucht das Strafbezirksgericht Wien um Aufhebung der Immunität des Abgeordneten zum Nationalrat Karl Czernetz wegen §§ 487 und 495 Abs. 2 StG. (Ehrenbeleidigung).

Es werden zugewiesen:

413 dem Ausschuß für soziale Verwaltung;

414 und 415 dem Verfassungsausschuß;

416 dem Justizausschuß;

der Bericht des Bundesministers für Inneres dem Verfassungsausschuß;

das Auslieferungsbegehren dem Immunitätsausschuß.

Präsident: Es ist mir der Vorschlag zu gekommen, die Debatte über die Punkte 1 und 2 der heutigen Tagesordnung unter einem abzuführen. Es sind dies die Abänderung des Bundesstraßengesetzes und 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. Die Abstimmung erfolgt selbstverständlich, wie immer in solchen Fällen, getrennt. Wird gegen diesen Vorschlag ein Einwand erhoben? — Dies ist nicht der Fall. Die Debatte über die Punkte 1 und 2 der heutigen Tagesordnung wird daher gemeinsam abgeführt.

1. Punkt: Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage (395 der Beilagen): Bundesgesetz, betreffend die Abänderung des Bundesstraßengesetzes (406 der Beilagen)

2. Punkt: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (396 der Beilagen): Bundesgesetz, betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck — Brenner (407 der Beilagen)

Präsident: Wir gehen in die Tagesordnung ein und gelangen zu den Punkten 1 und 2, über die soeben beschlossen wurde, die Debatte unter einem abzuführen. Es sind dies die Abänderung des Bundesstraßengesetzes und die Finanzierung der Autobahn Innsbruck — Brenner.

Berichterstatter zum 1. Punkt ist der Herr Abgeordnete Staudinger. Ich bitte ihn um seinen Bericht.

Berichterstatter **Staudinger:** Hohes Haus! Der Handelsausschuß hat in seiner Sitzung vom 12. Mai 1964 die Regierungsvorlage, betreffend die Abänderung des Bundesstraßengesetzes, beraten.

Durch den zur Verhandlung stehenden Gesetzentwurf sollen weitere Straßenzüge, die durch die Verkehrsentwicklung für den Durchzugsverkehr Bedeutung erlangt haben, als 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 zu erklären.

Außerdem waren einige Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes und die einen Bestand-

teil des Gesetzes bildenden Verzeichnisse zu ergänzen und zu berichtigen.

Im Verlaufe der Beratungen wurde von den Abgeordneten Ing. Helbich und Pölz der Antrag gestellt, die Regierungsvorlage durch die Aufnahme einer Abänderung der Straßenbeschreibung der Ardagger Straße zu ergänzen. Hiedurch ergaben sich auch Abänderungen hinsichtlich der Zusammenrechnung der Straßenzüge und der fortlaufenden Numerierung der Punkte der Regierungsvorlage.

Nach einer Debatte wurde die Regierungsvorlage mit den beantragten Abänderungen einstimmig angenommen.

Ferner hat der Ausschuß auf Antrag der Abgeordneten Dr. Migsch, Kulhanek und Dr. van Tongel folgende Entschliebung einstimmig angenommen:

Der Handelsausschuß ist der Auffassung, daß eine Novellierung des Bundesstraßengesetzes, BGBl. Nr. 59/1948, in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 127/1954, BGBl. Nr. 56/1958, BGBl. Nr. 100/1959, BGBl. Nr. 135/1961 und BGBl. Nr. 11/1962 und der Kundmachung BGBl. Nr. 65/1963, wie folgt zweckmäßig wäre:

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

„Außerhalb geschlossener Ortschaften und bei neu angelegten Umfahrungsstrecken innerhalb des Ortsgebietes dürfen innerhalb einer Entfernung von 10 Metern, welche vom äußeren Rande des Straßengrabens beziehungsweise bei aufgedämmten Straßen vom Böschungsfuß 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.

Der Handelsausschuß stellt den Antrag, der Nationalrat wolle

1. dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (395 der Beilagen) mit den dem Ausschlußbericht angeschlossenen Abänderungen die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen und

2. die Entschliebung annehmen.

Hinsichtlich einer allfälligen Debatte beantrage ich, General- und Spezialdebatte unter einem durchzuführen.

Präsident: Berichterstatter zum 2. Punkt ist Herr Abgeordneter Marberger. Ich ersuche ihn um seinen Bericht.

Berichterstatter **Marberger:** Hohes Haus! Im Auftrage des Finanz- und Budgetausschusses habe ich die Ehre, dem Hohen Haus über die Regierungsvorlage 396 der Beilagen: Bundesgesetz, betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck — Brenner, zu berichten.

Um den Bau der Autobahn Innsbruck — Brenner durchführen zu können, ist eine Finanzierung im Wege von Kreditoperationen in den Jahren 1964 bis 1968 erforderlich.

Durch den vorliegenden Gesetzentwurf soll daher der Bundesminister für Finanzen ermächtigt werden, für die in dem genannten Zeitraum erforderlichen Kreditoperationen bis zum Betrag von 1500 Millionen Schilling die Haftung des Bundes zu übernehmen. Der Wortlaut des § 3 Abs. 1 enthält eine entsprechende Flexibilität insofern, als Schuldaufnahme und Haftungsübernahme erforderlichenfalls jeweils auch vor und nach dem Zeitraum erfolgen können, für den die in diesem Absatz ziffernmäßig angegebenen Kreditbeträge bestimmt sind.

Die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der Autobahn soll einer in der Rechtsform einer Aktiengesellschaft zu gründenden Kapitalgesellschaft übertragen werden.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat den erwähnten Gesetzentwurf in seiner Sitzung am 12. Mai 1964 der Vorberatung unterzogen. Nach einer Debatte, an der sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Dipl.-Ing. Dr. Oskar Weihs, Mahnert, Prinke, Machunze, Czettel und Mitterer sowie in Vertretung des Bundesministers für Finanzen Sektionschef Dr. Rottky und Staatssekretär Dr. Kotzina beteiligten, wurde der Gesetzentwurf unverändert angenommen.

Im Namen des Finanz- und Budgetausschusses stelle ich somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (396 der Beilagen) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Falls Wortmeldungen vorliegen, gestatte ich mir den Vorschlag, General- und Spezialdebatte unter einem durchzuführen.

Präsident: Die Berichterstatter beantragen, General- und Spezialdebatte unter einem durchzuführen. — Ein Einwand hiegegen wird nicht erhoben. General- und Spezialdebatte werden daher unter einem vorgenommen.

Wir gehen in die Debatte ein. Als erster Redner ist Herr Abgeordneter Holoubek zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Holoubek (SPÖ):** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Beim Österreichischen Straßentag, der Anfang Mai in Wien stattgefunden hat, wurde die Prognose gestellt, daß es in Wien im Jahre 1980, wenn die Motorisierung annähernd so weitergeht, etwa 530.000 Kraftfahrzeuge geben wird. Auf 3,2 Personen wird also ein Personenkraftwagen entfallen.

Ob man nun über diesen Drang zur Motorisierung erfreut ist oder nicht, er ist eine Tatsache, mit der wir uns abzufinden haben und für die wir bei unseren Straßenbauten und Verkehrsbauten vorzusorgen haben.

Es ist gewiß erfreulich, daß der Besitz eines Autos heute nicht mehr wenigen vorbehalten ist. Dennoch wäre es falsch, daraus zu schließen, daß damit die soziale Frage für die arbeitenden Menschen gelöst ist, wie das vielfach geschieht. Wir wissen aus der Praxis — und ich kann das aus meinen Erfahrungen in dem Betrieb, in dem ich lange Zeit tätig war, bestätigen —, wie viele Entbehrungen Arbeiterfamilien auf sich nehmen, um zu einem Auto zu kommen. Der bescheidene Wohlstand, den wir erreicht haben, ist in der Tatsache begründet, daß die verheiratete Frau und andere Familienmitglieder mitarbeiten, daß die Möglichkeit besteht, heute in den Zeiten der Konjunktur Überstunden zu machen, und nicht in den hohen Löhnen, wie mitunter fälschlich behauptet wird.

Dieser Drang zum Auto, der wie eine Seuche einen Großteil unserer Mitbürger erfaßt hat, läßt diesen bescheidenen Wohlstand nicht immer so zur Auswirkung kommen, wie wir es gerne möchten. Man muß es, glaube ich, auch von dieser Stelle aus aussprechen: Wer am Monatsersten die Ratenzahlungen für sein Auto zu leisten hat, wer am Monatsersten für die Inbetriebsetzung und Instandhaltung des Autos zu sorgen hat, der wird von seinem Wohlstand verhältnismäßig wenig spüren. In der Rangliste der Anschaffungen steht in vielen Familien das Auto leider nicht an letzter Stelle. Man verzichtet auf viele Annehmlichkeiten des Lebens, man geht in kein Theater, man verzichtet aufs Kino, nur um endlich einmal in den Besitz eines Autos zu kommen.

Meine Damen und Herren! Wir werden daher, wie gesagt, auch in den nächsten Jahren mit einem zunehmenden Verkehr rechnen müssen. Das stellt besonders eine Großstadt wie Wien vor schwierige Probleme. Auf dem flachen Land, in kleineren Gemeinden ist das Verkehrsproblem oft mit einfachen technischen Mitteln leichter zu lösen. In der Großstadt liegen die Verhältnisse ganz anders. Hier haben wir es nicht nur mit dem Individual-

Holoubek

verkehr, sondern auch mit dem Massenverkehr zu tun. Wir müssen in einer Großstadt wie Wien innerhalb kürzester Zeit große Menschenmassen zur Arbeitsstätte und wieder nach Hause bringen. Es ist also das Verkehrsproblem hier, wie gesagt, im Gegensatz zum Verkehr auf dem flachen Lande ein sehr schwieriges Problem.

Stadtbaudirektor Dr. Koller hat beim Österreichischen Straßentag ganz richtig gesagt: „Der Wettlauf zwischen dem Bau von Straßen und dem Bau von Kraftfahrzeugen ist noch in keiner Stadt der Welt gelungen.“

Hier komme ich nun zu dem entscheidenden Punkt: Das Problem des steigenden Verkehrs in der Bundeshauptstadt kann nicht allein mit den Geldmitteln, die der Gemeinde Wien und dem Land Wien zur Verfügung stehen, gelöst werden. Diesen Standpunkt haben wir Sozialisten von jeher eingenommen, wenn wir davon gesprochen haben, daß der Bund doch mehr als bisher Landesstraßen von Wien zu Bundesstraßen erklären soll.

Zu dieser Einsicht hat sich nun auch der Herr Bundeskanzler Dr. Klaus durchgerungen, wie ich einer seiner letzten Radioreden entnehmen konnte; mit dieser Rede werde ich mich später noch ein wenig beschäftigen.

Wien errichtet seit Jahren im steigenden Maße Verkehrsbauten. Als Abgeordneter des Landes Wien erinnere ich Sie — und verzeihen Sie, daß ich das tue — an die Fußgängerpassagen am Ring, ich erinnere an die Schottenkreuzung, an den Umbau des Südtiroler und des Matzleinsdorfer Platzes, an den Praterstern, an die Kennedy-Brücke in Hietzing und schließlich an die in Bau befindliche Unterpflasterstraßenbahn, die von der Universitätsstraße bis zur Sezession führen soll. Damit habe ich nur wenige dieser großen Verkehrsbauten genannt. Ich verweise auf die vielen Brücken-Umbauten und -Neubauten, nicht zuletzt auf die dritte Wiener Strombrücke und die Gürtelbrücke, die den Gürtel mit der Brigittenau verbinden und wesentlich zur Entflechtung des Wiener Verkehrs beitragen wird.

Noch etwas: Wien hat derzeit 2030 km Landesstraßen. Als sie errichtet wurden, genügten sie für den Pferdefuhrwerksverkehr und auch für die wenigen Autos, die damals die Wiener Straßen befahren haben. Jetzt ist das ganz anders. Die Befahrung mit schweren und schwersten Kraftwagen macht es notwendig, die Straßen mit modernen Belägen zu versehen. Das kostet Geld, das sind ungeheure Ausgaben, die der Gemeinde und dem Lande Wien entstehen. Von den 2030 km Landesstraßen in Wien gibt es derzeit nur mehr 227 km unbefestigter Straßen.

Alles das, die Verkehrsbauten, die Brücken, die Verbesserung und Instandhaltung der 2030 km Landesstraßen kostete viel Geld. Ich darf hier einige Zahlen nennen: Die Fußgängerdurchgänge am Ring kosten rund 95 Millionen Schilling, der Umbau des Südtiroler Platzes 75 Millionen Schilling, das Schottentor 48 Millionen Schilling, das Verkehrsbauwerk um die Kennedy-Brücke in Hietzing 60 Millionen Schilling, die Brücken über den Donaukanal 100 Millionen Schilling, die dritte Strombrücke ist mit 152 Millionen Schilling veranschlagt, und die Gürtelbrücke wird zirka 95 Millionen Schilling kosten.

Ich frage Sie nun, meine Damen und Herren: Ist es angesichts dieser gewaltigen Belastungen Wiens durch die Verkehrs-, Brücken- und Straßenbauten ein unbilliges Verlangen, wenn seit Jahren von dieser Stelle aus von meiner Fraktion ein größerer Anteil an Bundesstraßen für das Land Wien gefordert wurde? Alle diese Einrichtungen werden ja nicht nur von der Wiener Bevölkerung benützt. Stellen Sie sich einmal an die Einfallsstraßen nach Wien, etwa auf die Triester Straße oder auf die Wiener Straße, dann werden Sie sehen, daß hier sehr viele und nicht immer nur die leichtesten, sondern schwere und schwerste Fahrzeuge aus den Bundesländern nach Wien und von Wien kommen, die die Verkehrsflächen Wiens in Anspruch nehmen.

Ich habe hier einige Male gelegentlich der Budgetdebatte die Frage der Autobahnen im Bereiche des Landes Wien angeschnitten. Das Handelsministerium wollte die Autobahnen grundsätzlich nur bis zur Stadtgrenze führen. Ich darf an die Debatten hier in diesem Hohen Haus erinnern. Was also für andere Bundesländer eine Selbstverständlichkeit war, daß nämlich der Bund die Autobahnen ihres Landes bezahlt und betreut, das sollte für Wien nicht gelten.

Nun können wir mit Genugtuung feststellen, daß diesem steten Verlangen in der jetzt zur Beratung stehenden Novelle Rechnung getragen wurde. Wir finden nun die Autobahntrassen im Lande Wien und die Zubringerstraßen in dieser Regierungsvorlage verankert. Ich muß aber hier sagen, um nicht falsche Vorstellungen aufkommen zu lassen: Im ersten Entwurf war das nicht enthalten. Erst nach langwierigen, schweren Verhandlungen, in denen sich insbesondere die Herren Staatssekretäre Dr. Kotzina und Weikhart bemüht haben, eine Kompromißlösung zu finden, konnten die Wünsche des Landes Wien in bezug auf die Autobahntrassen ihre Erfüllung finden. Damit ist der jahrelange Kampf meiner Fraktion um die Aufnahme der Autobahnen im Lande Wien in das Bundes-

Holoubek

straßennetz, wie ich glaube, erfolgreich beendet worden.

In Angelegenheit der Autobahnen in Zusammenhang mit dieser Regierungsvorlage darf ich noch im Namen meiner Fraktion die Bundesstraßenverwaltung ersuchen, die Dringlichkeit des Autobahnbaues auf den Strecken Graz—Gleisdorf und Klagenfurt—Villach anzuerkennen. Auf beiden Straßen hat sich der Binnenverkehr gigantisch entwickelt, und ich brauche hier in diesem Kreis nicht zu sagen, weil es jeder aus eigener Anschauung kennt, daß in dem Gebiet Klagenfurt—Villach der Fremdenverkehr ungeheuer gewachsen ist und daß die Straße durch die bekanntesten Fremdenverkehrsorte am Wörthersee führt. Hier wäre unsere Bitte, die Bundesstraßenverwaltung möge erwägen, diesen beiden projektierten Autobahnstrecken den Vorrang zu geben.

Was in der zur Beratung stehenden Regierungsvorlage — deswegen vor allem habe ich mich zum Wort gemeldet — nicht berücksichtigt ist, nämlich die für den Durchzugsverkehr wichtigen Landesstraßen in Wien zu Bundesstraßen zu erklären, soll hier als bleibende Forderung des Landes Wien noch einmal ausgesprochen und begründet werden.

Im Artikel 10 Abs. 1 Z. 9 des Bundesverfassungsgesetzes ist bestimmt, daß die „Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge“ Bundes-sache in Gesetzgebung und Vollziehung sind. Es kann nun niemand bestreiten, daß die zur Stadtgrenze führenden großen Bundesstraßen im Lande Wien ebenfalls als Durchzugsstraßen ihre Bedeutung haben. Es ist unhaltbar, daß alle nach Wien führenden Bundesstraßen an der Stadtgrenze, gerade dort, wo der Verkehr am dichtesten wird, ihre Bedeutung nach dem Bundesstraßengesetz verlieren und zu normalen Landes- und Gemeindestraßen werden. Ich möchte bei dieser Gelegenheit gleich anregen, was auch im Ausschuß zum Ausdruck gekommen ist: man möge, wenn diese Novelle angenommen wird, das Bundesstraßengesetz wiederverlautbaren. Wenn Sie sich die im Bundesstraßengesetz und in den diversen Novellen aufscheinenden Straßenzüge in anderen Bundesländern ansehen — Sie dürfen dann nicht die heutige Regierungsvorlage ansehen, sondern das Stammgesetz von 1948 und die Novellierungen —, werden Sie Straßenzüge finden, die verhältnismäßig wenig oder überhaupt keine Bedeutung für den Durchzugsverkehr hatten und dennoch zu Bundesstraßen erklärt wurden. Das ist aber leider nicht in Wien so — das muß ich immer wieder betonen —, sondern in anderen Bundesländern. Sie werden also zugeben

müssen, daß man Wien in dieser Hinsicht tatsächlich als Stiefkind behandelt hat. Ich habe daher in der Sitzung des Budgetausschusses am 13. November vorigen Jahres neuerlich auf diese Ungerechtigkeit verweisen müssen.

Es tut mir leid, meine Damen und Herren, daß ich Sie heute wieder mit der Begründung langweilen muß, die ich hier wiederholt vorbrachte, um die langjährigen Forderungen des Landes Wien zu rechtfertigen. Ich muß es also noch einmal sagen und gestehe, daß ich mir fast schon vorkomme wie ein Magnetophonband, weil ich es schon zum sechsten oder siebenten Male wiederhole; aber es muß gesagt werden, um es immer wieder in Erinnerung zu rufen. Von den 9238 km Bundesstraßen entfallen derzeit auf das Land Wien ganze 15 km oder 0,16 Prozent aller Bundesstraßen. In Wien aber leben 23 Prozent der österreichischen Bevölkerung, sind 22 Prozent aller österreichischen Kraftfahrzeuge registriert, und es werden in Wien 42 Prozent des gesamten Zuschlages zur Mineralölsteuer aufgebracht. Dazu kommt noch, daß Wien in steigendem Maße Fremdenverkehrsstadt wird. Ich glaube, alle Bürger unseres Staates, wo immer sie auch in diesem Staat leben, sollten ein Interesse daran haben, daß sich ihre Bundeshauptstadt mit den Verkehrs- und Straßenbauten allen Gästen würdig repräsentiert, denn für den Gast, der mit dem Auto kommt, ist letzten Endes die Straße die Visitenkarte des Landes, in dem er seine Ferien verbringt.

In jener Sitzung des Budgetausschusses sagte nun der Herr Handelsminister zu meinen Ausführungen, daß die Übernahme zusätzlicher Landesstraßen durch den Bund ohne Erschließung zusätzlicher Mittel für den Straßenbau nicht erfolgen könne. Ich darf darauf aufmerksam machen, daß mit den Novellen zum Bundesstraßengesetz 1948 vom 18. März 1959, vom Mai und vom Dezember 1961 dennoch, ohne daß die Voraussetzungen zugetroffen hätten, die der Herr Handelsminister hier nannte, zusätzlich insgesamt 918 km Landesstraßen vom Bund übernommen wurden — aber ich muß immer wieder hinzufügen: nicht im Land Wien. Das alles beweist, wie ungerecht das Land Wien in der Frage der Bundesstraßen bisher behandelt wurde.

Bei der Behandlung des Kapitels 21, Bauten, in der Budgetdebatte vom 6. Dezember 1963 hier im Hohen Hause hat der Herr Abgeordnete Dr. Fiedler von der Österreichischen Volkspartei einen Antrag eingebracht, in dem vom Herrn Handelsminister ein Minimum von dem verlangt wurde, was wir seit Jahren gefordert haben. Der Herr Abgeordnete Dok-

Holoubek

tor Fiedler sagte dazu laut Protokoll, auf einen Zwischenruf von mir eingehend: „Mit dem Punkt 2, Herr Kollege, wollen wir zeigen, daß wir durchaus bereit sind, den Wünschen des Landes Wien entgegenzukommen . . .“ In einem weiteren Zwischenruf haben wir ihm gesagt, daß es etwas spät ist und daß es merkwürdig ist, daß man wenige Monate, zehn Monate vor den Wiener Landtagswahlen bereit ist, ein Minimum dessen zu bewilligen, was man dem Land Wien jahrelang vorenthalten hat.

Wir haben dann durch meine Parteifreunde Kratky und Genossen in der gleichen Sitzung einen Antrag eingebracht, in dem der langjährige Wunsch des Landes Wien nach Übernahme von 148 km Landesstraßen in Wien durch den Bund zum Ausdruck gebracht wurde. Der Herr Kollege Reich hat in derselben Sitzung in einer Rede nachher diesen Antrag Kratky, diese alte Forderung des Landes Wien an den Bund, als Lizitationspolitik bezeichnet und wörtlich gesagt: „Wir Wiener ÖVPLer lieben diese Stadt nicht weniger als die Vertreter der Sozialistischen Partei!“ Das glaube ich Ihnen, Kollege Reich. (*Abg. Reich: Ich habe auch einiges anderes gesagt!*) Das glaube ich Ihnen. Lesen Sie das nach im Protokoll dieser Sitzung. Ich glaube Ihnen, daß Sie Wien lieben, aber nur darf diese Liebe nichts kosten. (*Abg. Reich: Aber was der Bund sonst für Wien leistet, Herr Kollege, habe ich auch gesagt! — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.*) Ich habe nichts gefunden in der Rede, was als positive Leistung des Bundes betrachtet werden kann. Sie können sich dann das Protokoll dieser Sitzung ausheben. (*Abg. Reich: Aber ich kenne es! Ich kann doch lesen! Ich bin kein Analphabet!*)

Bei der Abstimmung über die Gruppe IX in der Sitzung des Hohen Hauses vom 11. Dezember 1963 wurden die Anträge Fiedler und Kratky zurückgezogen, und es wurde ein Antrag aller drei Parteien angenommen, dessen Wortlaut Sie auf Seite 2162 des Sitzungsprotokolls vom 11. Dezember 1963 finden. Ich brauche ihn hier nicht zu wiederholen.

Diesem Antrag kommt nun die vorliegende Regierungsvorlage zum Teil nach. Den Bedürfnissen des Landes Wien nach Vermehrung der Bundesstraßen ist auch zum Teil Rechnung getragen. Der Anteil Wiens am Bundesstraßennetz beträgt jetzt nicht mehr 15 km, sondern 33 km. Das ist im Verhältnis zu dem, was andere Länder haben, immer noch sehr bescheiden.

Nun höre ich, daß die endgültige Lösung dieser Frage im Zuge der nächsten Novellierung des Bundesstraßengesetzes vereinbarungsgemäß

— ich betone: vereinbarungsgemäß — erfolgen soll. Wir wollen hoffen, daß die Österreichische Volkspartei zu ihrem Wort steht und daß besonders die Wiener Abgeordneten auf der rechten Seite dieses Hauses — auch Sie, Herr Kollege Reich — sich dann in dieser Frage mit uns bemühen werden.

Ich habe einmal gelegentlich einer Rede zu diesem Thema von dieser Stelle aus an das Goldene Wiener Herz des Herrn Handelsministers Bock, der damals Abgeordneter von Wien war, appelliert. Dieser meinte dazu: Das Herz habe ich, nur das Gold fehlt. — Ein Pech für Wien, daß der heutige Bundeskanzler und Parteiohmann der ÖVP, Herr Dr. Klaus, als Finanzminister das Gold in Form des Zuschlages zur Mineralölsteuer von Wien hatte, aber noch nicht das Herz für Wien, das er jetzt entdeckt hat, wie ich das einer Rundfunkrede entnommen habe. In der Rede vom 23. Mai sagte der Herr Bundeskanzler laut „Volksblatt“: „Der Ausbau Wiens zu einer modernen Großstadt stelle gewaltige Probleme und Anforderungen. Es wäre gewiß ungerecht, wenn nur die Einwohner der Stadt für die Aufbringung dieser Mittel herangezogen würden. Aus diesem Grund habe er, Klaus, bereits vor seinem Amtsantritt im Bundeskanzleramt, als Parteiohmann der ÖVP, sein ganzes Gewicht dafür eingesetzt, daß die Finanzierung und der Ausbau der Autobahn-Einfahrt, der Stadtautobahn und der dazugehörigen Zubringerstraße vom Bund übernommen und durchgeführt wird. Er unterstützte alle Bestrebungen, die dazu dienen, das Leben in der Bundeshauptstadt gesünder und für alle erträglicher zu gestalten. Außerdem verfolge er mit großer Sympathie alle Initiativen, die der Schaffung moderner und familiengerechter Wohnungen dienen.“ (*Zwischenruf bei der SPÖ.*)

Dazu muß ich sagen: Wir freuen uns über dieses Bekenntnis zu Wien, aber es hat nur den unangenehmen Beigeschmack, daß es fünf Monate vor der Wiener Landtagswahl ausgesprochen wurde. Wir werden noch oft Gelegenheit haben, den Herrn Bundeskanzler und Parteiohmann der ÖVP an dieses Bekenntnis zu erinnern.

Als Abgeordneter des Wahlkreises 6, in dem unter anderem das Assanierungsviertel Brauhirschgrund, Wien-Rudolfsheim, liegt, habe ich schon heute den Satz seiner Rundfunkrede im Ohr, in dem es heißt, daß er, der Herr Bundeskanzler, mithelfen will, das Leben in der Bundeshauptstadt für alle gesünder und erträglicher zu gestalten. Das kann man, so muß ich dem Herrn Bundeskanzler sagen, wenn man vor allem dafür sorgt, daß durch

Holoubek

ein vernünftiges Assanierungsgesetz diese ungesunden Viertel von Wien zum Verschwinden gebracht werden können. Mit diesem Bekenntnis, Wien zu einer gesunden und modernen Stadt zu machen, wandelt der Herr Bundeskanzler auf den Spuren jener Männer, die nach 1918 den Grundstein zu einem modernen und gesünderen Wien gelegt haben.

Da der vorliegende Gesetzesantrag den Wünschen des Landes Wien nach Übernahme der Autobahntrassen durch den Bund entspricht und mit der Vermehrung der Bundesstraßen in Wien wenigstens ein bescheidener Anfang gemacht wurde, werden wir der Regierungsvorlage zustimmen.

Ebenso stimmen wir für den Entschließungsantrag, der eine Änderung des § 18 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes verlangt. Es sollen damit die Umfahrungsstraßen davor geschützt werden, daß Bauten und andere Objekte zu nahe an die Umfahrungsstrecken herankommen und damit die Sicherheit des Verkehrs gefährden. Ich glaube, der Schutz des Menschen im modernen Straßenverkehr muß uns oberstes Gebot sein. Von diesen Erwägungen ausgehend wurde auch dieser Antrag im Handelsausschuß gestellt.

Ich möchte am Schluß meiner Ausführungen zum Ausdruck bringen, daß auf dem Straßenbausektor seit 1945 in Österreich viel geschehen ist. Das soll absolut nicht geleugnet und soll positiv anerkannt werden. Gerade in den letzten zehn Jahren des steigenden Verkehrs wurden vom Bund in fast allen Bundesländern auf diesem Gebiet große Leistungen vollbracht, mit Ausnahme des Bundeslandes Wien. Sorgen wir dafür, daß in späterer Zeit durch die Aufnahme weiterer Wiener Landesstraßen in das Bundesstraßennetz auch die Wiener der Leistungsfähigkeit der Bundesstraßenverwaltung volle Anerkennung zollen können.

Meine Damen und Herren! Vergessen wir aber bei der Verabschiedung dieser Novelle auch nicht diejenigen, die durch geistige und manuelle Arbeit, oft unter schwersten Bedingungen, dafür sorgen, daß der zunehmende Verkehr in unserem Vaterlande sich reibungslos vollziehen kann. Unser aller Dank gilt daher den Ingenieuren, Arbeitern und Angestellten des Straßenbaues in Österreich. *(Anhaltender Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident: Als nächster Redner ist der Herr Abgeordnete Dr. Fiedler zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. **Fiedler** (ÖVP): Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Mit der vorliegenden neuen Novelle zum Bundesstraßengesetz wird das geplante österrei-

chische Autobahnnetz wesentlich vergrößert. Hierbei wird — das möchte ich als Wiener Abgeordneter betonen — unsere Bundeshauptstadt Wien ganz besonders berücksichtigt. Seitens des Bundes werden auf Grund dieses Gesetzes für die neuen Projekte in sechs Bundesländern rund 9,5 Milliarden Schilling an Kosten übernommen, wobei auf Wien 2,2 Milliarden entfallen.

Meine Damen und Herren! Es ist fast auf den Tag genau sechs Monate her, seit in diesem Hause — es wurde heute hier bereits kurz erwähnt — aus Anlaß der Debatte über das Budget, und zwar bei Kapitel Handel und Bauten, eine Diskussion über das Problem der Bundesstraßen in Wien abgeführt wurde. Ich hatte damals die Gelegenheit wahrgenommen, namens meiner Fraktion zu dieser Frage Stellung zu nehmen, da wenige Wochen vorher der Entwurf zur Bundesstraßengesetznovelle im Ministerrat hängengeblieben war. Im Rahmen dieser Debatte gab ich der Meinung Ausdruck, daß bereits in dieser Novelle die gesetzliche Vorsorge für die Schaffung der Wiener Stadtautobahn getroffen werden soll, und ich brachte einen diesbezüglichen Entschließungsantrag ein. Die sozialistische Fraktion — auch das wurde schon kurz gestreift — brachte damals durch den Abgeordneten Kratky einen Entschließungsantrag zur Frage der Übernahme von Landesstraßen der Stadt Wien durch den Bund ein.

Ich möchte aber festhalten, daß aus dieser Debatte, in der dann auch mein Fraktionskollege Reich das Wort ergriff, ein Satz herausgerissen wurde, wodurch ein falscher Eindruck und eine völlig andere Sinnesdeutung seiner damaligen Ausführungen entstehen sollte. Ich sehe mich deshalb veranlaßt — wenn der Herr Präsident gestattet, daß vorgelesen werden darf —, aus dem Protokoll jenen Absatz zu verlesen, der sich auf den Zwischenruf bezieht, den Kollege Reich jetzt auch gemacht hat. Er sagte damals wörtlich:

„Aber ich darf wohl noch sagen: Ganz dürfen wir die Leistungen des Bundes für Wien nicht übersehen. Es gibt nicht nur Straßen in Wien, sondern auch bedeutsame kulturelle Einrichtungen, die vom Bund erhalten werden und die in erster Linie wohl Wien zugute kommen. Ich denke beispielsweise an die Leistungen der Bundestheater anläßlich der Wiener Festwochen.“

Herr Kollege Holoubek! Dieser Absatz, im Zusammenhang zitiert, ergibt ein einheitliches Ganzes und, wie ich glaube, auch die richtige Klarstellung.

Da damals die Abstimmung über die gegenständlichen Budgetkapitel erst einige

Dr. Fiedler

Tage später angesetzt war, und zwar für den 11. Dezember, konnten Vertreter der beiden Fraktionen gemeinsam mit Vertretern der Wiener Landesregierung beziehungsweise des Wiener Stadtsenates den gesamten Fragenkomplex eingehend beraten und einen gemeinsamen Entschließungsantrag an Stelle der beiden Anträge erarbeiten.

Diesem gemeinsamen Entschließungsantrag sind dann auch die beiden freiheitlichen Abgeordneten von Wien beigetreten, sie haben ihn mitgezeichnet, wobei sie allerdings bei der Abstimmung von ihren Bundesländerkollegen im Stich gelassen wurden. (*Abg. Dr. van Tongel: Sie wurden nicht im Stich gelassen, sondern es wurde deutlich erklärt, daß wir es so besprochen haben!*) Das nehme ich gerne zur Kenntnis. Sie sind also allein mit dem Antrag mitgegangen und wußten, daß ihre übrigen sechs Kollegen sich nicht mit diesem Entschließungsantrag, der im Interesse der Bundeshauptstadt Wien lag, identifizierten.

Mit dieser nun am 11. Dezember beschlossenen Entschließung haben wir den Herrn Bundesminister für Handel und Wiederaufbau ersucht, die notwendigen gesetzlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß die durch Wien führenden Autobahntrassen bereits in dem Entwurf der vorbereiteten Bundesstraßengesetznovelle festgelegt werden. Wir haben den Bundesminister ferner ersucht, bei den Verhandlungen über einen neuen Finanzausgleich im Sinne der Entschließung des Nationalrates vom 18. März 1959 auch das Land Wien durch Übernahme einzelner Landesstraßenentsprechend zu berücksichtigen.

Meine Damen und Herren! Zirka 55 km Autobahn auf Wiener Boden, mehr als dreimal soviel als im ersten Entwurf vorgesehen war, sollen nun vom Bund gebaut werden. Als Verwirklichung des gemeinsamen Antrages der drei Nationalratsfraktionen sollen als erste Etappe folgende Wiener Autobahntrassen und ihre Fortsetzungen in den Kompetenzbereich des Bundes übernommen und vom Bund gebaut werden: Margaretengürtel—Schönbrunn—Auhof; St. Marx—Grenzacker-gasse/Favoritenstraße—Inzersdorf samt Abzweigungen; St. Marx—Aspern, und zwar St. Marx — Erdberger Mais—Donaubrücke nächst Stadlau — Aspern—Aderklaa; Erdberger Mais—Flughafen Schwechat, und zwar Erdberger Mais — Kaiserebersdorf—Schwechat—Flughafen; Autobahn Wien/Donaukanal—Stammersdorf, und zwar Donaukanal/Adalbert Stifter-Gasse—Donaubrücke (Nordbrücke)—Großjedlersdorf zur Brünnerstraße nördlich Stammersdorf.

Weiters wird nun die Wiener Bundesstraße bereits bei der Triester Straße beginnen und

über die Altmannsdorfer Straße, Grünbergstraße, Linke Wienzeile, Hadikgasse, Hackinger Straße in Richtung Auhof, auf der rechten Seite des Wienflusses von der Schönbrunner Schloßstraße über den Hietzinger Kai ebenfalls in Richtung Auhof führen. Der Bund übernimmt damit diese 13 km, deren Ausbau unabhängig von der Autobahn erhebliche Kosten verursachen wird, in seine Kompetenz. Diese sogenannten Wiental-Begleitstraßen werden mit Vorrang ausgebaut und müssen bereits zum Zeitpunkt der Fertigstellung der zur Hälfte verkehrsmäßig ausgebauten Autobahntrasse Preßbaum — Auhof unbedingt vollendet sein.

Eine Stadtautobahn, die über dem Wienfluß liegt und eine teilweise Absenkung der Flußsohle notwendig machen wird, ist vorläufig noch Zukunftsmusik, wird aber bestimmt eine reale und unbedingte Notwendigkeit werden.

Ziemlich kostspielig wird auch ein anderes Straßenstück sein, das in die Novelle noch eingebaut wurde: die Strecke zwischen Nußdorf und Klosterneuburg, deren Sanierung technisch erhebliche Schwierigkeiten bringt. Dieses 5 km lange Straßenstück müßte allerdings vordringlich ausgebaut werden, da die Verkehrsstockungen in den Stoßzeiten längst untragbar sind.

Mit der Beschlußfassung über die gegenständliche Bundesstraßennovelle wird den Intentionen der Antragsteller des seinerzeitigen gemeinsamen Antrages vom 11. Dezember 1963 bezüglich der Autobahntrassen in Wien voll Rechnung getragen, während bezüglich der Bundesstraßenübernahmen—dies wurde auch bereits erwähnt — mit Ausnahme der Autobahnzubringer und der Heiligenstädter-Straße die in diesen Tagen bekanntlich anlaufenden Finanzausgleichsverhandlungen Gelegenheit zu weiteren Gesprächen geben werden. Ich möchte deshalb den Anlaß der heutigen Debatte nicht vorübergehen lassen, ohne dem Herrn Bundesminister für Handel und Wiederaufbau und seinen beiden Herren Staatssekretären für ihre Bemühungen um die Realisierung dieses gemeinsamen Entschließungsantrages namens meiner Fraktion herzlich zu danken. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Ich glaube aber auch sagen zu können, daß nunmehr der seit Jahren latente und unerquickliche Streit zwischen der Gemeinde Wien und dem Bund in causa Bundesstraßen dem Ende zugeht. Dabei wird man nicht übersehen dürfen, daß eine vernünftige Straßenbaupolitik nur dann verwirklicht werden kann, wenn jede Gemeinde, jedes Land die Dotierung des Straßenbaues mit ihrem eigenen Leistungsvermögen abstimmt. Nahezu alle großen

Dr. Fiedler

Städte Österreichs wenden Jahr für Jahr 6 bis 10 Prozent ihres Budgets für den Straßenbau auf, die Landesregierungen stecken 8 bis 16 Prozent ihres jährlichen Budgets in ihre autonomen Straßen, Wien hingegen wendet derzeit lediglich 4 Prozent auf.

Der Verkehr ist nunmehr der lebensnotwendige Blutkreislauf einer Stadt, und um den Verkehrskreislauf unserer Stadt aufrechtzuerhalten, wird es großer und gemeinsamer Anstrengungen bedürfen. Der Bund leistet auf Grund der vorliegenden Novelle einen sehr beachtlichen Beitrag hiezu, ja ich möchte sagen, neben dem Bau der Schnellbahn und den laufenden Gesprächen zwischen den zuständigen Ressorts des Bundes und der Gemeinde Wien über Pläne für ein großzügiges Schnellbahnnetz zwischen Wien und Niederösterreich einen ganz bedeutenden Beitrag dazu, daß Wien künftig nicht im Verkehrschaos erstickt.

Der Verkehr in Wien hat im letzten Jahrzehnt eine Entwicklung genommen, wie sie kein Verantwortlicher oder Kompetenter angenommen hat. Ich erinnere mich, daß im Jahre 1956 — es war in der Gemeinderatsitzung am 10. Februar — anlässlich der Beschlußfassung über die Empfehlungen der ersten Wiener Verkehrsenquete der damalige Amtsführende Stadtrat für das Bauwesen die Annahme vertrat, daß in der Zunahme der Motorisierung in unserer Stadt der Kulminationspunkt erreicht und keine weitere sprunghafte Entwicklung der Motorisierung zu erwarten sei. Für den Zeitpunkt 1965 rechnete man dann etwas später mit insgesamt 242.000 Kraftfahrzeugen; tatsächlich wurde diese Zahl, die für 1965 prognostiziert war, bereits im Jahre 1963 erreicht. Darüber hinaus hat sich immer wieder gezeigt, daß sogar auf sehr sachlicher und fachlicher Basis erstellte Zahlen durch die reale Wirklichkeit überholt werden.

Auf Grund der Erfahrungen des Jahres 1963 wurde nunmehr eiligst eine neue Prognose erstellt, und zwar rechnet man bis zum Jahr 1980 mit 530.000 Kraftfahrzeugen in Wien, was einer Verdoppelung des heutigen Standes entspricht. Es wird deshalb im Interesse unserer Bundeshauptstadt Wien, die auf 0,5 Prozent der Gesamtfläche von ganz Österreich nicht ganz 25 Prozent der Bevölkerung unseres Staates in ihren Mauern beherbergt und in der 42 Prozent aller Arbeitnehmer des Bundesgebietes ihrer Beschäftigung nachgehen, gelegen sein, sobald wie möglich an die Realisierung der in diesem Gesetz vorgesehenen Projekte zu schreiten.

Ich könnte mir nun vorstellen, daß nach der Fertigstellung des Anschlusses der West-

autobahn bis zum Auhof im Jahre 1965 im darauffolgenden Jahr 1966 der Bau der Stadtautobahn in Angriff genommen werden könnte. Die bis dahin noch zur Verfügung stehende Zeit sollte zur genauesten Detailplanung und besten Koordinierung zwischen der Gemeinde Wien und dem Bund benützt werden, zu einer notwendigen Koordinierung, die bedauerlicherweise beim Ausbau der Altmannsdorfer Straße noch nicht so richtig funktioniert hat. Die Altmannsdorfer Straße, die auf Grund der gegenständlichen Gesetzesvorlage vom Bund übernommen wird, wurde erfreulicherweise von der Gemeinde Wien bereits als Autobahnzubringer ausgebaut. Leider wurden hiebei die zwei schienengleichen Kreuzungen mit der stark befahrenen Verbindungsbahn, die nach den Plänen der Österreichischen Bundesbahnen eine Schnellbahn werden soll, nicht beseitigt. Seitens der Bundesstraßenverwaltung sollen nunmehr bereits Unterführungen geplant werden. Einen auf solche Weise verlorenen Aufwand an Geld und Zeit in Zukunft zu vermeiden wäre wohl nicht nur wünschenswert, sondern unbedingt zu verlangen.

Meine Damen und Herren! Die Abgeordneten der Österreichischen Volkspartei in diesem Hause werden der gegenständlichen Gesetzesvorlage selbstverständlich ihre Zustimmung geben.

Was nun den die Bundeshauptstadt Wien betreffenden Teil des Gesetzes anbelangt, wird mit der heutigen Beschlußfassung durch das Hohe Haus eine Maßnahme von allergrößter Bedeutung gesetzt. Die volle Tragweite und Auswirkung wird allerdings erst dann richtig zum Ausdruck kommen, wenn die heute gesetzlich beschlossenen Projekte steinerne Wirklichkeit geworden sind. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Mahnert. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Mahnert** (FPÖ): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Im Vordergrund der bisherigen Debatte standen die Probleme des Wiener Straßenbaues, und von beiden Vorrednern wurde mehrfach die Entschliebung zitiert, die während der letzten Budgetdebatte hier im Hause gefaßt wurde.

Ich hatte ursprünglich nicht die Absicht, mich ebenfalls mit dem Wiener Straßenproblem zu befassen, aber die Feststellung des Herrn Abgeordneten Dr. Fiedler, die freiheitlichen Abgeordneten aus den Bundesländern hätten damals die zwei Wiener Abgeordneten im Stich gelassen, macht doch eine ganz kurze Klarstellung und eine Erinnerung an den tatsächlichen Ablauf notwendig.

Mahnert

Unsere damalige Stellungnahme, die von meinem Kollegen Abgeordneten Zeillinger sehr ausführlich begründet wurde, beinhaltete keinesfalls — wir haben das in aller Klarheit festgestellt —, daß wir uns der Berechtigung der Ansprüche des Landes Wien gegenüber dem Bund verschließen. Das wurde, wie gesagt, in aller Klarheit und in aller Deutlichkeit zum Ausdruck gebracht. Wir waren nur andererseits der Meinung, daß es nicht richtig sei, im Zuge einer Budgetdebatte und vor Finanzausgleichsverhandlungen, die in diesem Jahr fällig sind, eine Präjudizierung, einen Vorgriff im Hinblick auf ein Bundesland zu tätigen. Wir vertraten die Auffassung, daß das ein Gesamtfragenkomplex sei, der alle Bundesländer betreffe und daher auch gleichmäßig in den Finanzausgleichsverhandlungen ohne Präjudizierung durch eine Entschließung des Nationalrates geregelt werden müsse. Ich darf es bei dieser kurzen Klarstellung bewenden lassen.

Die Abänderung des Bundesstraßengesetzes, die wir heute beschließen, ist in gewisser Hinsicht auch eine Präjudizierung und ein Vorgriff auf den Finanzausgleich, denn sie beinhaltet eine Kompetenzverschiebung zwischen Bund und Ländern — im wesentlichen zugunsten des Bundes —, aber im Gegensatz zu der damaligen Resolution muß festgestellt werden, daß es eine Präjudizierung, ein Vorgriff ist, der alle Bundesländer einigermaßen gleichmäßig betrifft.

Neben dieser Kompetenzverlagerung beinhaltet die Abänderung des Bundesstraßengesetzes noch die Erklärung einiger wesentlicher Straßenstücke zu Autobahnen. Ich glaube aber, daß keines der beiden Momente, die in diesem Gesetz enthalten sind, weder dieser Vorgriff auf den Finanzausgleich noch die Erklärung zu Autobahnen, uns dem Kern des Problems näherbringt, dem Kern, der darin besteht: Wie können wir die vor uns liegende Aufgabe der Finanzierung des Straßenbaues überhaupt lösen?

Das Institut für Wirtschaftsforschung hat in seinem Monatsbericht Nummer 1/1964 — er wurde vom Kollegen Holoubek schon kurz zitiert — Prognosen gestellt und ist zu folgender Feststellung gekommen: Bereits im Jahre 1970 wird die Verkehrsdichte erreicht, die man zunächst erst für das Jahr 1980 vorhergesehen hat. Daraus folgert, daß es notwendig sein wird — so der Bericht des Instituts für Wirtschaftsforschung —, Investitionen vorzuziehen, und man errechnet bis 1970 einen Bedarf von etwa 52 Milliarden Schilling, das sind etwa 7 Milliarden pro Jahr, die notwendig wären, um diesem Bedürfnis zu entsprechen und Verkehrsdichte und Be-

lastung des Straßennetzes mit den Möglichkeiten des Straßennetzes in Einklang zu bringen. Diesen 7 Milliarden pro Jahr, die als notwendig bezeichnet werden, steht gegenüber, daß — ich folge wieder diesem Bericht des Instituts für Wirtschaftsforschung — von 1955 bis 1963 vom Bund, den Ländern und Gemeinden im Durchschnitt insgesamt 3,6 Milliarden pro Jahr, also etwas über die Hälfte des notwendigen Betrages, verbaut worden sind.

Die Frage der Finanzierung des Straßenbaues und speziell des Autobahnbaues ist daher außerordentlich akut geworden. Die vorliegende Abänderung des Bundesstraßengesetzes geht auf diese Probleme nicht ein, es ist auch nicht ihre Aufgabe. Wohl aber bemüht sich das zweite Gesetz, das zur Debatte steht und mit dem ich mich vor allem befassen möchte, das Gesetz über die Finanzierung der Brenner Autobahn, um Finanzierungsmöglichkeiten. Ich darf vorwegnehmen — ich werde das im einzelnen noch begründen —, daß hier ein Finanzierungsweg aufgezeigt wird, bei dem sich gerade an diesem Beispiel herausstellen wird, daß er nicht gangbar ist, daß es kein Weg ist, der dieses Problem wirklich löst. *(Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner übernimmt den Vorsitz.)*

Wie sah bisher die Finanzierung des Straßenbaues aus? Fast 95 Prozent der aufgewendeten Mittel kamen aus dem Zuschlag zur Mineralölsteuer, ein kleiner Betrag aus anderen gebundenen Einnahmen, etwa 5,5 Prozent kamen aus dem außerordentlichen Budget. Nun wird als zusätzlicher Weg vorgesehen — in der Debatte des Finanz- und Budgetausschusses kam es beinahe so zum Ausdruck, als ob es das Ei des Kolumbus sei —, die Frage der Finanzierung durch Einführung einer Maut zu lösen. Ich habe im Finanz- und Budgetausschuß hiezu einige Fragen aufgeworfen, etwa folgende Feststellung: Im gesamten Bundesgebiet ist es eine Selbstverständlichkeit, daß der Bau, die Finanzierung und die Erhaltung von Autobahnen eine Aufgabe des Bundes ist. Auch Herr Kollege Holoubek ist auf diesen Punkt eingegangen und hat festgestellt, man sei nun endlich so weit, auch hinsichtlich Wiens anzuerkennen, daß das eine klare und eindeutige Bundesaufgabe sei. Ich stellte daher die Frage, wieso diese Aufgabe in einem einzigen Fall auf eine Gesellschaft abgewälzt wird. Warum in ganz Österreich ein Befahren der Autobahn ohne Maut? Nur in einem Fall wird eine Maut eingeführt und dadurch die Finanzierung vom Bund abgewälzt und der Autofahrer — zusätzlich zu den bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten — herangezogen.

Mahnert

Im Zuge dieser Debatte erklärte dann, ich glaube, der Herr Abgeordnete Mitterer, daß man wahrscheinlich überhaupt dazu wird übergehen müssen, generell Maut einzuführen, und daß das vielleicht die Lösung des Problems sei, daß man auf diesem Weg zu einer Finanzierung des Autobahnbaues gelangen könne. Gerade das vorliegende Beispiel der Brenner Autobahn zeigt, daß das ein absolut untauglicher Weg ist und daß es auf diese Weise nicht möglich sein wird, das Finanzierungsproblem zu lösen.

Ganz kurz einige Zahlen: Die Kosten der Brenner Autobahn sind nach diesem Gesetz mit 1,5 Milliarden präliminiert. Ich weiß nicht, ob es dabei bleiben wird oder nicht. Ich will hier nicht Hellscher spielen, aber alle bisherigen Erfahrungen sagen uns, daß die vorläufigen Kostenvoranschläge natürlich immer wesentlich überschritten werden. Bleiben wir bei den 1,5 Milliarden! Die Frequenz der Brennerstraße — ich nehme die Zahlen des Grenzüberganges Brenner zur Grundlage — beträgt etwa 1 Million Fahrzeuge im Jahr. Über die Höhe der Maut wurde noch nicht gesprochen. Es wurde aber gesagt, daß die Maut vielleicht 50 S betragen wird. Nehmen wir diesen Betrag zur Grundlage, dann würde im Jahr ein Betrag von 50 Millionen Schilling an Maut aufgebracht werden. Das ist etwas mehr als 3 Prozent der Bau- summe. Nehmen wir an, Sie setzen die Maut mit 100 S fest — Sie würden damit allerdings das Ausweichen auf die alte Bundes- straße natürlich wesentlich begünstigen —, dann würden Sie erst zu einem Betrag von 100 Millionen Schilling kommen, das sind etwas mehr als 6 Prozent der Bausumme. Das heißt mit anderen Worten: Sie können durch die Maut gerade mit Müh und Not den Zinsendienst des Aufwandes decken, aber nicht mehr!

Daher führt diese Erkenntnis eigentlich zu denselben Schlußfolgerungen, die ich aus grundsätzlichen Erwägungen im Finanz- und Budgetausschuß schon angeschnitten habe, zu den Schlußfolgerungen, daß die vorge- sehene Finanzierung der Brenner Autobahn und die Einführung einer Maut auf dieser Strecke nur den Charakter einer Vorfinan- zierung haben. Dieser Charakter der Vor- finanzierung sollte daher sinngemäß, wenn wir nicht eine Augenauswischerei betreiben wollen, auch im Gesetz in aller Klarheit zum Ausdruck kommen.

Hohes Haus! Ich habe im Ausschuß folgende Auffassungen vertreten und darf sie noch einmal kurz wiederholen: Der Auto- bahnbau stellt grundsätzlich — und das wird unwidersprochen bleiben — eine Auf- gabe des Bundes dar. Diese Aufgabe des

Autobahnbaues müßte aus dem Zustand der Improvisation herausgehoben werden. Es läßt sich kein System erkennen, nach dessen Grundsätzen heute der Autobahnbau in Öster- reich vorgenommen wird. Man hat manchmal den Eindruck, daß das Bundesland oder Interessensgebiet zum Zug kommt, das be- sonders massiv vertreten ist, das die Möglich- keit hat, sein Vorhaben entsprechend stark zu vertreten. Irgendein System, irgendeine Rangreihenfolge läßt sich beim besten Willen nicht erkennen. Ich bin daher der Auffassung, daß man primär eine langfristige Planung er- stellen und sich im Rahmen dieser lang- fristigen Planung auf Grund ganz objektiver Kriterien Gedanken darüber machen müßte, in welcher Reihenfolge die einzelnen Auto- bahnen im Rahmen der zur Verfügung stehen- den Mittel zu verwirklichen sind. Es gibt durchaus objektive Kriterien: die verkehrs- politische Bedeutung, die Frequenz und eine Reihe von Gesichtspunkten, die durchaus die Feststellung ermöglichen, welche Dringlich- keit die einzelnen Vorhaben haben.

Ich habe die Auffassung vertreten, daß dann, wenn man an eine solche langfristige Planung herangeht, wenn man im Zuge einer solchen langfristigen Planung eine Rang- reihenfolge nach objektiven Kriterien erstellt, außer Zweifel die Brenner Autobahn zumindest nicht am Ende, sondern verhältnismäßig weit vorne rangieren wird. Meine Herren Kollegen von den anderen Parteien aus Tirol werden ja sicher im Zuge ihrer Reden über die Bedeutung der Brenner Autobahn noch manches sagen. Ich möchte ihnen von ihrem Stoff nicht sehr viel wegnehmen. Sie wird also zweifellos verhältnismäßig weit vorne rangieren. Wir wissen, daß bis 1966 die Bud- getmittel gebunden sind. Es könnte sein, daß 1967, 1968, 1969 eben im Rahmen einer solchen Planung doch die Bundesfinanzierung der Brenner Autobahn praktisch nicht mehr zu verhindern, das heißt absolut notwendig wäre. Nun stehen diesem Gedanken die Not- wendigkeit und das berechtigte Interesse Tirols gegenüber, trotz der Bindung von Bud- getmitteln bis 1966. Weil es nicht gelungen ist, diesen Vorrang der Brenner Autobahn schon früher irgendwie zur Wirkung zu bringen, weil es den zuständigen Stellen nicht gelungen ist, eine Einplanung in die bisherigen Budgets vorzunehmen, müssen Wege gesucht werden — und das bejahen wir absolut —, eine Vorziehung dieses Bauvorhabens durch irgend- eine andere Finanzierungsmöglichkeit zu er- reichen. Bis zu diesem Punkte folgen wir nun den Gedankengängen des Gesetzes durch- aus. Es muß eine Möglichkeit gefunden werden, die rasche Inangriffnahme dieses wesentlichen Autobahnstückes herbeizuführen. Aber die

Mahnert

Finanzierung, die Finanzierungsgrundlage, die Tatsache, daß es sich um eine Aufgabe des Bundes handelt, dürften durch diese Vorfinanzierung nicht irgendwie berührt und negiert werden.

Wenn nun der Bund verlangt, daß man, wenn das vorgezogen werden soll, in irgendeiner anderen Form die Kosten der Vorfinanzierung tragen muß, dann ist das ein absolut berechtigter Standpunkt. Es wäre daher durchaus berechtigt, daß diese Kosten der Vorfinanzierung, also die Kosten bis zu dem Zeitpunkt, wo der Bund im Rahmen einer normalen Planung einspringen müßte, durch eine Maut gedeckt werden. Mein Vorschlag im Ausschuß ging daher dahin, diesen Charakter der Vorfinanzierung im Gesetz zu verankern, festzulegen, daß die Maut nur zur Deckung des Zinsendienstes, also zur Deckung der Vorfinanzierungskosten dient. Es ist daher eine selbstverständliche Konsequenz, das gesamte Gesetz überhaupt bis zu dem Zeitpunkt zu befristen, wo im Rahmen der langfristigen Planung der Bund einspringen muß und seine ihm nun einmal zustehende Aufgabe übernehmen muß. Mit diesem Zeitpunkt müßte aber auch diese Gesellschaft, die gegründet wurde, ihre Aufgaben einschließlich der Maut-einhebung wieder verlieren, und die Brenner Autobahn würde wieder eine Straße, die wie alle anderen Straßen des Bundes behandelt wird.

Ich habe damals im Ausschuß einen Antrag gestellt, der diese Gedanken zur Grundlage hatte, der dem Gesetz den Charakter eines Vorfinanzierungsgesetzes gegeben und eine Befristung vorgesehen hätte. Die Anträge wurden ganz selbstverständlich vor allem mit dem Hinweis darauf, daß es sich ja um ein paktiertes Gesetz handle, an dem nichts mehr zu ändern ist, abgelehnt.

Ich habe allerdings — und nun muß ich speziell als Tiroler Abgeordneter sprechen — noch einen weiteren Grund dafür, warum ich auf diese Befristung sehr großen Wert gelegt habe. Das Gesetz sieht wohl vor, daß Ausnahmen von der Maut gemacht werden. Es ist begreiflich, daß vor allem von den Anrainern der Autobahn Wünsche geäußert werden und daß es in Tirol Tendenzen gibt, Fahrzeuge mit Tiroler Nummern oder mit Nummern bestimmter Tiroler Bezirke entweder zu pauschalieren oder ihnen sonstige Ausnahmemöglichkeiten zu bieten. Wenn ein Optimismus in dieser Richtung in Tirol verbreitet wird, dann ist das ein an den Tatsachen vorbeigehender Zweckoptimismus. Ich bin vollkommen davon überzeugt, daß es nicht möglich sein wird, im Zuge der künftigen gesetzlichen Regelung diesen spe-

ziellen Tiroler Wünschen irgendwie Rechnung zu tragen. Die Ausnahmegenehmigungen, die jetzt im Gesetz vorgesehen sind, werden sich — davon bin ich vollkommen überzeugt — auf Einsatzfahrzeuge und einen ähnlichen kleinen Kreis von Dienstfahrzeugen und so weiter beschränken. Aber eine Ausnahmegenehmigung, die den Bedürfnissen der Anrainer entgegenkommt, halte ich bei größtem Optimismus für außerordentlich unwahrscheinlich.

Aber es gibt doch einige durchaus wesentliche Gründe, die dieses Tiroler Anliegen unterstützen. Die Autobahn dient schließlich auch zu einem gewissen Teil dem inner-tirolischen Verkehr, soweit sie eine Verbindung zwischen den Gemeinden des Wipptales und Innsbruck darstellt. Wir legen nicht nur aus verkehrspolitischen Gründen, sondern auch aus politischen Gründen selbst größten Wert darauf, daß der Verkehr mit Südtirol, der Verkehr zwischen Nord- und Südtirol nicht irgendwie behindert, erschwert wird, sondern daß er nach Möglichkeit erleichtert wird. Jede Erschwernis halten wir für nicht vertretbar.

Daß die Maut Tiroler Fahrzeuge oder Innsbrucker Fahrzeuge deswegen besonders schwer trifft, weil eben diese Fahrzeuge diese Straße nach Südtirol viel häufiger frequentieren werden als irgendein ausländisches oder irgendein innerösterreichisches Fahrzeug, ist fast selbstverständlich. Der Besitzer eines Tiroler Fahrzeuges wird im Durchschnitt vielleicht zehnmal im Jahr diese Maut zu zahlen haben, während ein Ausländer oder Innerösterreicher sie vielleicht einmal oder zweimal im Jahr zu leisten haben wird. Also der Wunsch auf Pauschalierung ist durchaus berechtigt. Ich glaube, daß es nicht möglich sein wird, in der künftigen gesetzlichen Regelung diesen Ansprüchen irgendwie Rechnung zu tragen. Das ist ein zusätzlicher Grund für mich als Tiroler Abgeordneten, diese Befristung der Maut und des ganzen Gesetzes vorzuschlagen.

Mit der Darstellung dieser Gründe habe ich schon manches über die Bedeutung der Brenner Autobahn gesagt, und ich möchte meine Ausführungen nur noch in einem Punkt ergänzen. Über die Bedeutung dieser Autobahn für den innerösterreichischen, für den Tiroler Verkehr, über die Bedeutung der Verbindung nach Südtirol habe ich bereits gesprochen. Die Brenner Autobahn hat aber auch für den Fernlastverkehr eine sehr wesentliche Bedeutung, die, europäisch-verkehrspolitisch gesehen, auf keinen Fall außer acht gelassen werden kann, abgesehen davon, daß unser Land natürlich auch Interesse an einem möglichst starken Transitverkehr durch

Mahnert

Österreich hat, an dem wir bekanntlich auch verdienen. Der Fernlastverkehr über den Brenner hat in den letzten Jahren ein ganz beachtliches Ausmaß angenommen, er ist sprunghaft gestiegen. Im Jahre 1962 wurden nach den Unterlagen, die mir zur Verfügung stehen, 850.000 Tonnen befördert. Im Jahre 1963 waren es 1,2 Millionen Tonnen. Im letzten Jahr wurden rund 70.000 LKW-Züge über den Brenner geführt. Also die Bedeutung dieser Verkehrsstraße als Verbindung zwischen Norden und Süden, zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Italien, ist ganz besonders groß. Wir müssen uns auch darüber im klaren sein, daß eine gewisse Gefahr der Umleitung durch die Schweiz besteht, also daß wir durchaus Gefahr laufen, der Schweizer Konkurrenz in die Hände zu arbeiten.

Von diesem Grundgedanken der europäischen verkehrspolitischen Bedeutung ausgehend, wurde vor Jahren auch ein Projekt in die Debatte geworfen, mit dem ich mich nicht identifizieren möchte, das ich aber zur Debatte stellen muß. Ich meine das Projekt, den Brenner zu untertunneln. Das Projekt wird seit fünf Jahren in der Öffentlichkeit diskutiert. Ich selbst habe am 5. Juli 1961 eine diesbezügliche Anfrage an den Herrn Handelsminister eingebracht. Sie wurde am 10. November 1961 dahingehend beantwortet, daß wegen der hohen Kosten das Projekt als unwirtschaftlich zu betrachten sei und daher nicht näher in Betracht gezogen werden könne. Ich möchte mich, wie gesagt, mit dem Projekt des Brenner-Tunnels durchaus nicht identifizieren. Ich kann mich aber andererseits des Eindrucks nicht erwehren, daß man die Frage, die ja nicht von einem Politiker beantwortet werden kann, sondern von Experten beantwortet werden muß, nicht genügend Experten vorgelegt hat und daß sich die Experten mit dieser Frage nicht genügend befaßt haben.

Die Argumente, die für dieses Projekt vorgebracht werden, beziehen sich auf den internationalen Lastenverkehr, auf die europäische Bedeutung der Straße, die eine optimale Lösung, eine absolute Winterfestigkeit erfordere. Man stellt fest, daß die internationalen Transportorganisationen, angeblich aber auch die EWG-Handelskommission und auch verschiedene EWG-Staaten an diesem Projekt durchaus interessiert seien. Man kommt daher zu der Schlußfolgerung, daß angesichts des Interesses des Auslandes an einer optimalen Lösung der Brennerstrecke auch eine gemeinsame Finanzierung möglich sei. Es wird daran erinnert, daß zum Beispiel die Gotthardbahn durch eine solche gemeinsame auf internationaler Ebene durchgeführte Zusammenarbeit ermöglicht wurde. Der Vorschlag gipfelt darin, über diese Frage eine

internationale Konferenz abzuführen, um Österreich zumindest nicht dem Vorwurf auszusetzen, daß es die Interessen der Handelspartner im Norden und im Süden beim Ausbau der Brenner Autobahn nicht entsprechend berücksichtige.

Doch nach diesem Ausflug zu diesem Projekt noch einmal kurz zum Gesetz selbst zurück. Die Gründe, die mich veranlaßt haben, im Ausschuß Abänderungsvorschläge zu machen, brauche ich kaum zusammenzufassen. Ich möchte nur noch einmal wiederholen, daß ich der Auffassung bin, daß es grundsätzlich falsch ist, dem Bund die Ermächtigung zu geben, eine Aufgabe abzuwälzen. Das kann nur zum Zweck der Vorfinanzierung sein, aber nicht eine Dauerlösung. Es kann unserer Auffassung nach nicht richtig sein, eine Ungleichheit herzustellen, wie sie dieses Gesetz nun praktisch verfügt, und ich möchte dieser Stellungnahme vielleicht nur noch die Charakterisierung einiger Schönheitsfehler des Gesetzes anfügen, die uns mit dazu veranlassen, diesem Gesetz unsere Zustimmung nicht zu geben.

Wir halten es für problematisch, daß der Bund, wie das in diesem Gesetz geschieht, seine Steuerhoheit auf eine Gesellschaft, die privaten Charakter hat, überträgt. Das ist der Fall, denn das Gesetz beauftragt ja den Bund, Maut einzuheben. Es ist also eine Abgabe, die der Bund einhebt. Nun überträgt der Bund die Einhebung und auch die Verwendung dieser Abgabe an eine private Gesellschaft. Wir sind der Ansicht, daß das grundsätzlich nicht möglich ist. Ja es erhebt sich die Frage, ob es, selbst wenn man dieses Gesetz realisiert, notwendig war, eine eigene Gesellschaft zu gründen, ob es nicht durchaus möglich gewesen wäre, der bestehenden Bundesstraßenverwaltung diese Aufgabe zu übertragen. Der Bund selbst könnte ja diese Anleihe ebenso aufnehmen, wie das eine private Gesellschaft machen kann. Es würden damit zusätzliche Verwaltungskosten durchaus vermieden werden.

Einen kleinen Schönheitsfehler, den ich ja auch schon im Ausschuß angeschnitten habe — man ist allerdings auf ihn nicht eingegangen —, stellt die Bestimmung dar, daß die Abberufung von Vorstandsmitgliedern nur durch einstimmigen Beschluß der Bundesregierung erfolgen kann. Da wir als gelernte Österreicher ja wissen, daß die Einstimmigkeit im Ministerrat oft sehr schwer herbeizuführen ist, können wir uns durchaus vorstellen, daß Fälle eintreten, wo sich aus sachlichen Gründen die Abberufung eines Vorstandsmitgliedes als notwendig erweist, es aber nicht möglich ist, sie wirklich durchzuführen,

Mahnert

weil eben die notwendige Einstimmigkeit in der Bundesregierung nicht erzielt werden wird.

Es waren also eine ganze Reihe von Fragen, die eine eingehendere Befassung mit dem Gesetz notwendig gemacht hätten. Ich habe daher damals im Ausschuß auch die Einsetzung eines Unterausschusses beantragt, um eine gründlichere Beratung zu ermöglichen. Dieser Antrag wurde ebenso wie meine Abänderungsanträge mit dem Hinweis — ich möchte es noch einmal wiederholen — abgelehnt, das Gesetz sei paktiert und man könne daher auch den Änderungen nicht zustimmen, die man selbst für vernünftig, für richtig hält.

Wir freiheitlichen Abgeordneten sind in der glücklichen Lage, so abstimmen zu können, wie es unserer Auffassung über ein Gesetz entspricht. Wir werden daher diesem Gesetz unsere Zustimmung nicht geben. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Horejs das Wort.

Abgeordneter Horejs (SPÖ): Hohes Haus! Wenn ich als Tiroler Abgeordneter zu den zur Beschlußfassung vorliegenden Gesetzen Stellung nehme, so besonders deshalb, weil ich einerseits meiner Genugtuung Ausdruck geben möchte, daß die Autobahn Kufstein—Innsbruck und Innsbruck—Brenner ihre gesetzliche Grundlage findet und damit ihrer Verwirklichung näherrückt, andererseits aber auch deshalb, weil das Gesetz über die Finanzierung der Autobahn Innsbruck—Brenner durch die Erklärung zur Mautstraße nicht unseren ungeteilten Beifall finden kann.

Die Autobahnstrecken Kufstein—Innsbruck und Innsbruck—Brenner lassen ihre Bedeutung daran erkennen, daß diese Straßenverbindungen Teile jener Europastraße sind, die den kürzesten Weg vom Nordkap bis Sizilien darstellt. Dementsprechend verdichtet sich der Verkehr auf diesen Straßen aus den an dieser Sammelschiene liegenden Ländern von Nord nach Süd und von Süd nach Nord. Dazu kommt noch der Ost—West-Verkehr auf der Bundesstraße I von Wörgl bis Innsbruck, der nunmehr durch eine Autobahnabzweigung von Wörgl bis Söll entlastet werden soll.

Es ist uns unerklärlich, warum eine der wichtigsten Straßen unseres Bundesgebietes zur Mautstraße erklärt wird, und es ist erstmalig, daß eine Bundesstraße — die Brenner Autobahn wird im Gesetz als Bundesstraße verankert — zur Mautstraße erklärt wird, nachdem vor Jahrzehnten die Straßenmaut auf den Bundesstraßen abgeschafft wurde.

Die Brenner Autobahn ist keine Ausflugs- oder Luxusstraße, die man besonders besteuern müßte, sondern eine zwingende Notwendigkeit für den europäischen Verkehr, der infolge der Integration Europas immer dichter wird. Der Güterverkehr, der über den Brenner rollt, betrifft nicht nur die Staaten der EWG, sondern auch jene der EFTA. Der Bau des ersten Teilstückes mit der Europabrücke wurde deshalb vorgenommen, weil die derzeitige Brenner Bundesstraße verkehrsmäßig hoffnungslos überlastet ist und im Abschnitt Schönberg durch eine Anzahl unübersichtlicher Kurven eine horrendere Unfallhäufigkeit aufwies.

Die Erklärung dieser Straße, die die Pracht und Schönheit eines Teiles unseres Landes dem Auge des Reisenden erschließt, zur Mautstraße stellt auch eine Benachteiligung unseres Bundeslandes gegenüber den anderen Bundesländern dar, da die Autobahnen in den anderen Bundesländern mautfrei geführt werden, obwohl auch für diese zum Teil Anleihemittel verwendet wurden.

Tirol, das den größten Anteil am Devisenertrag aus dem Fremdenverkehr einbringt, ist ohnedies durch den Aufteilungsschlüssel der Straßenbaumittel aus dem Bundesbudget schwer benachteiligt. Die Aufteilung der Anteile an die Bundesländer erfolgt nach dem Kilometeranteil an Bundesstraßen im jeweiligen Bundesland, ohne zu berücksichtigen, daß Straßenbau und -erhaltung in Gebirgsgegenden wesentlich kostspieliger sind als im Flachland. Ein Kilometer gut ausgebauter Bundesstraße kostet in Tirol 10 bis 40 Millionen Schilling, während im Flachland ein Kilometer im Durchschnitt auf 3,3 Millionen Schilling kommt.

Der Winterfremdenverkehr, der immer stärker wird und durch seinen Devisenertrag den Niederschlag in unserer Volkswirtschaft findet, läßt sich nur unter Aufbietung erheblicher Mittel für den Straßenbau auf die Dauer sichern. Um den Fremdenverkehr ins Land zu bringen, sind gute Straßen notwendig. Nur gute Straßen ziehen den Verkehr an und laden den Gast ein, im Lande zu verweilen. Schlechte Straßen versucht der Reisende möglichst rasch hinter sich zu bringen. Der Straßenzustand ist von vordringlicher Bedeutung für die Wahl des Reisezieles und des Aufenthaltslandes.

Unser Devisenerlös aus dem Fremdenverkehr stammt größtenteils von motorisierten Ausländern, denn ungefähr 83 Prozent der Fremden besuchen unser Land im eigenen Kraftfahrzeug. Wir werden in Zukunft nicht nur mit den Preisen für den Aufenthalt mit unseren Nachbarländern in schärfste Konkurrenz treten, sondern auch mit gut

Horejs

ausgebauten Verkehrswegen. Die deutsche Bundesrepublik und die Schweiz unternehmen alle Anstrengungen auf diesem Gebiet, um dem Strom der Ferienreisenden ihre Landschaft durch gute Straßen zu erschließen.

Wie überlastet die Straßen durch das Unterinntal sind, beweisen am besten die Zahlen, die im letzten Bericht der Österreichischen Gesellschaft für das Straßenwesen über das Verkehrsunfallgeschehen in Österreich im Jahre 1963 auf Grund der Meldungen der Gendarmeriedienststellen enthalten sind. Danach steht der Gendarmerieposten Solbad Hall in Tirol mit 299 bearbeiteten Verkehrsunfällen an der Spitze ganz Österreichs, gefolgt vom Gendarmerieposten Kufstein mit 274. Der Gendarmerieposten Schwaz bearbeitete 199, der Gendarmerieposten Jenbach 167, der Gendarmerieposten Wörgl 165, der Gendarmerieposten Straß 140 und die Gendarmerieposten Brixlegg und Wattens je 124 Verkehrsunfälle, obwohl diese Gendarmerieposten jeweils kaum mehr als 10 km voneinander entfernt sind und dazwischen Gendarmerieposten mit weniger als 100 Unfallmeldungen liegen.

Wenn es in absehbarer Zeit nicht gelingt, den Zustand der Überlastung zu ändern, besteht die Gefahr, daß unser Land von den Urlaubern und Feriengästen in Zukunft umfahren wird, wofür bereits durch den Rückgang der ein- und ausreisenden Personenkraftwagen an den wichtigsten Grenzübergängen ernste Anzeichen vorhanden sind, die man nicht übersehen sollte.

Während an allen Grenzübergängen bis 1962 eine ständige Steigerung des Personenkraftwagenverkehrs registriert wurde, ging dieser 1963 merklich zurück. Gegenüber 1962 reisten am Übergang Kufstein-Kiefersfelden um 74.947 Personenkraftwagen weniger ein und um 127.189 weniger aus. Bei Achenkirch an der Achenseestraße ging die Zahl der einreisenden Motorfahrzeuge um 145.606 und die der ausreisenden Motorfahrzeuge um 91.482 zurück. Am Brenner wie auch am Reschenpaß waren ebenfalls erhebliche Rückgänge an ein- wie ausreisenden Kraftfahrzeugen zu verzeichnen. Einen beachtlichen Zuwachs erfuhr allerdings der Ein- und Ausreiseverkehr mit Lastzügen über die Grenze bei Kufstein. Dieser stieg von 29.120 Lastkraftwageneinheiten im Jahre 1960 auf 40.200 im Vorjahr bei der Einreise und von 29.591 im Jahre 1960 auf 40.126 bei der Ausreise an. Durch diesen steigenden Verkehr der Straßenkolosse wird die Straße durch das Unterinntal wie auch zum Brenner hoffnungslos verstopft.

Welche Spitzen die Verkehrsbelastung auf der Bundesstraße 1 erreicht, erkennen Sie

an dem Ergebnis der Verkehrszählung. An der Zählstelle in der Marktgemeinde Brixlegg wurden am 15. August 1963 an einem Tag 13.937 Motorfahrzeuge gezählt. Aber auch im Winter wurden Spitzenzahlen erreicht: Am 9. Feber 1964 wurden an derselben Zählstelle 7731 Fahrzeuge gezählt. Wer sich an Sommertagen in endlosen Kolonnen im 40 bis 50 Kilometer-Tempo durch das Inntal mühte und sich am Brenner an eine 12 bis 14 Kilometer lange Autoschlange anreihen mußte, sich halbmeterweise bei brütender Sonne voranschleppte, um mit kochendem Kühler und verbrannten Kupplungsbelägen die Paßhöhe zu erreichen, wird es vorziehen, eine andere Route zu wählen, um diesem Schicksal zu entgehen.

Daß bei überschweren Lastzügen Gebühren für die Übertonnage eingehoben werden, die im Jahre 1962 beim Übergang in Kufstein 1,113.672 S einbrachten, und Beförderungssteuer eingehoben wird, die am gleichen Übergang jährlich zirka 14 Millionen Schilling einbringt, entschädigt nicht für die Nachteile, die insbesondere dadurch an den Straßen entstehen, daß sie diesen Belastungen auf die Dauer nicht gewachsen sind.

Das Verkehrsaufkommen im Transitverkehr zwischen Italien und der Bundesrepublik Deutschland wird auch in den nächsten Jahren weiter ansteigen. In der Bundesrepublik wird mit dem Bau der Gegenfahrbahn auf der bisher einbahnig geführten Inntal Autobahn begonnen und mit einer Grenzbrücke über den Inn bei Kufstein bis 1967 abgeschlossen werden. Damit wird sich der Verkehrsstrom auf der österreichischen Seite noch weiter verdichten, weil dadurch eine erleichterte und raschere Grenz- beziehungsweise Zollabfertigung im internationalen Warenverkehr möglich wird.

Ich möchte aber auch auf die Gefahren hinweisen, die sich auf den Anschlußstraßen an die Autobahnen ergeben. Das Autobahngefühl, das im Fahrer weiterwirkt, obwohl er sich nicht mehr auf der Autobahn befindet, und ihn sorgloser im Verkehr macht, wird, falls wir nicht in der Lage sind, den Bau der Autobahn auf unserer Seite fortzusetzen, auch auf unseren Straßen seine Auswirkung finden. Auf dem Anschlußstück der Autobahn München—Salzburg, von Rosenheim nach Kufstein, mahnen Schilder an den Unfallstellen, nach denen auf einer Strecke von kaum 30 Kilometern innerhalb von zwei Jahren 23 Verkehrstote und eine Anzahl Schwerverletzter zu beklagen waren.

Ich möchte mit meinen Ausführungen die Bedeutung der beiden vorliegenden Gesetze unterstreichen, die ein wichtiger Schritt zur

Horejs

Behebung des Verkehrsnotstandes in Österreich sind, denn die Verkehrsverhältnisse auf den Hauptverkehrsadern sind in den anderen Bundesländern sicherlich nicht wesentlich anders als in Tirol. Die Rheintal Autobahn in Vorarlberg oder die Fortsetzung der Südautobahn bis Villach sind sicherlich genauso wichtig wie die Inntal Autobahn.

Wenn wir Vergleiche mit anderen Ländern ziehen, so erkennen wir, daß die Motorisierung bei uns noch lange kein Maximum erreicht hat. Die europäischen Automobilfabriken produzieren täglich zehntausende Kraftfahrzeuge, die auf den Markt gebracht und zum Verkehr zugelassen werden. Der Personenwagen gehört heute zu den Gütern des gehobenen Bedarfs, er ist ein Symbol des Wohlstandes geworden. Es ist der Wunsch von tausenden Mitbürgern, einen eigenen Kraftwagen zu besitzen. Die Kraftfahrzeugdichte im Verhältnis zur Bevölkerungszahl ist in den Nachkriegsjahren in einem ungeheuren Ausmaß gestiegen, wie man es nie erwartet hätte. Die zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen konnten mit dieser Entwicklung aber nicht annähernd Schritt halten. Trotzdem liegt Österreich in der Reihung noch weit hinter dem Stand von England, Frankreich, Schweden oder der deutschen Bundesrepublik, ganz abgesehen von den USA. Die Zahl der beantragten Neuzulassungen bei unseren Behörden steigt beständig, und man kann sich ausrechnen, wann sich der Kraftfahrzeugbestand verdoppelt haben wird. Aus dieser Tatsache ergeben sich Aufgaben, die wir bewältigen müssen. Schlechte Straßen gefährden nicht nur den Autofahrer, sondern auch den Fußgänger und Radfahrer. Sie sind eine Bedrohung für jedermann.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist eine vordringliche verkehrspolitische Aufgabe. Die Zahl der Verkehrsunfälle nimmt ständig zu. 1963 gab es in Österreich 84.216 Verkehrsunfälle mit Sach- und Personenschäden, dabei wurden 1777 Menschen getötet und 59.495 verletzt. Hohes Haus! Wir sind gegen Zahlen abgestumpft. Aber wenn wir diesen Zahlen einen menschlichen Aspekt geben, so wird uns deren Schrecklichkeit erst recht bewußt. Diese Zahlen besagen, daß in Österreich alle 4 bis 5 Stunden ein Mensch im Straßenverkehr getötet und alle 9 Minuten ein Mensch verletzt wird. Alle 6 Minuten ereignet sich ein Verkehrsunfall mit Personen- oder Sachschaden.

Stellen Sie sich weiter eine Schulklasse vor in einem unserer schönen Schulhäuser, die nach dem Krieg gebaut wurden, in dem unsere Buben und Mädchen zur Schule gehen. Unsere Hoffnung und unsere Liebe hängt an diesen

Kindern. Wenn wir aber die Zahlen betrachten, wissen wir ganz genau, daß von den 40 Buben und Mädchen, die da in einer Klasse sitzen, mindestens 1 bis 2 im Laufe ihres Lebens an einem Verkehrsunfall zugrunde gehen werden. Mindestens 1 bis 2 von 40! Das ist statistische Wahrscheinlichkeit. Von den übrigen 38 bis 39 Kindern, die da fröhlich und unbeschwert in einer Klasse sitzen, wird jedes mindestens 2 bis 3 Verkehrsunfälle im Laufe seines Lebens erleiden, wenn wir von den gegenwärtigen Tatsachen ausgehen.

Der volkswirtschaftliche Schaden, der durch die Unfallhäufigkeit entsteht, kann kaum in Zahlen ausgedrückt werden. Abgesehen von den Ausfällen an Arbeitskraft und den Leistungen der Sozialversicherung können die Versicherungsleistungen aus der Haftpflichtversicherung jährlich bis an die Milliardengrenze geschätzt werden.

Hohes Haus! Das kann in Zukunft noch schlimmer werden, und es wird wahrscheinlich noch schlimmer werden. Das Problem des Straßenverkehrs ist nicht nur ein finanzielles und technisches, sondern nach meiner vorhergehenden Schilderung vorwiegend ein humanitäres. Der Verkehr wird steigen, und die Schwierigkeiten, ihn zu bewältigen, werden steigen. Aber die Schwierigkeiten von heute sind die Katastrophe von morgen.

Die Realisierung des vorliegenden Gesetzes über die Abänderung des Bundesstraßengesetzes ist zweifellos ein entscheidender Schritt zur Behebung des Verkehrsnotstandes. Ich betone aber: die Realisierung. Durch sie würde das Autobahnnetz in Österreich von der derzeit bestehenden Gesamtlänge von 287 km der West- und Südautobahn auf rund 1100 km erweitert. Nach den jetzigen durchschnittlichen Baupreisen wäre hiezu ein Aufwand von rund 18 Milliarden Schilling notwendig. Die Autobahn Innsbruck—Brenner hat trotz des bestehenden kostspieligen Teilstückes mit der Europabrücke noch ein Erfordernis von 1,5 Milliarden, für das Teilstück Innsbruck—Kufstein wird ebenfalls mit einem Aufwand von 1,5 Milliarden gerechnet. Noch ist die Westautobahn und das Teilstück der Südautobahn bis Wiener Neustadt nicht fertiggestellt. Es fehlen dazu noch 105 km, die bis 1966 fertiggestellt werden sollen. Wenn das bisherige Tempo des Autobahnbaues beibehalten wird, das heißt, wenn nicht größere Mittel als bisher für den Autobahnbau zur Verfügung gestellt werden, müßten 20 Jahre vergehen, bis die im Gesetz vorgesehenen Strecken der Autobahn dem Verkehr übergeben werden könnten. Im Zeitalter der Großraumwirtschaft ist der Ausbau der Verkehrswege nach zeitgemäßen Erforder-

Horejs

nissen eine internationale Gemeinschaftsaufgabe, zu der auch Österreich einen seiner verkehrspolitischen Bedeutung angemessenen Beitrag leisten müssen.

Obwohl in den letzten Jahren sehr erhebliche Mittel für den Ausbau der Bundesstraßen verwendet — 1961 wurden 1165 Millionen, 1962 1125 Millionen, 1963 1198 Millionen ausgegeben, für 1964 sind 1408 Millionen vorgesehen — und für den Ausbau der Autobahnen aufgewendet wurden — 1961 waren es 961 Millionen, 1962 1101 Millionen, 1963 1030 Millionen, für 1964 sind 894 Millionen präliminiert —, konnte den tatsächlichen Erfordernissen nicht Rechnung getragen werden.

Hohes Haus! Autobahnen und Bundesstraßen sind nur ein Teil unseres Straßennetzes und bilden erst mit den Landes- und Gemeindestraßen eine geschlossene Einheit. Wenn wir jedoch abseits der Bundesstraßen fahren, empfinden wir erst, wie weit wir im Straßenbau hinter dem Fortschritt der Motorisierung zurückgeblieben sind. Die Landesstraßen sollen unsere Dörfer und Täler dem modernen Verkehr erschließen. Der Zustand dieser Straßen, die oftmals diese Bezeichnung nicht verdienen, ist manchmal so, als ob es noch keine Kraftfahrzeuge, sondern nur Pferdefuhrwerke und Ochsenkarren gäbe. Hier kann man von unterentwickelten Gebieten sprechen, für die Entwicklungshilfe nötig wäre. Diese Entwicklungshilfe heißt Straßenbau. Die moderne Verkehrserschließung unserer Dörfer und Täler wird eine dringende Notwendigkeit in bezug auf die europäische Integration, die unserer landwirtschaftlichen Bevölkerung besonders in den Gebirgstälern einen noch härteren Existenzkampf bringen wird. Für sie wird der Fremdenverkehr einen wirtschaftlichen Ausgleich bringen müssen.

Durch den Finanzausgleich mit den Ländern und Gemeinden werden diese an der Mineralölsteuer und Kraftfahrzeugsteuer beteiligt. An der Mineralölsteuer ist der Bund mit 26 Prozent, sind die Länder mit 64 Prozent und die Gemeinden mit 10 Prozent, an der Kraftfahrzeugsteuer ist der Bund mit 57 Prozent, sind die Länder mit 40 Prozent und die Gemeinden mit 3 Prozent beteiligt. Vom Bundeszuschlag zur Mineralölsteuer sind Länder und Gemeinden ausgeschlossen. Dieser ist für die Bundesstraßen allein zweckgebunden.

Die Anteile, die aus diesen Steuern den Gemeinden zufließen, sind sehr bescheiden und quantitativ völlig unzureichend. Im Jahre 1963 betragen die Abgabenerträge aus der Mineralölsteuer 562 Millionen, aus der Kraftfahrzeugsteuer 311 Millionen, und der Bundeszuschlag brachte 2248 Millionen. Dem-

nach erhielten alle Gemeinden Österreichs einschließlich der Landeshauptstädte einen Anteil von insgesamt 65,53 Millionen Schilling.

Diese Benachteiligung der Gemeinden führt dazu, daß sie nicht in der Lage sind, ihre Verkehrsprobleme nach den Erfordernissen allein zu lösen. Die Gemeinden bedürfen für diesen Zweck dringend finanzieller Hilfe, denn der Unfalltod ist in geschlossenen Ortschaften mindestens genauso häufig wie auf Landstraßen und Autobahnen.

Die Gemeinden haben meist sehr schöne Verbauungspläne, sind aber nicht in der Lage, sie verkehrsmäßig durchzusetzen. Allein die Grundablösen stellen die Gemeinden oft vor unüberwindliche Aufgaben, wenn Preise gezahlt werden müssen, die deren Leistungsfähigkeit weit übersteigen. Die Gemeinden sind meist die Opfer der eigenen Aufschließungstätigkeit, denn erst durch diese erhalten die Anliegergründe ihren Wert. Während der Bund zur Gänze und die Länder zum großen Teil ihren Straßenaufwand aus zweckgebundenen Steuern aus dem Verkehrsgeschehen finanzieren können, müssen die Gemeinden ihre Kommunalsteuern, die Gewerbe- wie auch die Getränkesteuer, heranziehen und andere wichtige kommunale Aufgaben vernachlässigen. Dazu müssen die Gemeinden noch bis zu 33 Prozent für den Bau der Landesstraßen an Zuschüssen leisten.

Wohin das führt, kann ich Ihnen an einem Beispiel zeigen. Die Tiroler Landesregierung hat in ihrer Sitzung vom 11. Feber 1964 der Gemeinde Großvolderberg die Aufnahme eines Darlehens von 300.000 S für die Staubfreimachung der Volderbergstraße, einer Landesstraße, unter der Voraussetzung genehmigt, daß vier Gemeinderäte persönlich hierfür die Bürgschaft übernehmen.

Der Österreichische Gemeindebund hat auf seinem 14. Österreichischen Gemeindetag in einer Entschliebung festgestellt, daß das gesamte öffentliche Straßennetz eine verkehrspolitische Einheit darstellt. Jede Straßenkategorie, auch die Gemeindestraßen, stellen einen Teil des Ganzen dar. Er erhob die Forderung, daß für Zubringer- und Verbindungsstraßen zu Bundes- und Landesstraßen, die dem Fernverkehr dienen, soweit sie Gemeindestraßen sind, alle drei Gebietskörperschaften gemeinsam aufzukommen haben. Dieser Forderung wurde bisher nicht Rechnung getragen. Es wäre wünschenswert, wenn im kommenden Finanzausgleich diesem Wunsch entsprochen werden könnte.

Ebenso notwendig wäre es, einen Fonds zu schaffen, der auch kleineren Gemeinden die Möglichkeit gibt, durch billige Kredite oder Bedarfszuweisungen ihre Verkehrsprobleme zu

Horejs

lösen, Verkehrshindernisse und Unfallschwerpunkte zu beseitigen. Der Straßenbau ist ein Finanzproblem aller Gebietskörperschaften. Die zur Verfügung stehenden Mittel sind für alle zu gering, um den Verkehrsnotstand zu beseitigen.

Unser Kollege Uhlir hat vor längerer Zeit den Vorschlag gemacht, die Kraftfahrzeugsteuer aufzulassen und auf einen Zuschlag zur Mineralölsteuer umzulegen. Die jetzige Form der Kraftfahrzeugsteuer ist ungerecht. Sie belastet den, der sein Auto nur sonntags, für den Urlaub und zum Wochenende benützt, genauso wie den, der jährlich 50.000 und mehr Kilometer fährt. Es ist einfacher und steuergerechter, wenn das Aufkommen aus der Kraftfahrzeugsteuer auf den Sektor der Treibstoffsteuer hinübergelegt wird. Das würde auch eine verwaltungsmäßige Einsparung erbringen. Es ergäbe sich dazu auch eine zusätzliche steuermäßige Erfassung der ausländischen Straßenbenützer für einen Beitrag zur Erhaltung unserer Straßen.

Ich bin überzeugt, daß diese Lösung vom größten Teil unserer Kraftfahrer begrüßt würde, wenn sie wissen, daß diese Mittel zweckgebunden für den Straßenbau sind. Jeder Kraftfahrer wird bereit sein, notfalls noch einige Groschen mehr für Benzin zu zahlen, wenn er weiß, daß das Geld für den Straßenbau und damit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ausgegeben wird oder die Einführung von Straßenmauten vermieden werden könnte. Was der Autofahrer für Benzin mehr bezahlt, bringt er durch bessere Straßen infolge Zeitgewinnes und rascherer Transportleistung, Verringerung des Treibstoffverbrauches, verringerten Fahrzeug- und Reifenverschleißes sowie durch die Herabsetzung der Unfallgefahr wieder herein. Für die Zuführung zusätzlicher Mittel an den Straßenbau wäre auch die Zweckbindung noch anderer Abgaben als der Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer gerechtfertigt.

Das Tempo der fortschreitenden Motorisierung und der internationale Wettbewerb auf den Straßen bedingen einen rascheren Ausbau unserer Autobahnen und Fernverkehrsstraßen, wenn wir nicht in einen Zustand hoffnungsloser Überlastung geraten wollen. Nur gute Straßen bieten ein Höchstmaß an Sicherheit, der Ausbau unserer Straßen ist eine der größten gemeinwirtschaftlichen Aufgaben unserer Zeit.

Hohes Haus! Verkehrsunfall und Verkehrstod sind heute die größten Bedrohungen unserer Volksgesundheit. Verkehrsprobleme lösen heißt unserer Wirtschaft und den Menschen dienen, heißt ihnen Leben und Gesundheit erhalten! *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Ing. Helbich das Wort.

Abgeordneter Ing. **Helbich** (ÖVP): Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich darf zuerst auf einige Bemerkungen des Herrn Abgeordneten Mahnert eingehen, der verschiedenes im österreichischen Straßenbau nicht sieht. Er sieht kein System, er sieht keine Planung, und er sieht keine Rangordnung.

Darf ich dazu vielleicht feststellen: Es gibt schon ein System im österreichischen Straßenbau und vor allem im Autobahnbau, und zwar das System der Fertigstellung der Autobahn Salzburg—Wien—Wiener Neustadt.

Er sieht keine Planung. Er sagt: Planen kann man schon, geplant wurde genug, aber was wir besonders brauchen, ist das dazugehörige Geld. Nur planen ist zuwenig, und es solle, worauf ich in meinen späteren Ausführungen noch zurückkommen will, getrachtet werden, dem österreichischen Straßenbau, vor allem im außerordentlichen Budget, mehr Mittel zuzuführen. Wir wären sehr dankbar, wenn wir im Herbst eine diesbezügliche Unterstützung auch von seiner Seite bekämen.

Er sieht ferner keine Rangordnung. Es gibt eine Rangordnung, nämlich die Rangordnung der Verkehrsintensität, das heißt, es werden zuerst jene Straßen ausgebaut, die auf Grund der Ergebnisse der Verkehrszählung die erste Rangordnung haben. Bei der Bundesstraßenverwaltung liegt also ein ganz genaues Konzept vor, nach welchem die Straßen Österreichs ausgebaut werden sollen. *(Abg. Mahnert: Dann müßte doch die Brenner Autobahn schon längst dran sein, wenn das stimmen würde! — Staatssekretär Dr. Kotzina: Sie ist ja auch schon dran!)* Sie ist ja auch dran, sehr geehrter Herr Kollege! Ich werde Ihnen dann in meinen Ausführungen noch sagen, wo die Hauptübergänge sind, und dann werden Sie feststellen können, daß ganz genau nach Rangordnungen vorgegangen wird.

Der österreichische Straßenbau ist ein Anliegen der Gesamtheit des österreichischen Volkes und daher eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit geworden. Es gibt heute in Österreich bereits über 1,6 Millionen Fahrzeuge, die die österreichischen Straßen befahren. Von 1937 bis 1963 verzehnfachte sich die Zahl der Kraftfahrzeuge in Österreich. 1937 kam auf rund 60 Österreicher ein Kraftfahrzeug, heute kommt schon auf jeden sechsten Österreicher ein Kraftfahrzeug.

Wir leben in einer Zeit, in der das Kraftfahrzeug, der Personenkraftwagen keineswegs mehr Luxus ist, sondern eine wirtschaftliche Notwendigkeit geworden ist. Das Fahrzeug

Ing. Helbich

dient nicht nur dem Beruf, es dient auch der Erholung, die vor allem für jene Menschen von entscheidender Wichtigkeit ist, die in größeren Siedlungsgebieten wohnen. Bis zum 31. Dezember 1963 hat es in Österreich nicht weniger als 628.548 zugelassene Personenkraftwagen gegeben. Trotz dieser hohen Zahl hält die steigende Tendenz noch an, und es ist noch lange keine Sättigung erreicht, da allein in Wien pro Woche rund 400 Personenkraftwagen zugelassen werden.

Es ist auch interessant, festzustellen, zu welchem Zweck die Personenkraftwagenbesitzer ihre Wagen haben. Man kann feststellen, daß 48 Prozent aller PKW-Besitzer von und zur Arbeitsstätte fahren, daß 13 Prozent das Kraftfahrzeug ausschließlich zu Berufszwecken brauchen und daß die restlichen 39 Prozent es für Erholung, Erfrischung und Freizeitgestaltung benutzen. Der Sog zum PKW hält in unverminderter Stärke an.

Es ist auch interessant, festzustellen, wie diese neuen großen Aufwärtsentwicklungen zustande gekommen sind. Die Teilzahlung des Personenkraftwagens spielt hier eine ganz entscheidende Rolle. Im Jahre 1953 waren Teilzahlungsbeträge für Autoschulden in einer Höhe von rund 590 Millionen Schilling vorhanden, 1963 haben sie bereits die 1,5 Milliarden-Grenze überschritten.

Ebenfalls ist interessant festzustellen, welche Rolle der Gebrauchtwagen bei der steigenden Motorisierung spielt. Nur 19 Prozent der Autobesitzer konnten sich einen Wagen über 30.000 S leisten und haben ihn ohne Teilzahlungskredite bezahlt. 22 Prozent sämtlicher Autobesitzer erstanden Personenkraftwagen, deren Anschaffungspreis unter 5000 S lag. Wir sehen also, daß die Personenkraftwagen heute kein Luxus mehr sind, daß sie eine wirtschaftliche Notwendigkeit geworden sind. Wir haben uns mit der Realität dieser Entwicklung abzufinden.

Bessere Straßen bedeuten daher in Österreich für 1,6 Millionen Kraftfahrzeugbesitzer ein besseres Leben, weil im Jahre 1962 zum Beispiel mit öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln, die sich auf den Straßen bewegen, nicht weniger als 280 Millionen Menschen befördert wurden. Haben wir gute Straßen, dann haben wir, wie ich schon erwähnt habe, ein besseres Leben, eine bessere Behandlung unserer Mitbürger auf der Fahrt zur Arbeit, von der Arbeit und zur Erholung.

Wir dürfen aber auch nicht vergessen, daß gerade der Fremdenverkehr für die Straße eine ganz entscheidende Rolle spielt. Im Jahre 1963 sind nach verlässlichen Schätzungen nicht weniger als 15 bis 20 Millionen Kraftfahrzeuge in Österreich eingefahren. Im

Jahre 1963 haben nicht weniger als 51,6 Millionen Grenzübertritte stattgefunden, davon nicht weniger als 43,4 Millionen oder 84 Prozent auf den Straßen.

Interessant ist es auch, zu sehen, daß gerade von bestimmten Gebieten her die Straßen besonders stark benützt wurden, und zwar sind 65 Prozent oder 33,8 Millionen Einfahrten auf Straßen erfolgt, die von der Bundesrepublik Deutschland in Österreich einmünden.

Es ist ferner auch interessant, festzustellen, daß sich dieses gewaltige Aufkommen an Straßenfahrzeugen nicht gleichmäßig über das Jahr verteilt abspielt, sondern daß mit sehr großen Stoßbelastungen zu rechnen ist. Von Juli bis August 1963, also allein in diesen zwei Monaten, gab es nicht weniger als 20,3 Millionen Grenzüberschreitungen — das sind 40 Prozent aller Grenzüberschreitungen im Jahre 1963 —, davon nicht weniger als 17,7 Millionen wieder auf den Straßen.

Es ist natürlich sehr wichtig, daß wir einen flüssigen Verkehr erreichen beziehungsweise daß eine entsprechende Ausgestaltung stattfindet, denn der Fremdenverkehr ist von ganz entscheidender Bedeutung für unsere Volkswirtschaft. Er brachte im vergangenen Jahr, im Jahre 1963, nicht weniger als 11,1 Milliarden Schilling.

Ich darf auch noch auf die volkswirtschaftliche Bedeutung der österreichischen Kraftfahrzeugwirtschaft hinweisen. Es ist festgestellt worden, daß ungefähr 8 bis 10 Prozent des Volksvermögens durch die österreichische Kraftfahrzeugwirtschaft geschaffen werden; das ist also die Produktion, das ist der Handel, das sind die Dienstleistungsgewerbe, das ist die Straßenbauwirtschaft. Im Dienste der motorisierten Wirtschaft stehen in Österreich nicht weniger als 28.000 Betriebe mit rund 150.000 Beschäftigten. Die Umsätze dieser motorisierten Wirtschaft werden mit rund 12 Milliarden Schilling beziffert.

Gestatten Sie mir, daß ich einen kurzen Blick auf die österreichische Tiefbauwirtschaft werfe. Es sei festgehalten, daß die österreichische Tiefbauwirtschaft nicht ausgelastet ist. Ich bitte wohl zu unterscheiden zwischen der österreichischen Hochbauwirtschaft und der österreichischen Tiefbauwirtschaft! Mit dem Tiefbau beschäftigen sich in Österreich rund 500 Baufirmen mit mehr als 20.000 Beschäftigten. Gerade in den letzten Jahren hat es eine sehr gute Ausnutzung dieser österreichischen Tiefbauwirtschaft gegeben, weil sehr große Bauvorhaben auf dem Kraftwerksektor und auf dem Tiefbausektor des Straßenbaues durchgeführt wurden. Es konnten daher Maschinen im Milliardenwert angeschafft und investiert werden,

Ing. Helbich

und wir können heute froh sein, daß wir eine wirklich vollrationalisierte Tiefbauwirtschaft haben. Wir alle sehen es doch, wenn wir über das Land fahren und an Baustellen vorbeikommen, welche modernsten und modernen Geräte oft selbst an kleineren Baustellen vorhanden sind, um nach neuen und rationellen Methoden den österreichischen Straßenbau betreiben zu können. Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es ist Tatsache, daß die österreichische Tiefbauwirtschaft um 1 Milliarde Schilling mehr leisten könnte, als es jetzt der Fall ist.

Wir sehen auch die Anzeichen. Wir können feststellen, daß gerade im süddeutschen Raum, im bayrischen Raum, in letzter Zeit immer mehr österreichische Baufirmen im Straßenbau auftauchen. Das tun sie nicht aus Nächstenliebe oder deshalb, weil sie bei uns nicht bauen wollen, sondern sie machen es, weil sie in Österreich wirklich nicht ausgelastet sind. Sie gehen daher hinaus und bieten im Ausland an, um ihre Maschinen, Geräte und Facharbeiter weiterhin beschäftigen zu können.

Ich darf mich nun dem Autobahnbau im besonderen widmen. Es ist uns gesagt worden und es ist Tatsache, daß die Autobahnstrecken Salzburg—Wien/Auhof und Inzersdorf—Neunkirchner Allee mit den vorhandenen jährlich gleichen Mitteln im Jahre 1966 fertig werden. Das heißt, daß noch im Jahre 1964 die Südautobahn bis zur Neunkirchner Allee mit Baumischbelag fertig sein wird, und im Jahre 1965 wird die Decke aufgebracht werden. Bei der Westautobahn wird im Frühjahr 1965 der Teilabschnitt Preßbaum—Auhof mit Baumischbelag fertig sein, die Strengbergstrecke im Spätherbst 1965. Im Jahre 1966 werden auch auf diesen beiden Strecken die Decken fertiggestellt werden können. Aber bereits am Ende des Jahres 1964 werden fast alle Brückenbauten der West- und der Südautobahn abgeschlossen sein, sodaß die Autobahnbrücken-Kapazität, wenn ich so sagen darf, dann freisteht. Ende 1965 werden auch sämtliche Erdarbeiten abgeschlossen, sodaß auch die große Kapazität der Erdarbeiten des Autobahnbaues ab 1965 frei sein wird. Es wäre daher notwendig und wirtschaftlich sinnvoll, daß bereits ab 1965 weitere Brückenbauten beziehungsweise ab 1966 weitere Erdarbeiten an verschiedenen Teilstrecken der Autobahn in Österreich begonnen würden. Hierzu sind aber zusätzliche Mittel erforderlich, weil die vorhandenen, derzeit zur Verfügung stehenden Mittel noch bis 1966 zur Fertigstellung benötigt werden.

Wenn jemand behauptet, daß der Autobahnbau in Österreich gegenüber den Plänen viel zu langsam fortgeschritten sei, möge dem ent-

gegengehalten werden, daß die Westautobahn Salzburg—Wien im Jahre 1954 begonnen wurde und daß ein 10 Jahres-Programm vorgesehen war. Wir schreiben zwar jetzt das Jahr 1964, aber bis zum Jahre 1966 wird nicht nur die Autobahnstrecke Salzburg—Wien, sondern auch die zusätzliche Autobahnstrecke Wien—Wiener Neustadt fertig sein. Diese Hinzuziehung hat also die Verzögerung verursacht.

Nach verschiedenen Meinungen, die manchmal vorgebracht wurden, wäre es sinnvoll, die gesamten zusätzlichen Mittel, die dann frei werden, an einem Punkt zu verwenden, zum Beispiel für den Autobahnbau in Wien. Ich bin der Meinung, daß man keine Ballungen herbeiführen soll, sondern daß auch die stark befahrenen Stücke in Kärnten, in der Steiermark oder in Tirol in der Weise, wie ich es jetzt dargestellt habe, berücksichtigt werden sollen, daß also Brückenbauten und Kunstbauten vorgezogen werden, um auch beschäftigungsmäßig eine gewisse Gleichmäßigkeit zu erreichen. Es ist daher möglich, wenn die Strecke Salzburg—Wien—Wiener Neustadt fertig ist, daß dann vielleicht wieder ein neuer Fleckerlteppich entsteht, aber ich darf dazu sagen, daß es auf der ganzen Welt Fleckerlteppiche gibt, wenn man schon dieses Wort gebrauchen will, auch in Amerika. Und warum? Weil man zuerst nach dem ganzen Konzept, das im Autobahnbau vorgesehen ist, die am stärksten frequentierten Strecken herausnimmt. Daher wird es auch in der nächsten Etappe notwendig sein, daß Teile in Kärnten oder in der Steiermark vorgezogen werden, auf denen die am stärksten frequentierten Stellen sind; anschließend werden die Verbindungsstücke hergestellt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Hohes Haus! Wir haben im heurigen Jahr rund 730 Millionen, also 30 Prozent aus der Mineralölsteuer für den Autobahnbau genommen. Weitere 150 Millionen Schilling sind im außerordentlichen Budget. Dazu möchte ich feststellen, daß diese 150 Millionen Schilling im außerordentlichen Budget viel zuwenig sind und daß wir fordern, daß im Budget 1965 der Betrag auf 750 Millionen Schilling erhöht werden möge. Wenn wir uns die Aufwendungen im außerordentlichen Budget in den letzten Jahren anschauen, können wir feststellen, daß für den Straßenbau im außerordentlichen Budget 1958 709 Millionen Schilling, 1960 877 Millionen Schilling, 1961 962 Millionen Schilling eingesetzt waren und daß wir im Jahre 1962 auf 461 Millionen Schilling heruntergeschlittert sind, im Jahr 1963 auf 346 Millionen Schilling; im Jahr 1964 haben wir überhaupt nur mehr

Ing. Helbich

150 Millionen Schilling. Es muß daher alles unternommen werden, damit für das Haushaltsjahr 1965 die Mittel im außerordentlichen Budget von 150 Millionen Schilling auf 750 Millionen Schilling erhöht werden.

Nach vorsichtigen Schätzungen rechnet man, daß die Fertigstellung der gesamten vorgesehenen Autobahnstrecken 17 bis 18 Milliarden Schilling kosten wird. Nimmt man dann noch die beiden Strecken, über die das Hohe Haus heute beschließen wird, also Linz—Passau und das Stück in Salzburg dazu, so werden es rund 20 Milliarden Schilling sein. Wollte man diesen Betrag aufbringen, wäre es erforderlich, daß mindestens diese 750 Millionen Schilling in einem 15 Jahr-Programm neben den bestehenden Mitteln Verwendung finden, da es sonst nicht möglich ist, in einer rationalen und zügigen Weise dem Verkehr, der immer wächst und steigt, zu entsprechen.

Leider, meine sehr geehrten Damen und Herren, kosten gute Straßen Geld, schlechte Straßen aber Volksvermögen. Man darf nicht vergessen, wie viele Unfälle schlechte Straßen herbeiführen und wie schlechte Straßen Volksvermögen vergeuden. Bedenken wir doch, daß im Jahre 1963 in Österreich über 52.000 Verkehrsunfälle zu registrieren waren und daß bei diesen Verkehrsunfällen sehr gewaltige Sachschäden angerichtet wurden. Wenn ich nur ganz kurz darauf eingehen kann, so gab es zum Beispiel in Niederösterreich im vergangenen Jahr über 12.000 Verkehrsunfälle. Allein im Bereich des Bezirksgendarmeriekommandos Amstetten ereigneten sich 1174 Unfälle, in Baden 1206 Verkehrsunfälle und in Gmunden — Oberösterreich — 1267 Verkehrsunfälle und so fort und so weiter.

Wir sehen also, daß auch die Straße bei den Unfällen eine ganz entscheidende Rolle spielt. Aber das ist nicht nur bei uns in Österreich so. Es ist ja kaum zu glauben, daß im gesamteuropäischen Straßenverkehr im Jahre 1962 65.000 Menschen den Verkehrstod fanden. Es ist Tatsache, daß schlechte Straßen den Durchschnittsfahrer überfordern und daher eine höhere Unfallsquote bringen. Bei den meisten Unfällen, das konnte festgestellt werden, sind immer wieder schlechte Verkehrsflächen zumindest mitschuldig. Nur gute Straßen sind daher sichere Straßen.

Darf ich mich noch kurz, meine sehr geehrten Damen und Herren, einem Problem widmen, das mir persönlich sehr nahe liegt, weil es einen Kreis betrifft, aus dem ich komme. Es handelt sich um den Zusatzantrag, dem der Ausschuß zugestimmt hat, den Donauübergang bei Grein. Es ist ein Wunsch der Bevölkerung des Mühlviertels, des Waldviertels und eines Teiles von Nieder-

österreich schon seit vielen Jahrzehnten, einen Donauübergang zu bekommen. 1871 wurde die erste Petition verfaßt und an die Landtage sowie an den damaligen Reichsrat gegeben. Über 100.000 Menschen sind in einer verkehrstechnisch schwierigen Situation, weil die Verhältnisse nicht gerade die besten sind. Darf ich nur erwähnen, daß zum Beispiel von 1900 bis 1960 die Bevölkerung in Südoberösterreich um 50 Prozent gewachsen ist, während sie im Mühlviertel gleichgeblieben ist. Das durchschnittliche Steueraufkommen betrug vor zwei Jahren in Österreich pro Kopf der Bevölkerung 728 S, bei uns im Mühlviertel nur 250 S. Wir haben das große Problem, daß wir den Menschen, die dort arbeiten wollen, keine Arbeitsplätze geben können. 20.000 Menschen fahren als Pendler in das südliche Oberösterreich und Niederösterreich, um Arbeit zu finden, und 2000 Menschen wandern jährlich aus dem Mühlviertel ab. Die Tragik daran ist, daß 80 Prozent von ihnen weniger als 35 Jahre alt sind. Was kann man dagegen tun? Man kann nichts anderes tun, als als erstes auf dem Gebiet des Straßenbaues und des Überganges über die Donau einen Schritt zu machen. Es wurde auf dem Gebiete bereits viel getan, und wir sind dem Amt der Oberösterreichischen Landesregierung und dem Bund dankbar, daß sie sich dieses Gebietes angenommen haben. Es können Donauübergänge bei Aschach und Mauthausen gebaut werden, und das ist von ganz entscheidender Bedeutung.

Es liegt also für diesen vorhin besprochenen Donauübergang bei Grein ein Projekt von Dr. Ing. Koller vor, das die wasserrechtliche und eisenbahnrechtliche Genehmigung erhielt. Am 23. September 1963 fand in der Stadt Grein eine Bürgermeisterkonferenz von 100 Bürgermeistern aus dem Waldviertel, dem Mühlviertel und aus dem Raume von Amstetten statt. Es wurde eine Resolution beschlossen, die sämtlichen Ministern zugeleitet wurde. Nun haben wir das erfreuliche Produkt dieser Besprechung und der Resolution, daß wir heute diese Bundesstraßengesetznovelle 1964 beschließen können, in der die diesbezüglichen Belange Berücksichtigung gefunden haben.

Hohes Haus! Wir danken daher allen jenen, die an dieser großen Bundesstraßengesetznovelle 1964 mitgearbeitet haben, und stimmen sehr gerne zu. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Als nächster Redner ist der Herr Abgeordnete Dr. Bassetti zum Wort gemeldet. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter Dr. Bassetti (ÖVP): Hohes Haus! Ich möchte mich in meinen Ausführun-

Dr. Bassetti

gen auf die Brenner Autobahn beschränken, aber gleich eingangs eine prinzipielle Feststellung machen, nämlich diese, daß mit der Novelle zum heutigen Bundesstraßengesetz die Teilstücke der Tiroler Autobahn, und zwar die Inntaler und die Brenner Autobahn, als Bundesstraßen erklärt werden und daher auch wie alle anderen Bundesstraßen aus den Mitteln des Bundes zu bauen und zu bezahlen sind. Aus dieser prinzipiellen Feststellung heraus ergibt sich auch automatisch die Stellung zur Maut, über die wir dann später noch sprechen möchten.

Da die vorhandenen Bundesmittel nicht ausreichen, um den gewaltigen Straßenbau — wie wir heute schon gehört haben — zu bewältigen, kann das Bauprogramm nur schrittweise verwirklicht werden. Es ergibt sich daraus, wie Abgeordneter Mahnert schon erklärt hat, zwangsläufig die Notwendigkeit einer Rangordnung. Nun wird diese Rangordnung im Zuge des langfristigen Investitionsprogramms sicherlich vorgenommen werden, doch, glaube ich, gibt sich hier im Hause niemand der Illusion hin, daß hier ausschließlich objektive Merkmale zugrunde gelegt werden.

Im Bestreben, objektive Merkmale zugrunde zu legen, kann es im übrigen auch Pannen geben, wie ich Ihnen an Hand eines kleinen Beispiels zeigen möchte, eines Beispiels, das ich allerdings weglassen wollte, aber da Kollege Mahnert die Rangordnung der Brenner Autobahn als ziemlich vordergründig bezeichnet hat, möchte ich das des Interesses halber doch nicht unerwähnt lassen.

Nach einer Verkehrszählung des Jahres 1960 wurde von einer Dienststelle in Österreich für die damals schon sehr stark frequentierte Brennerstrecke hinsichtlich der Ausbauwürdigkeit die Rangordnung 39 errechnet. Jeder, der die Verhältnisse aus eigener Erfahrung kennt und daher auch in der Lage ist, Vergleiche anzustellen, wird über dieses mathematische Ergebnis erstaunt sein.

Eine nähere Untersuchung hat die Fehler aufgedeckt. Der erste Fehler lag im ungleichen statistischen Erfassungssystem, nämlich in der ungleichmäßigen Verteilung der Zählstellen. Der zweite, noch viel entscheidendere Fehler lag in der falschen Schlußfolgerung, die aus den statistischen Daten gezogen wurde. Die Triester Straße zum Beispiel hat in sehr kurzem Abstand zwei Zählstellen. Die 36 km lange Brennerstrecke hat ebenfalls zwei Zählstellen, allerdings mit größerem Abstand. Dadurch entstehen aber nicht vergleichbare Ergebnisse.

Viel entscheidender aber ist der Unterschied der Leistungsfähigkeit der beiden

Straßen. Die Triester Straße verläuft eben, gerade und ist vierspurig, die Brenner Straße hingegen bekanntlich nur zweispurig, sie hat eine stete Steigung, zahllose unübersichtliche Kurven, wird von Lastzügen buchstäblich verstopft und weist auch einen ununterbrochenen Gegenverkehr auf.

Was würde nun eine Verkehrszählung auf der Triester Straße zeigen, wenn dort die gleichen Verhältnisse gegeben wären, wie sie auf der Brenner Straße vorhanden sind: also einzige Ausfallstraße nach dem Süden, nur zweispurig, steigend, zahllose Kurven, Lastzüge, die sie verstopfen, und in beiden Richtungen von geschlossenen Kolonnen im Zwanzigkilometertempo befahren, so wie wir das auf der Brenner Straße ständig erfahren müssen? Welche Rangordnung ergäbe sich Ihrer Meinung nach hinsichtlich der Ausbauwürdigkeit der Triester Straße, wenn sie wie üblich aus Gesamtverkehr am Zähltag, Tagesdurchschnitt und größter Stundenspitze errechnet würde?

Der Fehlschluß aus diesen Erhebungen liegt auf der Hand. Wenn die Kapazität einer Straße überschritten wird, vermag das Ergebnis einer Verkehrszählung eben keine gültigen Aussagen mehr zu machen.

Doch zurück zur Brenner Autobahn. Der europäische Nord—Süd-Verkehr hat sich, wie schon ausgeführt wurde, in den Jahren 1956 bis 1961, somit innerhalb von sechs Jahren, glattweg verdoppelt. Im Jahre 1961 betrug der Personentransit über die Alpen, verteilt auf sechs schweizerische und fünf österreichische Alpenübergänge, 35 Millionen Menschen, wobei rund 7 Millionen die Bahn und 28 Millionen die Straße benutzten. Wie aus den Zählungen der österreichischen Grenzbehörden hervorgeht, hält die Zunahme im Personen- und Warentransit über die Alpen weiter an. Die Straße über den Brenner aber, und zwar über den Brenner als den niedrigsten Alpenübergang mit 1370 m Seehöhe, ist dem anschwellenden Verkehrsstrom schon seit Jahren nicht mehr gewachsen. Daß die Brenner Straße bereits im Jahre 1962 ihr Maximum hinsichtlich Kapazität und insbesondere die größtmögliche Spitzenbelastung erreicht hat, beweisen die Verkehrsziffern der letzten beiden Jahre. Im Jahre 1962 überschritten die Brennergrenze auf der Straße 4,946.000 Menschen mit 1,331.000 Fahrzeugen. Im Jahre 1963, also im folgenden Jahre, ergab sich trotz inzwischen erheblich gestiegener Einreisen an der bayerisch-tirolerischen Grenze im Brennertransit mit 4,909.000 Menschen und 1,288.000 Fahrzeugen annähernd das gleiche Volumen.

Ihnen allen wird erinnerlich sein, daß im Vorjahr in immer wiederkehrenden Verlaut-

Dr. Bassetti

barungen im deutschen Rundfunk die Italiener vor den chaotischen Verhältnissen am Brenner gewarnt und aufgefordert wurden, andere Routen, über den Reschenpaß, insbesondere aber über die Schweiz, zu nehmen. So hatte zum Beispiel die Vinschgauer Bundesstraße, obwohl sie zwischen Landeck und der Grenze völlig unzulängliche Straßenverhältnisse aufweist, im Jahre 1962 und im Jahre 1963 gleichfalls einen Rekordverkehr von jeweils 4 Millionen Menschen in 850.000 Fahrzeugen gegenüber nur 460.000 Fahrzeugen und 2,6 Millionen Menschen im Jahre 1960. Auch dort gab es immer wieder totale Verkehrsstockungen, Urlauber benötigten manchmal fast einen Tag nur zum Passieren der Grenze.

Die größte Engstelle der Brenner Bundesstraße bildet das Stück Unterberg—Schönberg, das auf einer 7 km langen Bergstrecke über 80 meist scharfe und unübersichtliche Kurven aufweist. Eine wirksame Verbesserung dieses Straßenstückes ist technisch unmöglich, aber auch eine nur unzulängliche Verbesserung würde Unsummen verschlingen. Aus diesem Grunde wurde dank der Initiative des Herrn Handelsministers Dr. Bock vor einigen Jahren die Strecke Innsbruck—Schönberg völlig neu trassiert und in Anbetracht der kommenden Verkehrsentwicklung bereits autobahnmäßig ausgebaut. Dieses 9 km lange Teilstück mit der bekannten Europabrücke wurde im November des vergangenen Jahres dem Verkehr übergeben. Allerdings ist die Einbindung in die alte Bundesstraße bei Schönberg geländemäßig außerordentlich ungünstig, schmal und steil abfallend, sodaß die Straße nicht für den Lastzugsverkehr freigegeben werden konnte.

Das Verkehrsproblem der Brenner Straße ist somit zwar an seiner größten Engstelle behoben, insgesamt gesehen aber noch in keiner Weise gelöst. Abgesehen von der künftigen Verkehrsentwicklung müßte das bisherige Autobahnstück zumindest bis vor Steinach weitergebaut werden, wo eine günstige Einbindungsmöglichkeit in die alte Brenner Straße bestünde. Gleichzeitig ist die Verlängerung des Torsos in Richtung Innsbruck—Inntal notwendig, weil die Auffahrtsrampe von Innsbruck zum Sonnenburgerhof ebenfalls den Verkehrsverhältnissen in keiner Weise mehr gewachsen ist, zumal dort noch ein erheblicher Lokalbedarf dazukommt.

Diese beiden Stücke allein aber erfordern fast 1 Milliarde Schilling Baukosten, ein Betrag, der nach Lage der Dinge im Budget nicht vorhanden ist, ganz abgesehen davon, daß die Inntal Autobahn nicht minder vordringlich ist, nicht nur wegen des Wirtschaftsverkehrs, sondern auch wegen des Fremden-

verkehrs. Ich bin dem Vorredner, dem Herrn Abgeordneten Horejs, dankbar, daß er die Bedeutung der Inntal Autobahn hervorgekehrt hat.

Während nun mangels Geld die Kapazität der Brennerstraße in absehbarer Zeit nicht erweitert werden kann und das steigende Verkehrsvolumen gewaltsam auf andere Alpenübergänge verwiesen wird, hat die benachbarte Schweiz, wie ebenfalls schon ausgeführt wurde, bereits vor mehreren Jahren ein großzügiges Ausbauprogramm für ihre Alpenübergänge in Angriff genommen und zum Teil bereits fertiggestellt. In den Jahren 1945 bis 1960 — nur vergleichsweise angeführt — ist für die Verkehrsverbesserung auf der alten Brenner Straße ein Betrag von 34 Millionen Schilling aufgewendet worden. In der Schweiz wurde in derselben Zeit für die Verbesserung der St. Gotthard-Straße das Zehnfache, nämlich ein Betrag von 305 Millionen Schilling, ausgegeben. Man kann daran die Bedeutung erkennen, die die Schweiz dem sogenannten Durchzugsverkehr beimißt, im Gegensatz zu uns, wo das Argument Durchzugsverkehr eher ein Argument gegen den Ausbau einer Straße ist.

Zufolge der geographischen Verhältnisse bucht die Schweiz heute noch zirka zwei Drittel des Güterverkehrs, allerdings per Bahn, zu ihren Gunsten, hingegen kann Österreich bisher noch 50 Prozent des Personenverkehrs halten. Immerhin ist zu bemerken, daß der 2108 m hohe Gotthard-Paß praktisch hinsichtlich Frequenz gleich mit dem Brennerpaß, der nur 1370 m hoch ist, liegt, obwohl er winterfrei ist und einen landschaftlich schönen Übergang über die Alpen bietet.

Die Schweiz hat nun mit ihrem neuen Straßenbauprogramm in wirksamer und entscheidender Weise begonnen, den Personentransit insbesondere aus dem Norden und aus dem Westen auf ihr Gebiet umzuleiten. Derzeit durchbricht sie den Alpenkamm am Montblanc und am Bernardino mit zwei Straßentunnels. Am Großen St. Bernhard, nur 25 km vom Montblanc-Tunnel entfernt, hat sie bereits einen weiteren Straßentunnel fertiggestellt und dem Verkehr übergeben.

Das Hauptprojekt in der Schweiz und für uns auch die größte Konkurrenz in der Nord—Süd-Verbindung ist der Tunnel durch den Gotthard. Nicht weniger als Konkurrenz für uns gefährlich ist die wintersichere Schnellbahn von Lindau über Bregenz, Chur und durch den Bernardino-Tunnel nach Mailand, weil sie knapp an der westlichen Tiroler Grenze verläuft und weil sie vor allem in Deutschland und in Italien in Autobahnen einbindet. An dem Bernardino-Tunnel wird

2662

Nationalrat X. GP. — 50. Sitzung — 3. Juni 1964

Dr. Bassetti

derzeit gebaut; er liegt in 1620 m Seehöhe und wird bereits im Jahre 1966 fertiggestellt sein. Aber insbesondere das Großprojekt des St. Gotthard-Tunnels kostet die Schweiz viel Geld. Er ist zwar nur zweispurig ausgebaut, hingegen werden die Nord- und Südrampen autobahnmäßig ausgebaut sein. Das Projekt weist eine Länge von 71 km auf und wird zirka 5,2 Milliarden Schilling kosten. Der zweispurige Tunnel selbst kostet pro Kilometer 100 Millionen Schilling, autobahnmäßig ausgebaut würde er das Doppelte kosten. Demgegenüber betragen die Kosten der Brenner Autobahn einschließlich der Europabrücke im Durchschnitt pro Kilometer 70 Millionen Schilling. Diesem Umstand kommt deswegen Bedeutung zu, weil sowohl der Gotthard-Tunnel als auch der Tunnel durch den St. Bernhard mautpflichtig sind und damit die Brenner Autobahn hinsichtlich der günstigeren Mautrentabilität einen Vorsprung bekommt.

Die akute Gefahr, daß Tirol und damit Österreich im Straßenverkehr über die Schweiz umfahren wird, ist eine ernste Realität und kein Schreckgespenst. Abhilfe vermag hier nur der rasche Bau der Brenner Autobahn zu schaffen, weil nur auf diese Weise der Engpaß und das Verkehrschaos behoben werden können; und zwar auch dann, wenn noch mehrere Jahre hindurch auf dem Brenner kein Anschluß an die italienische Autobahn gegeben sein sollte.

Wir wissen aber alle, daß zum vordringlichen Ausbau der Autobahn auf dem Brenner das Geld fehlt. Der Bund wird das Geld nicht nur heuer und in den nächsten Jahren nicht haben, er wird es auch später nur in unzureichendem Maße verfügbar haben. Rasch bauen heißt somit Kredit aufnehmen, Zinsen und Amortisation zahlen. Dadurch entstehen zweifelsohne höhere Kosten, die dem Bund nicht zumutbar und daher durch eine Maut abzugelten sind. Die Frage, die sich uns hiemit stellt, heißt nicht: Bauen mit oder ohne Maut?, sondern sie heißt: Bauen mit Maut oder auf lange Zeit stottern?, was praktisch gleichbedeutend mit nicht bauen ist. Und in diesem Dilemma gibt es praktisch nur die eine Lösung: Lieber mit Maut bauen als nicht bauen!

Nun zur Mautfrage selbst: Ich möchte auch hier vorausschicken, daß ich durchaus den Auffassungen der beiden Vorredner, der Kollegen Mahnert und Horejs, beipflichte. Am gesetzlich verankerten Grundsatz, daß die Brenner Autobahn eine Bundesstraße ist und daher gemäß Verfassung wie jede andere Bundesstraße vom Bund zu bauen und auch zu bezahlen ist, darf sich auch durch dieses Finanzierungsgesetz nichts ändern. Die Ein-

hebung einer Maut ist einzig und allein begründet und gerechtfertigt wegen der Vorfinanzierung durch Kreditaufnahme und der damit verbundenen Mehrkosten durch Zinsendienst und Amortisation. Daraus ergeben sich für die noch zu erlassenden Mautbestimmungen klare Richtlinien:

1. Der Mautertrag: Die Maut hat rechtlich nur die Mehrkosten der Vorfinanzierung durch Kreditaufnahme sowie die Betriebs- und Erhaltungskosten der Straße bis zu deren Heimfall an den Bund abzudecken. Ob und in welcher Höhe die Maut darüber hinaus dem Bund eine Refundierung der Baukosten einbringt, ist sicherlich interessant, aber nicht von ausschlaggebender Bedeutung.

2. Dauer der Maut: Die Maut ist zu beenden, sobald die Straße beziehungsweise der Kredit abbezahlt ist. Die Straße wird dann vom Bund übernommen, und die Gesellschaft ist aufzulösen, da damit deren Aufgabe als Finanzierungsgesellschaft erfüllt ist.

3. Maut und Inlandverkehr: Im ersten, derzeit bestehenden Teil wurde die Brenner Autobahn als Neutrassierung der völlig unzulänglichen und nicht mehr verbesserungsfähigen alten Bundesstraße gebaut. Dieser Teil dient aber sehr stark dem Lokalverkehr und auch dem heimischen Fremdenverkehr, dem mit den besseren Straßen im Wipptal und im Stubaital ja auch gedient ist. Die Mauteinhebung muß daher sinngemäß so gestaltet werden, daß sie auf diese Belange Rücksicht nimmt und sich mehr auf den Durchgangsverkehr stützt.

Sie werden fragen, warum das alles — und der Kollege Mahnert hat ja praktisch diese Frage in seinen Ausführungen erhoben — nicht bereits im Gesetz verankert ist. Ich glaube, daß die Debatte über die objektiven Kriterien für eine Beendigung der Maut, eine Beendigung und eine Terminisierung dieses Gesetzes bestimmt ziemlich lang hingegangen wäre, und die Verzögerung als solche war uns wenig sympathisch, weil sie, offen gesagt, in unseren Augen eine Gefährdung des Zustandekommens des Gesetzes überhaupt mit sich gebracht hätte.

Ich glaube aber auch, daß das vorliegende Gesetz seiner Natur nach doch im wesentlichen ein Finanzierungsgesetz ist, in dem es darum geht, die Ermächtigung des Bundes zu einer Darlehensaufnahme für eine mit diesem Gesetz gleichzeitig zu gründende Brenner Autobahn Gesellschaft auszusprechen und weiters ihn zu ermächtigen, für dieses Darlehen die Bundeshaftung zu übernehmen. Die Mautpflicht als solche ist hier nur dem Grundsatz nach ausgesprochen.

Dr. Bassetti

Es ist richtig, daß das Gesetz insofern auch einen Schönheitsfehler aufweist, daß es im § 1 statt mit der Finanzierung der Autobahn mit der Maut beginnt.

Für die Befristung des Gesetzes fehlen heute noch die notwendigen objektiven Kriterien. Bauzeit, Bauerfordernis und auch Mautertrag sind ja im Augenblick in keiner Weise zahlenmäßig bekannt. Im übrigen ist die Mautfrage praktisch erst dann aktuell, wenn die Straßen gebaut sind und in Betrieb genommen werden. Außerdem — und das kommt ja auch im Gesetz zum Ausdruck — sind ja noch die Mautbestimmungen einem besonderen Gesetz vorbehalten.

Nun zu dem etwas heiklen Kapitel der mutmaßlichen Mauteinnahmen. Hier gehe ich nicht ganz konform mit dem Kollegen Mahnert, dessen Schätzungen auf einem Brenner-Verkehr von 1 Million Fahrzeugen basierten. Diese Zahl ist vom Brenner-Verkehr bereits in den Jahren 1962 und 1963 mit 1,4 Millionen Fahrzeugen überschritten worden, zu einer Zeit also, in der bekanntlich die Verhältnisse auf der Brenner Straße selbst eine weitere Verkehrszunahme unmöglich gemacht haben. Die zu geringe Kapazität der Brenner Straße hat den Verkehr in den letzten Jahren bekanntlich abgewürgt. Er ist bei 1,3 Millionen Fahrzeugen stehengeblieben. Erst das Jahr 1964, in dem uns erstmalig das untere Teilstück der autobahnmäßig ausgebauten Bundesstraße zur Verfügung stehen wird, wird zeigen, inwieweit trotz noch bestehender Engpässe auf der Alpenstraße die neuerrichtete Europabrücke und auch der zauberhafte Gletscherblick, der sich nunmehr im Stubaital auftut, einen Anziehungspunkt in Richtung einer vermehrten Frequenz über den Brenner darzustellen vermag. Sicher scheint jedoch hinsichtlich der Höhe der Maut zu sein, daß sich der Personenkraftwagenverkehr in der Berechnung der Höhe der Maut nicht nach dem reinen Kostenersparnisprinzip orientieren wird. Der Urlauber, der bekanntlich es sehr eilig habende Südländer läßt sich allein schon die Zeitersparnis und auch das Landschaftserlebnis, das die Brenner Autobahn bietet, Geld kosten.

Nimmt man bis zum Jahre 1968, dem Zeitpunkt der voraussichtlichen Fertigstellung der Brenner Autobahn, einen Fahrzeugverkehr von zirka 2 Millionen Fahrzeugen an, so dürfte diese Annahme realistisch sein. Der verstorbene Stuttgarter Verkehrswissenschaftler Professor Feuchtinger, der zu einem Gutachten über die Brenner Autobahn herangezogen wurde und der gleichzeitig auch ein Gutachten über das St. Gotthard-Tunnelprojekt ausgearbeitet hat, hat für das Jahr

1980 einen Tagesdurchschnitt von 8000 Fahrzeugen angenommen, was in beiden Richtungen einem Gesamtverkehr von 3 Millionen Fahrzeugen im Jahr gleichkäme. Die bisherige Verkehrsentwicklung hat dem Gutachten des Professors Feuchtinger recht gegeben. Auch das Landesbauamt von Tirol hat bereits im Jahre 1958 für das Jahr 1962, also nur für vier Jahre später, ein Tagesmittel von 2500 Fahrzeugen angenommen. Diese Annahme wurde damals auch von Fachleuten belächelt, hat aber in der Zwischenzeit nicht nur recht bekommen; diese Zahl wurde mit über 3000 Fahrzeugen sogar noch überschritten. Die Baukosten selbst wurden bereits mit 1,5 Milliarden Schilling beziffert; ob sie sich in dieser Höhe bewegen werden oder ob sie nicht noch überschritten werden, ist eine andere Frage. Es ist fast mit Sicherheit mit einer Überschreitung zu rechnen.

Der Zinsendienst für das aufzunehmende Darlehen würde bei 6 Prozent Verzinsung und bei einer Laufzeit von 15 Jahren, die man wohl als minimale Laufzeit wird annehmen müssen, insgesamt rund 750 bis 850 Millionen Schilling ausmachen. Auf 15 Jahre umgelegt würde dies daher per anno zirka 100 bis 120 Millionen Schilling Baukosten und zirka 50 bis 60 Millionen Schilling Zinsendienst ergeben.

Die Verkehrsziffern des Jahres 1964 werden uns eher in die Lage versetzen, Schätzungen anzustellen, wie hoch der tatsächliche Verkehr im Jahre 1968, also zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Brenner Autobahn, sein wird. Man wird daraus ersehen, inwieweit die Mauterträge in der Lage sein werden, über den Zinsendienst hinaus auch noch zur Verbilligung der Baukosten beizutragen. Ich bin hier auch mit dem Kollegen Mahnert einig, daß über 50 S hinaus die Maut eher verkehrsabweisend wirken würde. Bei einer Maut von 50 S, die akzeptabel sein dürfte, würde ein jährlicher Bruttoertrag von zirka 70 bis 100 Millionen Schilling als Mindestsatz erwartet werden können. Dabei soll nicht mit mutmaßlichen Zahlen für das Jahr 1980 operiert werden.

Ebenfalls ist unberücksichtigt die mit Sicherheit zu erwartende und ebenfalls vom Kollegen Mahnert bereits angezogene Zunahme des Güterverkehrs auf der Straße, sobald einmal von Italien über Österreich — Tirol — nach Deutschland eine durchgehende Autobahn vorhanden sein sollte. Der Fernlastverkehr zwischen Italien und Deutschland nimmt als Folge des Wirtschaftswachstums dieser beiden EWG-Staaten jährlich zu. Er betrug im Jahre 1963 bereits — wie ebenfalls schon erwähnt — 1,123.000 Tonnen.

Dr. Bassetti

Der rasch zunehmende Nord—Süd-Verkehr, die drohende Umfahrung über die Schweiz und die daraus entspringenden wirtschaftlichen Verluste auf der einen Seite sowie die angespannte Budgetlage des Bundes auf der anderen Seite haben uns nun zwecks rascherer Inangriffnahme des Ausbaues der Brenner Autobahn auf den Weg der außerordentlichen Finanzierung durch Kreditaufnahme gewiesen, wenngleich damit — und das sei hier ausgesprochen — zwangsläufig die wenig sympathische Mautpflicht in Kauf genommen werden muß. Oberste Maxime hiebei war allerdings, daß nur ein rasches Eingreifen unter Zuhilfenahme von außerordentlichen Mitteln einer gefährlichen Entwicklung Herr zu werden gestattet.

Es handelt sich hier also um eine Maßnahme im Interesse der gesamten Wirtschaft und des ganzen Volkes, und es ist in dieser Situation müßig, über die Maut zu polemisieren. Wir wollen ja primär nicht die Maut, sondern wir wollen die Autobahn, und wir wollen die Autobahn nicht als reine Durchzugsbahn, sondern wir wollen sie gleichermaßen auch im Dienste unseres Fremdenverkehrs und der heimischen Wirtschaft, und in diesem Sinne muß auch die Mautfrage gelöst werden. Damit erledigen sich auch alle übrigen Befürchtungen hinsichtlich Sperre von Ausfahrten oder Verhinderung von neuen Ausfahrten.

Mit der Annahme dieses Gesetzes gehen die Bundesländer — und hier möchte ich auf Befürchtungen eingehen, die insbesondere in Vorarlberg laut geworden sind — in keiner Weise etwa das Risiko ein, daß Bundesmittel auf Kosten ihrer eigenen dringenden Bauvorhaben geschmälert werden. Die Maut bringt mit Sicherheit zumindest die Zinskosten ein. Angenommen den schlimmsten Fall, daß die Annuitäten vom Bund in voller Höhe bezahlt werden müssen, wozu er im übrigen rechtlich auch verpflichtet ist, würden diese Annuitäten erst später fällig werden, und zwar später als der Bund laut Bauprogramm Mittel für den Bau der Brenner Autobahn bereitzustellen hätte. Da die Annuitäten auf mindestens 15 Jahre laufen, somit pro Jahr zirka 100 Millionen Schilling betragen, ergäbe dies auch wesentlich niedrigere Jahrestangenten, als der Bund während des Baues an Mitteln aufzubringen hätte. Der Bau der Brenner Autobahn mit Kredit wird daher den Bund in den nächsten fünf Jahren finanziell entlasten und auch dann nur mit so geringen Beträgen in Anspruch nehmen, daß die Bundesmittel praktisch ungeschmälert für die dringenden Bauvorhaben der Bundesländer, wozu allerdings auch — und hier möchte ich noch einmal auf die Ausführungen des Kollegen Horejs zurückkommen — die Inntal Autobahn gehört, zur Verfügung stehen.

Aber auch der Bund selbst geht mit diesem Finanzierungsgesetz kein Abenteuer ein. Je schneller diese Brenner Autobahn, die ja doch einmal gebaut werden muß, gebaut wird, umso billiger wird sie sein, und zwar nicht nur wegen der steigenden Baukosten, sondern auch wegen der mit Sicherheit zu erwartenden Mautrentabilität.

Die Brenner Autobahn ist eine Sammelschiene für den Südverkehr, ausgestattet noch dazu mit der einmaligen Attraktion österreichischer Baukunst und Landschaft. Der Durchgangsverkehr ist bereit, auch eine höhere Maut zu zahlen, weil dem kleinen Land die teureren Baukosten für ein rascheres Durchfahrenwerden nicht zugemutet werden können. Solange Europas Straßen noch mautpflichtig sein dürfen — und diese Zeit wird meines Erachtens nicht unbegrenzt sein — ruft diese außerordentliche und einmalige Situation geradezu nach einer solchen Lösung, die sich, wenn sie Rücksicht nimmt auf die einheimischen Bedürfnisse und auf den einheimischen Fremdenverkehr, zum Vorteil aller, auch des Bundes, aber letztlich auch der europäischen Staaten auswirken wird. Der Bund geht jedenfalls nicht nur kein Risiko, sondern mit großer Wahrscheinlichkeit ein gutes Geschäft ein. Wer es heute noch nicht glauben will, wird in längstens zehn Jahren erkennen, daß der Nationalrat mit der Annahme dieses Gesetzes eine wirklich unternehmerische Tat gesetzt hat, für die ihm eine spätere Generation dankbar sein wird. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Als nächster Redner ist der Herr Abgeordnete Jonas zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Jonas (SPÖ): Meine Damen und Herren! Einige Bemerkungen des Herrn Abgeordneten Dr. Fiedler haben mich veranlaßt, mich zum Wort zu melden. Ich möchte verhindern, daß es rund um die Beratungen über diese Gesetzesvorlage zu einer Legendenbildung kommt, und das soll wenigstens in den Protokollen des Nationalrates zum Ausdruck kommen.

Herr Abgeordneter Fiedler hat in seiner Rede einen versteckten Angriff gegen die Verantwortlichen der Wiener Gemeindeverwaltung gerichtet, als er gesagt hat, daß keiner der Kompetenten und Verantwortlichen im Wiener Rathaus die Entwicklung des Verkehrs vorhergesehen hat. Damit wollte er augenscheinlich sagen, daß auf dieses Versehen manches zurückzuführen ist, was heute beklagt wird.

Aber in einem anderen Teil seiner Rede hat er den Gegenbeweis dafür angetreten, denn er hat gesagt, daß die heutige Gesetzesvorlage den Schlußpunkt hinter einen langen und un-

Jonas

erquicklichen Streit zwischen der Gemeinde Wien und dem Bund setzen wird.

Ich habe mir in der Eile von meinem Büro einiges Material über diese Angelegenheit herüberschicken lassen und möchte dem Hohen Hause nicht vorenthalten, daß in dieser Angelegenheit zwischen der Gemeinde Wien und dem Handelsministerium eine jahrelange Korrespondenz — ich muß leider feststellen: eine erfolglose Korrespondenz — stattgefunden hat. Ich sage nochmals: In der Eile habe ich mir Material herüberbringen lassen. Ich vermerke meine Schreiben vom 1. Februar 1960, 13. Februar 1961, 16. Mai 1961, 7. Juli 1961, 18. Mai 1962, 23. Mai 1962, 17. August 1962, 1. Februar 1963 und 12. September 1963.

Um dem Hohen Hause zu zeigen, wie kompliziert und — wie der Herr Abgeordnete Fiedler mit Recht gesagt hat — unerquicklich die Situation für die Gemeinde Wien war, will ich einen der Briefe hier vorlesen, aus dem, glaube ich, mit aller Deutlichkeit hervorgeht, worum es sich immer wieder gehandelt hat.

Mein Brief vom 1. Februar 1963 lautet:

„An den Herrn Bundesminister!

Wie Ihnen ohne Zweifel bekannt, bemüht sich das Land Wien seit Jahren um eine bescheidene und verhältnismäßige Angleichung seines Bundesstraßennetzes an die Bundesstraßennetze der übrigen Bundesländer. Mit Schreiben vom 1. 2. 1960 und 18. 5. 1962 habe ich ausführliche, technisch und rechtlich begründete Vorschläge erstattet, die Sie schließlich mit Schreiben vom 23. 5. 1962 aus formalen Gründen unter Hinweis auf den Beschluß des Nationalrates vom 11. 3. 1959, vorläufig bis zum Jahre 1964, abgelehnt haben. Ich habe die Unhaltbarkeit der Argumente dieser Ablehnung mit Schreiben vom 26. 7. 1962 ausführlich dargelegt und gleichzeitig Beispiele angeführt, in denen sich Ihr Ministerium der erwähnten Argumente anderen Bundesländern gegenüber nicht bedient hat. Zu meinem lebhaften Bedauern blieb dieses Schreiben bisher ohne Antwort.

Wie in meinem letzten Schreiben muß ich neuerlich den Standpunkt mit Nachdruck vertreten, daß es für das Land Wien unerträglich ist, in der Frage der Bundesstraßen derart schlecht behandelt zu werden im Gegensatz zu den übrigen Bundesländern. Ihr Ministerium zeigt keinerlei Bereitschaft, konkret über die sachliche Berechtigung der vom Land Wien geäußerten Erweiterungswünsche zu verhandeln, um wenigstens grundsätzlich zu einer Einigung zu kommen. Es geht nicht an, daß im Land Wien von dem rund 9262 km langen Bundesstraßennetz nur 15 km liegen,

d. s. 0,16 Prozent. Als Vergleich hiezu sei bemerkt, daß in Wien ca. 23 Prozent der österreichischen Bevölkerung lebt, im Jahre 1961 ca. 22 Prozent der österreichischen Kraftfahrzeuge registriert waren und von der Mineralölsteuer sowie vom Bundeszuschlag zur Mineralölsteuer im Jahre 1961 in Wien je 42,5 Prozent aufgebracht wurden. Demgegenüber betrug der Ertragsanteil Wiens am Gesamtaufkommen der Mineralölsteuer im Jahre 1961“ — ich füge hinzu: nicht am Zuschlag zur Mineralölsteuer — „8,9 Prozent.“ Also 42,5 Prozent auf der einen Seite, 8,9 Prozent auf der anderen Seite. „Aus dem Gesamtaufkommen des Bundeszuschlages zur Mineralölsteuer hat das Land Wien mit Rücksicht auf die geringe Länge der Bundesstraßen in Wien nichts zu erwarten.

Im Hinblick auf diese schon wiederholt dargebrachten Darlegungen muß ich mit allem Nachdruck um Revision der bisherigen negativen Einstellung gegenüber den berechtigten Angleichungswünschen des Landes Wien an die der übrigen Bundesländer auf dem Gebiete der Bundesstraßen ersuchen.

Mit dem Ausdruck vorzüglicher Hochachtung.“

Meine Damen und Herren! Ich sage nochmals: Es war ein unerquicklicher Streit; ich persönlich bin vielleicht eines der Opfer dieses Streites gewesen. Ich habe weder in der öffentlichen Diskussion noch in den amtlichen Verhandlungen jemals eine Bevorzugung Wiens verlangt. Ich habe keine Vorrechte verlangt, ich habe gar nichts verlangt, sondern ich habe immer wieder darauf hingewiesen, daß der Bund die Bundesländer gleichermaßen zu behandeln hat und daß es unerträglich ist, daß Wien so ungerecht behandelt wird. Diese Behauptung, daß Wien unberechtigt verkürzt wird und ungerecht behandelt wird, wurde mir immer wieder übelgenommen.

Zum Beispiel hat noch der ÖVP-Pressedienst vom 15. November 1963 unter dem Titel „SP-Einspruch gegen Straßengesetz fadenscheinig begründet“ folgendes geschrieben: „Aber auch das bereits zum Überdruß vorgebrachte Argument der angeblichen Benachteiligung Wiens ...“ und so weiter.

Meine Damen und Herren! Das war am 15. November. Am 11. Dezember, also nicht ganz vier Wochen später, hat der österreichische Nationalrat bestätigt, daß Wien ungerecht behandelt wird. Es geschah das in der Entschlußfassung in der Sitzung vom 11. Dezember 1963, in der es heißt: „Die im Entwurf der Novelle 1963 zum Bundesstraßengesetz vorgesehene Übernahme von zwei Straßenzügen als Verbindung von der Westautobahn zur Südautobahn durch den Bund beseitigt noch

Jonas

nicht die Benachteiligung des Bundeslandes Wien auf dem Gebiete des Straßenwesens.“ Wer es also hören und lesen will, hat hier die ausdrückliche Bestätigung des Nationalrates über diese Fakten.

Meine Damen und Herren! Ich sage noch einmal: Wir haben nie ein anderes Recht verlangt, als es die anderen Bundesländer haben. Wir wollen keine Bevorzugung für Wien, aber wir wollen auch, daß die Notwendigkeiten Wiens und daß die Leistungen Wiens auf dem Gebiet der Steuerzahlung zum Ausdruck kommen. Ich sage noch einmal, damit keine Legendenbildung entsteht: Ich freue mich auch persönlich, daß es zu dieser Lösung gekommen ist, aber ich kann dem Nationalrat nicht vorenthalten, daß das noch keine Lösung des Problems ist; es ist eine Teillösung. Denn die Entwicklung geht weiter, die Bedürfnisse Wiens sind mit diesem Beschluß nicht gedeckt. Wir werden dem Handelsministerium beziehungsweise dem Nationalrat in der Folge noch weitere Notwendigkeiten Wiens vorlegen.

Meine Damen und Herren! Ich habe selbst auch das Gefühl, daß dieser Gesinnungswandel, der in diesem Gesetzentwurf zum Ausdruck kommt, nur zu verstehen ist, wenn man an die bevorstehenden Wahlen in Wien erinnert. In diese gleiche Kategorie schließe ich auch die Rundfunkrede des Herrn Bundeskanzlers ein, die ich mit allergrößtem Vergnügen gehört habe, weil damit endlich zum Ausdruck kommt, daß man auch andernorts die Bedürfnisse und die Rechte Wiens anzuerkennen bereit ist. Mein Vergnügen beim Anhören dieser Rede hat darin bestanden, daß ich mir gedacht habe: Das hat die Wiener ÖVP notwendig gehabt, daß ausgerechnet ein Salzburger kommen und ihr sagen muß, was Wien bedeutet und wie wichtig es ist, daß man die Bedürfnisse und die Notwendigkeiten Wiens anerkennen muß. *(Heiterkeit bei der SPÖ.)*

Meine Damen und Herren! Ich freue mich, daß es zu diesem Beschluß kommt. Aber ich werde im Interesse Wiens — und dazu bin ich verpflichtet — die weiteren Bedürfnisse anmelden, und ich werde, auch wenn es in Zukunft wieder so schwierig sein sollte, dabei nicht müde werden.

Es steht für mich außer Zweifel, daß die Gesetzesbeschlüsse heute gefaßt werden. Die Lösung steht dann aber erst auf dem Papier. Ich hoffe, daß die Ausführung dieser Beschlüsse nicht so lange dauern wird wie die Vorgeschichte der heutigen Gesetzesvorlage. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Weiter zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Marwan-Schlosser. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Marwan-Schlosser** (ÖVP): Hohes Haus! Schon die Anzahl der Redner zu diesen beiden Gesetzesvorlagen beweist, welche Bedeutung man dem Straßenbau in Österreich beimißt. Ich brauche mich über die wirtschaftlichen Notwendigkeiten nicht weiter zu äußern, da das bereits mein Freund Helbich getan hat.

Ich erlaube mir aber, als Redner aus Niederösterreich zu zwei Punkten Stellung zu nehmen: erstens zu den Bundesstraßen und zweitens zum Autobahnausbau.

Hinsichtlich der Bundesstraßen möchte ich nur bemerken, daß das Gesetz nicht viel mehr bringt als die Tatsache, daß aus 9343 km Bundesstraßen durch das neue Gesetz 9294 km werden, also in der Gesamtauswirkung nach meinen Berechnungen um 50 km weniger. Natürlich kann in lokaler Hinsicht die eine oder andere Lösung, die im Gesetz enthalten ist, von großer Bedeutung sein, aber das allein ist schon der Beweis dafür, daß dieses Gesetz und diese Abänderung durchaus nicht an das heiße Eisen herangeht, das die Bundesstraßen darstellen.

Ich möchte nicht in den Fehler verfallen, hier etwa die Finanzausgleichsverhandlungen vorwegnehmen zu wollen und heute schon in einer weitgehenden Debatte die Forderungen Niederösterreichs auf den Tisch knallen, so wie es bereits von seiten Wiens getan worden ist.

Umsomehr bin ich aber erstaunt über die Bemerkung des Herrn Bürgermeisters Jonas, der soeben erklärt hat, daß es sich um eine Wahltaktik handelt, wenn sich nunmehr sogar die ÖVP mit Wien befaßt und in diesem Gesetz schon ein Entgegenkommen festzustellen ist. Ich weiß wirklich nicht, Herr Bürgermeister Jonas, zu welchem Zeitpunkt dann ein ÖVP-Politiker an die Lösung einer Frage herangehen soll. *(Abg. Jonas: Vor acht Jahren! — Abg. Dr. Migsch: Wenn es sachlich notwendig ist!)* Ich komme noch darauf zu reden, Herr Bürgermeister. Ich darf aber feststellen: Es ist sehr ungut, wenn in eine sehr sachliche Debatte ziemlich unsachliche Bemerkungen hineingetragen werden, wie es vorhin der Herr Abgeordnete Holoubek gemacht hat, und nun ist der Herr Bürgermeister Jonas noch unsachlicher geworden. *(Beifall bei der ÖVP. — Abg. Holoubek: Das werden Sie beurteilen! Sie sind sachlich jetzt, was?)* Ich darf darauf eine Antwort geben. Das darf ich mir auch gegenüber einem Bürgermeister erlauben. *(Heiterkeit bei der SPÖ. — Abg. Dr. Tull: Sie werden es nie werden! — Abg. Holoubek: Das ist die Sachlichkeit!)*

Meine Damen und Herren! Nachdem die Redner anderer Bundesländer vorgeprellt sind

Marwan-Schlosser

und Forderungen angekündigt haben, darf ich auch sagen, daß bei den bevorstehenden Budgetverhandlungen und bei den Finanzausgleichsverhandlungen auch Niederösterreich Forderungen stellen wird. Ich möchte zwei davon hier bekanntgeben.

Die erste Forderung betrifft die Errichtung von mindestens zwei Donaubrücken im Raume von Niederösterreich, und zwar die eine bei Deutsch Altenburg und die andere bei Melk, Brücken, die deshalb notwendig sind, weil die Rollfahren dort den Verkehr einfach nicht mehr bewältigen können.

Die zweite Forderung ist, daß mindestens 1000 km Durchzugsstraßen in Niederösterreich vom Bund übernommen werden. Gerade diese Forderung darf ich sehr sachlich begründen. Ich darf darauf hinweisen, daß das Verhältnis zwischen Bundesstraßen und Landesstraßen in den Bundesländern Burgenland, Kärnten, Salzburg und Tirol 1:1 beziehungsweise 1:1,2 ist, in den Bundesländern Vorarlberg und Steiermark ist das Verhältnis zwischen Bundesstraßen und Landesstraßen 1:2,3, Niederösterreich hat aber derzeit zwischen Bundesstraßen und Landesstraßen ein Verhältnis von 1:3,45. Diese ganz offensichtliche Benachteiligung Niederösterreichs muß einer Klärung zugeführt werden. *(Abg. Holoubek: Rechnen Sie erst das Verhältnis in Wien aus!)*

Auch dazu einige Worte, Herr Kollege. Niederösterreich hat 3053 km Bundesstraßen, 10.635 km Landesstraßen und 23.711 km Gemeindestraßen. Ich habe jetzt zum ersten Mal vom Herrn Abgeordneten Holoubek gehört, daß das Wiener Gemeindestraßennetz 2030 km umfaßt. Darin liegt wohl ein ganz gewaltiger Unterschied, der seine gerechtfertigte Berücksichtigung finden muß, ohne daß ich mich als Niederösterreicher hier zum Verteidiger oder Fürsprecher der Wiener Interessen machen will. *(Abg. Holoubek: Vergleichen Sie eine Gemeindestraße mit Wiener Straßen?)* Ich habe nur Ihre Zahlen aufgegriffen. Sie haben gesagt, das sind Gemeindestraßen, Herr Kollege. Ich kann wirklich nicht mehr tun, als Ihrer Rede zuzuhören. Ich wollte dieses Argument gar nicht bringen. Nur weil Sie das gesagt haben, habe ich mich verpflichtet gefühlt, darauf einzugehen. *(Der Präsident übernimmt den Vorsitz.)*

Meine Damen und Herren! Ich habe erwähnt, daß wir heute keine Finanzausgleichsverhandlungen zu führen haben, aber Niederösterreich hat hier als das Stiefkind der großen Familie der Straßenverwaltung Österreichs rechtzeitig seine Forderungen zu erheben und anzukündigen.

Zum Autobahnnetz selbst. Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die heutige No-

velle besagt folgendes: Zu den bisher beschlossenen 1086 km kommen weitere 291 km dazu mit einer Gesamtbausumme von 9,5 Milliarden Schilling. Mein Freund Helbich hat bereits ausgeführt, daß wir — wenn ich die Zahl richtig in Erinnerung habe — für die Fertigstellung des Autobahnnetzes noch rund 20 Milliarden Schilling benötigen werden. Ebenso deutlich hat er aber ausgeführt, daß im Vergleich zu den Wünschen, die an Blähungen leiden, die Zuweisungen an Geldmitteln zum Ausbau der Autobahnen auf jeden Fall der Schwindsucht verfallen sind.

Wir müssen daher bei den bevorstehenden Budgetverhandlungen unbedingt dem Antrag des Handelsministers Rechnung tragen. Wenn der Nationalrat ernstlich daran denkt, alle diese Pläne zu verwirklichen, dann müssen dem Handelsminister in absehbarer Zeit auch die entsprechenden Mittel zur Verfügung gestellt werden. *(Beifall bei der ÖVP.)*

In diesem Zusammenhang habe ich nur eine Bitte, und diese Bitte möchte ich im Interesse der betroffenen Kraftfahrer aussprechen, ich möchte nicht einmal sagen: im Interesse der Niederösterreicher, sondern ich möchte sagen: im Interesse der Wiener und Niederösterreicher, aber letzten Endes aller betroffenen Kraftfahrer. Diese Bitte geht dahin, daß an den begonnenen Teilstücken der Autobahn unbedingt weitergearbeitet werden soll und daß sie fertiggestellt werden sollen.

Ich meine damit im speziellen die Südumfahrung von Wien. Diese hat eine Länge von 38 km. In diesen Teil der Autobahn wurden bereits von seiten der Reichsautobahn — valorisiert gerechnet — 210 Millionen Schilling hineingesteckt, und in den letzten Jahren wurden weitere 160 Millionen Schilling verbaut. Und nun mußten wir, vor allem die dortige Bevölkerung, zur Kenntnis nehmen, daß seit einiger Zeit die Arbeiten, natürlich mangels Geldes, eingestellt worden sind. Meine Damen und Herren! In dieser Trasse wurden bereits 370 Millionen Schilling verbaut! Ich habe hier eine Mappe mit Bildern, die mir von Freunden zur Verfügung gestellt wurde, womit ich Ihnen zeigen könnte, daß viele Brückenbauten bereits fertiggestellt sind, daß viele Objekte mitten im Bau stengelassen worden sind. Also 370 Millionen Schilling wurden in den Grund und Boden hineingearbeitet, ohne daß sie einer Nutzung zugeführt wurden. Je länger man dieses Kapital liegen läßt, umso weniger wird es wirtschaftlich nutzbar, umso mehr werden Zeitschäden die dort investierten Gelder wieder verschlingen.

Meine Damen und Herren! Wenn wir dieses Stück von Steinhäusl bis zum Kreuzungspunkt Vösendorf — das ist das, was ich hier

Marwan-Schlosser

als „Südmufahrung Wien“ bezeichnen möchte — ansehen, können wir feststellen, daß 90 Prozent der in Frage kommenden Grundstücke schon eingelöst sind, daß darüber hinaus auf der ganzen Strecke die Erdschüttung schon weitestgehend erfolgt ist, daß viele, viele Brücken fertig sind, aber mit dem Bau von noch mehr Brücken begonnen wurde.

Wenn ich diese Strecke von 38 km zergliedere, um wenigstens zu einer raschen Teilmützung zu kommen, dann darf ich hier im besonderen zwei Stücke der Trasse hervorheben: Das erste Stück ist die Trasse von Steinhäusl bis Alland. Die Straßenlänge beträgt 10,5 km. Es ist notwendig, daß dort zwei Brücken gebaut werden, daß eine Hangbrücke noch vervollkommenet wird und auf die ganze Strecke eine Bitumenkiesdecke aufgebracht wird. Um diese 10,5 km sofort dem Verkehr und der Benützung zuzuführen, würden lediglich 60 Millionen Schilling benötigt. Damit würde nach der Schätzung von Fachleuten erreicht werden, daß mindestens 20 Prozent des Durchzugsverkehrs oder des „Ums-Eck-Verkehrs“, wie man sagt, von Wien abgelenkt werden, denn von Steinhäusl fährt man dann nicht nach Preßbaum, sondern in Richtung Alland. Dort wird man in die Landesstraßen eingebunden und kann sehr flüssig und zügig entweder nach Mödling oder Baden, von dort auf die Autobahn oder auf einer Bundesstraße nach Berndorf fahren. Dies allein würde bedeuten, daß in Zeiten der Verkehrsspitzen der Verkehr, der aus dem Raum Sankt Pölten in den Raum von Wiener Neustadt geht, nicht durch Wien — ums Eck — müßte. In Verkehrsspitzenzeiten wären dann nicht zwei Stunden Fahrzeit notwendig, sondern die Strecke von Steinhäusl nach Baden könnte in 30 Minuten durchfahren werden.

Diese wirtschaftliche Bedeutung allein in Verbindung mit der Auflockerung des doch sehr stockenden Verkehrs in Wien wäre dazu angetan, schlagkräftig zu beweisen, daß man die dort investierten Gelder rasch einer Nützung zuführen sollte. Dazu kommt noch ein sehr bedeutsamer Grund, nämlich daß diese Strecke mit einer Länge von 10,5 km durch Wienerwald-Gebiet führt. Die dortigen Wienerwald-Gemeinden sind keine Industriegemeinden und haben auch sonst keinen wesentlichen Anteil am wirtschaftlichen Aufschwung in Österreich gehabt. Durch diese Trassenführung wäre es immerhin möglich, diese Gemeinden dem Fremdenverkehr zu erschließen. In manchen Gemeinden könnte vielleicht auch der Gedanke verwirklicht werden, ein sogenanntes Erholungsdorf zu werden.

Für die Wiener gibt es noch einen anderen Grund, warum dort ausgebaut werden sollte.

Derzeit wird die Strecke bis Wien-Auhof ausgebaut. Aber auch wenn dieses Straßenstück fertig ist, wird der Rückstauraum sicherlich bis Preßbaum hinausreichen, da in Wien das Problem der Verkehrszügigkeit noch nicht gelöst ist. Dem stehen noch immer Grundeinlösungsschwierigkeiten und ähnliche Gründe entgegen; ein Autobahn-Kilometer in Wien kostet 50 Millionen Schilling. Dazu kommt dann noch der Ausflüglerverkehr, der derzeit, wenn er über Preßbaum nicht herein kann, über Laab im Walde ausweicht. Die Landesstraße dort ist schmal und sehr schlecht, kann aber nicht instandgesetzt werden, solange der Parallelverkehr von der Baustelle des Autobahnzubringers abgelenkt werden muß. Das alles sind Gründe, warum ich im Interesse aller Autofahrer dafür eintrete, daß dieses Teilstück mit 60 Millionen Schilling Kosten raschestens und schnellstens vollendet wird.

Noch ein zweites Teilstück ist von Bedeutung, allerdings in ganz anderer Art. Auch am Knotenpunkt Vösendorf wurden Geldmittel eingesetzt, um den Autobahn-Südring bis Brunn zu führen. 15 Millionen Schilling wären zum Bau einer Brücke, einer Resterdschüttung und für die Bitumenkiesdecke nötig, um diese 4,5 km benützbar zu machen. Diese Strecke hätte allerdings für Wien nur lokale Bedeutung. Der ganze Verkehr aus dem Raum Perchtoldsdorf, Rodaun, Liesing, Brunn könnte auf dieser Straße abgewickelt werden. Damit könnte eine wesentliche Entlastung der stark frequentierten Triester Bundesstraße eintreten und eine Entfächerung des Verkehrs im ganzen Südgebiet von Wien.

Meine Damen und Herren! Ich habe das deshalb so ausführlich gebracht, weil wir sehr betrübt sind. In diese Südmufahrung wurde bisher viel Geld hineingesteckt, aber augenblicklich wird infolge des Geldmangels nicht weitergearbeitet. Wir sind davon überzeugt, daß es unbedingt notwendig ist, den Bau dieses Teilstückes noch heuer in Angriff zu nehmen, um schnellstens mit geringen Mitteln einen großen Erfolg erzielen zu können. Der Ausbau der Reststrecke ist dann nur mehr eine Frage des Geldes und der verkehrstechnischen Vernunft.

Gerade in den letzten Tagen haben wir gehört, daß das Flugzeugunglück über Wien eine sehr große Erregung und Empörung der Bevölkerung nach sich gezogen hat. In diesem Zusammenhang war in Zeitungen zu lesen, daß die Wiener Bevölkerung auch Tankerunfälle beängstigen. Will man die Tankerzüge um Wien herumführen, wäre es auch aus diesem Grund notwendig, den Rest des Ringes der Südmufahrung rasch und mit geringen Mitteln — es handelt sich noch um etwa

Marwan-Schlosser

200 Millionen Schilling — zu schließen. Das wäre notwendig, um den Schwer- und Fernverkehr aus Wien herauszunehmen.

Ich habe Ihnen diese Wünsche für eine Sofortrealisierung vorgetragen. Darüber hinaus liegt uns Niederösterreichern noch das Problem sehr am Herzen, daß man sich schnell über die Trassenführung der Autobahn im Raum Wiener Neustadt nach Allhau einigen soll. Derzeit sind drei Trassenführungen spruchreif. Eine davon führt über Grimmenstein und Krumbach nach Allhau. Wir Niederösterreicher sind der Auffassung, daß die Strecke über Krumbach und Hochneukirchen aus verkehrstechnischen Gründen, aus Billigkeitsgründen — weil sie die geringsten Baukosten beanspruchen würde —, aber auch aus Gründen der Fahrdynamik die richtige Strecke wäre. Wir bitten nicht deswegen um eine rasche Entscheidung, weil wir drängen wollen, daß mit dem Bau dieses Autobahnstückes schon nächstes oder übernächstes Jahr begonnen wird. Aber, meine Damen und Herren, verstehen Sie doch, was mit der Trassenplanung zusammenhängt. Die einzelnen Gemeinden sind orientiert: Es ist möglich, daß die Autobahn dort durchgeführt wird. Sie hemmen daher jedes weitere Bauvorhaben. Es ist also notwendig, eine schnelle Klärung herbeizuführen, damit man weiß, welche Autobahntrasse verwirklicht wird, und daß die anderen Gebiete, in denen derzeit Baubeschränkungen bestehen, für eine weitere Verwertung freigemacht werden. Darüber hinaus soll man sich auch deshalb rasch einigen, damit man lange Zeit hat, die Grundstückseinlösungen zu erledigen. Wenn dann einmal mit dem Autobahnbau begonnen wird, gibt es wenigstens keine Schwierigkeiten mit den Grundstücken.

In diesem Sinne darf ich meine Ausführungen beenden. Ich richte an den Herrn Handelsminister und an seine beiden Staatssekretäre die Bitte, daß noch im heurigen Jahr wenigstens mit dem Bau der beiden von mir bezeichneten Teilstücke der Südumfahrung, nämlich Steinhäusl bis Alland und andererseits Vösendorfer Knotenpunkt bis Brunn, begonnen werden möge, weil wir der Ansicht sind, daß damit etwas Gutes für den Straßenverkehr in Österreich getan wird. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident: Zum Wort ist der Herr Abgeordnete Dipl.-Ing. Hämmerle gemeldet. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dipl.-Ing. **Hämmerle** (ÖVP): Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich hoffe, daß ich mich als Schlußlicht kurz fassen kann, weil ich nach dieser langen Debatte den Eindruck habe,

daß meine Worte nur zu einer weiteren Verwirrung darüber, was nun wirklich den Vorrang haben soll, beitragen können. *(Heiterkeit.)*

Es freut sich mit den Tirolern jeder Österreicher, wenn wieder ein Stück unseres geplanten Autobahnnetzes verwirklicht werden kann. Es liegt mir daher fern, in irgendwelcher Weise gegen die heute zu beschließende Vorlage aufzutreten oder gar gegen diese zu stimmen. Mit der Art der Finanzierung — mein Vorredner Dr. Bassetti bezeichnete sie richtigerweise als eine Vorfinanzierung — bin ich schon deshalb einverstanden, weil ich weiß, daß es nur eine Strecke in Österreich gibt, die überhaupt mit einer Maut belegt werden kann, und das ist die Brennerstrecke. Diese kann der Fremde als den Anfang eines Systems von Mautstraßen betrachten, die ihn in Italien dauernd verfolgen, und er wird die Brennerstrecke deshalb nicht besonders fürchten. Das ist der eine Grund.

Der andere wird klar, wenn man bedenkt, daß es völlig unmöglich wäre, für die Rheintal Autobahn eine Maut einzuführen, da auf der anderen Seite des Rheins eine Schweizer Autobahn und in Deutschland die Autobahnen ohne Maut befahren werden können.

Was mich dennoch bewegt, hier zu sprechen, das ist die Art und Weise der Vorverhandlungen und die geradezu olympische Geschwindigkeit, mit der ohne Beachtung mannigfacher Einwände seitens der Kammern und anderer interessierter Instanzen und ohne Einholung und Prüfung wichtigster statistischer Zahlen voreilige Beschlüsse von großer Tragweite gefaßt werden konnten. Bei aller Freude darüber, daß „irgendwo“ etwas geschieht, bleibt doch ein bitterer Tropfen bei den trauernden Hinterbliebenen, deren geplante Autobahnstrecken in ihrem Ausbau zugunsten dieses Projektes unter Umständen weit in die Zukunft zurückgestellt werden müßten, eines Projektes, dem ein rein sachlicher Beobachter, auch untermalt durch statistisches Material, nicht so unbedingt den Primat einräumen müßte.

Auf der anderen Seite wissen die „Salzburger Nachrichten“ vom 24. April 1964 zu berichten, daß die Italiener wohl geneigt sind, die Autostraße von Modena nach Bozen bald in Angriff zu nehmen, aber nicht die Strecke Bozen—Brenner, für die weder fertige Planungen noch irgendwelche Termine für die Ausführung bestehen. Man erinnert sich unwillkürlich an die Timmeljochstraße, welche auf österreichischer Seite schon seit einigen Jahren fertiggestellt wäre, während die Italiener keine Anstalten treffen, ihren Teil bis zur Grenze fertigzustellen.

Dipl.-Ing. Hämmerle

Da noch kaum geahnt werden kann, wie hoch die Mauteingänge sein werden, ist immerhin zu befürchten, daß der Bund als Ausfallshaftungsträger in stärkstem Maße in Anspruch genommen werden könnte. Da diese Mittel nur dem Zuschlag zur Mineralölsteuer entnommen werden können, werden andere, vielleicht ebenso wichtige Autobahnprojekte unter Umständen auf Jahre hinaus zurückgestellt werden müssen. Ich denke dabei im speziellen an die Rheintal Autobahn und möchte dazu kurz einiges deponieren.

Die Vollversammlung der Vorarlberger Handelskammer hat in einer Resolution die eheste Bereitstellung von Mitteln für den Ausbau dieses wichtigen Straßenzuges gefordert und durch einleuchtende Zahlen untermauert. Die Vorarlberger Bevölkerung von etwa 230.000 Einwohnern konzentriert sich zu 66 Prozent in 34 Gemeinden des Rheintales, wo die Bevölkerung in zehn Jahren um 21 Prozent zugenommen hat; im übrigen Land um 16,9 Prozent. Dieser Konzentrationsprozeß hält weiter an. Das Vorarlberger Rheintal ist auch der wirtschaftliche Schwerpunkt des Landes. Von den 110.000 Berufstätigen — ich habe nur die Zahlen von 1961 — entfielen 66,7 Prozent auf die Rheintal-Gemeinden. In der gewerblichen Wirtschaft ist diese Zahl sogar 72,7 Prozent. Von 440 Industriebetrieben haben 77 Prozent dort ihren Sitz.

Auch das Pendlerwesen spielt eine große Rolle. Aus der Statistik der Vorarlberger Landesregierung von 1955 entnehmen wir, daß 29 Prozent aller Arbeitnehmer — der österreichische Durchschnitt liegt bei 21 Prozent — nicht an ihrem Wohnsitz arbeiten.

Nicht minder ins Auge fallend ist der Fremdenverkehr. 640.000 Fremde mit 4.069.400 Nächtigungen reisten zu 83 Prozent mit Autos ein. Nicht in diesen Zahlen enthalten ist der Durchzugsverkehr und der Wochenendausflugsverkehr auf der Bundesstraße 1, die lange enge Ortsdurchfahrten hat und unerträglich überlastet ist. Diese Ortsdurchfahrten mit erheblichen Geschwindigkeitsbeschränkungen und Gefahrenstellen setzen die Leistungsfähigkeit dieser wichtigsten Verkehrsader des Landes stark herab.

Um Sie nicht länger aufzuhalten, will ich nur noch das objektivste Bild erwähnen, das die Verkehrszählungen ergeben. Wenn man berechtigterweise den Ziel- und Quellverkehr der großen Städte — Innsbruck-Ost, Graz—Gleisdorf, Klagenfurt-West — ausklammert, weil dieser nur kurze Strecken beansprucht, so liegt die Bundesstraße 1 mit den Tages- und Stundendurchfahrten weitaus an der Spitze. Die neue Autobahntrasse

müßte den Verkehr der Bundesstraße 1 und 202 — das ist die Harder Brücke aus Richtung Schweiz — aufnehmen, was nach den Zahlen des Jahres 1960 einen Tagesdurchschnitt von 18.452 Kraftfahrzeugen ergeben und was, ausgenommen Innsbruck mit 15.291 und, wie gesagt, auch Graz mit 11.005, alle anderen um das Doppelte überflügeln würde. Die Zahl für den Brennerpaß beträgt, nebenbei erwähnt, 2911. Warum sie so klein ist, hat in richtiger Weise mein Kollege Dr. Bassetti erwähnt.

Ich darf zum Schluß noch erwähnen, daß auf deutscher Seite vier Bundesstraßen nach Lindau — von München die Bodensee-Straße, von Friedrichshafen, Ulm—Ravensburg—Lindau, die Alpenstraße Oberstdorf—Lindau — neu ausgearbeitet werden, die Autobahnen München—Lindau, Ulm—Lindau und Stuttgart—Lindau in Planung sind und daß alle diese Straßenzüge in unsere Autobahn einmünden sollen. Damit erübrigt sich wohl jede weitere Begründung, dieses vordringlichste aller Autobahnstücke in Österreich in Angriff zu nehmen.

Ich gebe daher der Hoffnung Ausdruck, daß das heute zur Beschlußfassung vorliegende Geschäftsstück und seine Finanzierung — ich unterstütze diese Beschlußfassung — kein Hindernis sein sollen, sich dringend mit dem Studium der nächstwertigen Strecke zu befassen und in absehbarer Zeit „grünes Licht“ für die Finanzierung und den Startschuß zu geben.

Ich habe heute vielleicht etwas zuviel pro domo als zur Sache gesprochen. Lassen Sie mich deshalb mit einem Hinweis schließen. Als Föderalist — und als solcher stehe ich wohl auf dem legalen Boden der Bundesverfassung und sehe ich mich mit den Vertretern anderer Bundesländer einig — möchte ich dringend anregen, den Einsprüchen der Landesregierungen und den Gutachten der Kammern auf Länder- und Bundesebene mehr Gehör zu schenken. Sosehr ich den Galopp des Amtsschimmels dem Schrittempo vorziehe, muß ich doch sagen, daß übereilte, fernschriftlich eingeholte Gutachten nicht ernst genommen werden können. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident: Zum Wort ist der Herr Abgeordnete Dr. Haselwanter gemeldet. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. **Haselwanter** (SPÖ): Hohes Haus! Herr Präsident! Mein Vorredner sagte etwas über die Verwirrung. Ich muß sagen: Es ist notwendig, etwas zu entwirren. Wenn über die Rheintal Autobahn in Vorarlberg gesprochen wird, so ist im besonderen festzustellen, daß die Ursache dafür, daß

Dr. Haselwanter

noch nicht einmal die Planung fertig ist, in Vorarlberg selbst liegt. Da ich weiß, daß der Herr Abgeordnete Dipl.-Ing. Hämmerle Mitglied des Vorstandes der Vorarlberger ÖVP ist, bitte ich ihn von dieser Stelle aus, darauf hinzuwirken und zu drängen, daß endlich die Vorarlberger Stellen so weit kommen, daß die Projektierung abgeschlossen werden kann. *(Zwischenruf des Abg. Dipl.-Ing. Hämmerle.)* Ich bin davon überzeugt, Herr Abgeordneter Hämmerle, daß dann Ihr Fraktionskollege, der Bundesminister für Handel und Wiederaufbau, alles tun wird, damit auch mit dem Bau der Vorarlberger Autobahn ehestmöglich begonnen wird. *(Beifall bei der SPÖ. — Zwischenrufe bei der ÖVP.)*

Präsident: Zum Wort ist der Herr Bundesminister Dr. Bock gemeldet. Ich erteile es ihm.

Bundesminister für Handel und Wiederaufbau **Dr. Bock:** Herr Präsident! Hohes Haus! Es war nicht meine Absicht, mich zum Wort zu melden, zumal von den Herren Abgeordneten das Thema Straßen- und Autobahnbau heute sehr ausführlich beleuchtet wurde. Da aber der Herr Abgeordnete des Hohen Hauses Bürgermeister Jonas in seiner Darstellung zum Problem des Wiener Straßenbauwesens in einer Art Stellung genommen hat, aus der man als Zuhörer schließen mußte, daß an den nicht befriedigenden Verhältnissen bei den Bundesstraßen in Wien das Handelsministerium beziehungsweise der jeweilige Ressortchef in diesem Ministerium schuldtragend ist, muß ich zur Steuer der Wahrheit einiges beichtigen.

Zunächst ist festzuhalten, daß bei der Schaffung des Bundesstraßengesetzes 1948 vom Land Wien keinerlei Wünsche wegen Übernahme von Straßen in das Bundesstraßennetz angemeldet wurden; das Land Wien hat sich damals mit der im Jahre 1937 getroffenen Regelung einverstanden erklärt. Es spricht gar nichts gegen diesen Tatbestand, wenn man festhält, daß man sehr bald darauf gekommen ist, daß das für Wien sicherlich ein unbefriedigender Zustand ist.

Herr Abgeordneter Jonas! Ich habe in unseren zahlreichen Unterredungen nie bestritten, daß ein solcher Zustand, daß eines der Bundesländer und damit die Bundeshauptstadt mit Bundesstraßen nicht oder kaum bedacht ist, ein unbefriedigender Zustand für Wien ist.

Das Hohe Haus hat in einer Resolution zum Budget 1959 den Beschluß gefaßt, anläßlich eines neuen Finanzausgleichsgesetzes die Frage der Landesstraßen allgemein zu regeln. Diese Resolution entspricht der Tatsache, daß alle Bundesländer, selbstverständlich eingeschlossen das Bundesland Wien,

zwar eine sehr große finanzielle Last für den Bau und die Erhaltung ihrer Straßen zu tragen haben, andererseits aber im Gegensatz zum Bunde über keine diesbezüglichen zweckgebundenen Einnahmen verfügen.

Es ist daher richtig, daß das Problem der Landesstraßen insgesamt einmal einer Lösung zugeführt werden muß. Freilich — ich glaube, einer der Herren Redner hat es schon gesagt — kann die Lösung, wenn sie sinnvoll sein soll, keineswegs darin bestehen, daß man einfach durch ein Bundesgesetz dem Bund neue Landesstraßen überträgt, ohne daß man für eine entsprechende finanzielle Bedeckung der Mehrlasten sorgt; denn in einem solchen Fall würde das ja nur bedeuten, daß in dem gleichen Ausmaß der vorhandenen budgetären Mittel soundso viel, womöglich tausende Kilometer Bundesstraßen mehr zu betreuen sind, was natürlich nur zu einer Verschlechterung der Leistung führen müßte. Man wird sich also zu dem Zeitpunkt der Beratung des neuen Finanzausgleichsgesetzes mit dieser Frage auch in der Richtung und vor allem in der Richtung zu befassen haben, wie man eine finanzielle Bedeckung für diese Mehrbelastung entweder beim Bund findet oder aber den Ländern eine zusätzliche finanzielle Einnahmequelle verschafft, damit die Landesstraßenbauprobleme für sie leichter lösbar sind.

Ich muß nun auch — im Gegensatz zum Herrn Abgeordneten Bürgermeister Jonas — hier feststellen, daß seit dem Jahre 1959 über Regierungsantrag keine Landesstraßen in Bundesverwaltung übernommen worden sind. Ich glaube, der Herr Abgeordnete Jonas hat die Übernahme der niederösterreichischen Straßen gemeint; aber diese geht auf einen Initiativantrag des Hohen Hauses zurück, und darauf steht dem Ministerium natürlich kein Einfluß zu. Auch was jetzt bezüglich des Bundeslandes Wien geschieht — das müßte man wirklich auch klar herausstellen —, ist keine generelle Übernahme bestimmter Landesstraßen in Bundesverwaltung, sondern ausdrücklich, wie dies in der Gesetzesvorlage ja ganz deutlich zum Ausdruck kommt, die Übernahme von Straßenzügen, die zu Autobahntrassen oder zu Zubringer- oder Verbindungsstraßen ausgebaut werden sollen oder zum Teil, wie etwa die Altmannsdorfer Straße, von der Gemeinde Wien schon ausgebaut wurden. Es gibt zwei Ausnahmen, die hier unter den Punkten 16 und 38 angeführt sind: Punkt 16 sieht vor eine Teilübernahme der Ödenburger Straße, aber dieses Straßenstück wird sich künftig ebenfalls eingliedern in das Zubringersystem zur Autobahn. Unter Punkt 38 finden Sie die Heiligenstädter Straße aufgenommen, die zwar keine Zubringerstraße zu einer Autobahn ist, aber durch

Bundesminister Dr. Bock

jenen Teil von Wien führt, der auch nach dem vorliegenden Bundesgesetz eben sonst überhaupt keinen Anschluß an eine Autobahn hat; um diesen Mangel auszugleichen, ist auch in dieses Bundesgesetz diese Landesstraße aufgenommen worden.

Damit bleibt — und damit gebe ich dem Herrn Abgeordneten Jonas wieder recht — das Problem der Wiener Landesstraßen natürlich ungelöst, und ich verstehe auch — ich sage das als Wiener selber — die Klage, daß das unbefriedigend ist. Aber die Lösung dieser Frage gehört in den Gesamtbereich dessen, was ich früher über den Bereich der Landesstraßen gesagt habe, wobei man sich also im Falle einer Regulierung zunächst über die finanziellen Auswirkungen klar sein muß.

Herr Präsident! Hohes Haus! Damit hoffe ich, die Situation bezüglich der Wiener Landesstraßen klargestellt zu haben.

Ich möchte zum Schluß auch noch namens der Staatssekretäre und vor allem namens der im Hause anwesenden Beamtenschaft des Handelsministeriums sagen: Wir sind sehr glücklich, daß wir nun auch in Wien im Zusammenhang mit dem Autobahnbau und dem Bundesstraßenbau etwas leisten können.

Was alle übrigen Wünsche betrifft, kann ich nur sagen: Hohes Haus! Je mehr Geld bewilligt wird, umso mehr Straßen werden vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau gebaut werden. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen. Die Herren Berichterstatter verzichten auf das Schlußwort.

Wir gelangen somit zur Abstimmung, die ich über jeden der beiden Gesetzentwürfe getrennt vornehmen werde.

Bei der getrennt durchgeführten Abstimmung werden

der Gesetzentwurf, betreffend die Abänderung des Bundesstraßengesetzes, mit den vom Ausschuß beschlossenen Abänderungen einstimmig, die Regierungsvorlage, betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck—Brenner, mit Mehrheit in zweiter und dritter Lesung zum Beschluß erhoben.

Die Ausschlußentschließung zum Bundesstraßengesetz wird einstimmig angenommen.

3. Punkt: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (400 der Beilagen): Bundesgesetz über die Ausprägung von Goldmünzen (Goldmünzengesetz) (410 der Beilagen)

Präsident: Wir gelangen zum 3. Punkt der Tagesordnung: Goldmünzengesetz.

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Dipl.-Ing. Fink. Ich bitte ihn, zum Gegenstand zu berichten.

Berichterstatter Dipl.-Ing. Fink: Hohes Haus! Die Ausschlußberatungen bezogen sich auf eine Regierungsvorlage, die eine Neuregelung des Rechtes der Ausprägung von Handelsmünzen vorsieht. Das Bundesgesetz vom 31. Jänner 1951 über die Ausprägung von Handelsgoldmünzen ist nämlich zum Teil überholt, zum Teil hat es sich als unzulänglich herausgestellt. Daher sollen unter anderem das Präge-monopol des Staates hinsichtlich der Handelsgoldmünzen strafrechtlich und die Verwendung des Wortes „Goldmünzen“ und die Bezeichnungen der auf Grund in- oder ausländischer Gesetze geprägten Münzen gesetzlich geschützt werden.

Der § 2 Abs. 1 der Vorlage bestimmt, daß die neugeprägten Goldmünzen in gewissen Belangen den gesetzlichen Vorschriften, die dafür in der Zeit ihrer seinerzeitigen Ausprägung in Geltung gestanden sind, entsprechen müssen. Nach den Erläuternden Bemerkungen ist diese Bestimmung so zu verstehen, daß die Ausstattung der wiederausgeprägten Goldmünzen den seinerzeitigen Vorschriften zu entsprechen hat.

Hohes Haus! Da die heutige Sitzung schon lange andauert, glaube ich im Sinne der sehr geehrten Damen und Herren vorzugehen, wenn ich den Bericht kürze und ausdrücklich darauf verweise, daß der Motivenbericht sehr klar und ausführlich gehalten ist.

Im Auftrag des Finanz- und Budgetausschusses beantrage ich, der Vorlage zuzustimmen und, falls eine Aussprache stattfindet, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

Präsident: Der Herr Berichterstatter beantragt, General- und Spezialdebatte unter einem durchzuführen. — Ein Einwand hiergegen wird nicht erhoben, General- und Spezialdebatte werden daher unter einem vorgenommen.

Wir gehen in die Debatte ein. Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Doktor Broesigke. Ich erteile es ihm. *(Zwischenrufe. — Abg. Machunze: Gold gab ich für Blech!)*

Abgeordneter Dr. Broesigke (FPÖ): Meine Damen und Herren! Ich werde dem Beispiel des Herrn Berichterstatters folgen und meine Darlegungen ebenfalls sehr kurz halten.

Nach unserer Auffassung hat das vorliegende Gesetz, das an die Stelle eines Gesetzes aus dem Jahre 1951 tritt, folgende Mängel:

Zunächst wird vorgeschrieben, daß die Münzen, die vom Münzamt nachgeprägt

Dr. Broesigke

werden, ein Prägejahr aufweisen müssen. Es wird aber nicht gesagt, welches, sodaß das Münzamt die Möglichkeit hätte, mit allen Prägejahren der seinerzeitigen Münzen zu arbeiten.

Zweitens besteht bei diesem Gesetz insofern eine Lücke, als zwar die Nachprägung von inländischen Goldmünzen verboten ist, ebenso die Einfuhr unbefugt nachgeprägter inländischer Goldmünzen, jedoch nicht die Einfuhr unbefugt nachgeprägter ausländischer Goldmünzen, mit denen bekanntlich ein schwungvoller Handel getrieben wird.

Wir halten es für durchaus richtig, wenn das Gesetz bemüht ist, gewisse unerfreuliche Erscheinungen auf diesem Gebiete zu beseitigen. Nach unserer Auffassung wird aber das Kind mit dem Bade ausgeschüttet, wenn die Bezeichnung „Goldmünzen“ fortan gesetzlich geschützt wird, aber nur ein winziger Teilbereich für diese Bezeichnung reserviert ist. Auf der ganzen Welt ist die Bezeichnung „Goldmünzen“ in den Museen, bei Privaten, im Handel für alle Arten von Goldstücken üblich, während hier fortan diese Bezeichnung nur für einen kleinen Teilbereich gestattet sein soll. Das ist genauso, als würde der Gesetzgeber sagen, daß fortan nur mehr ein Pudel als Hund bezeichnet werden darf und alle anderen Hundarten von dieser Bezeichnung ausgeschlossen sind und eine neue Bezeichnung für sie gefunden werden muß. (*Heiterkeit.*)

Es wird auch sehr schwer sein, festzustellen, welche Goldmünzen unter den § 4 fallen, denn alle inländischen und ausländischen Gesetze, die hier erwähnt sind, festzustellen wird in der Praxis nicht einfach sein. In dem Fall, daß ein Händler solche Goldmünzen anbietet, wird unter Umständen zu prüfen sein, wie die Münzvorschriften im Mittelalter gewesen sind und ob die Münzen diesen Bestimmungen entsprechen, um festzustellen, ob er sich strafbar gemacht hat oder nicht. Wenn er um einige hundert Schilling eine Goldmünze des Märchenkalifen Harun al Raschid anbietet — die gibt es im Handel sehr zahlreich —, so wird die Verwaltungsbehörde festzustellen haben, ob es gesetzliche Vorschriften über den Feingehalt gegeben hat und ob er sich strafbar gemacht hat, wenn er das als „Goldmünze“ bezeichnet. Das sind die Folgerungen aus diesem Gesetz, so wie es im § 4 steht.

Wie das die Praxis wird lösen können? Ich bin natürlich überzeugt, daß das nicht die Anwendungsart sein wird, aber dadurch wird dann die gesetzliche Bestimmung mißachtet, und das ist doch eigentlich nicht der Zweck des neuen Gesetzes gewesen.

Aus diesen Erwägungen werden wir diesem Gesetz nicht unsere Zustimmung geben. (*Beifall der FPÖ.*)

Präsident: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen. — Der Herr Berichterstatter verzichtet auf das Schlußwort.

Wir gelangen somit zur Abstimmung.

Bei der Abstimmung wird die Regierungsvorlage in zweiter und dritter Lesung mit Mehrheit zum Beschluß erhoben.

4. Punkt: Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über die Regierungsvorlage (394 der Beilagen): 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 (411 der Beilagen)

Präsident: Wir gelangen zum 4. Punkt der Tagesordnung: 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.

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Dr. Haselwanter. Ich bitte ihn, zum Gegenstande zu berichten.

Berichterstatter Dr. Haselwanter: Hohes Haus! Herr Präsident! Der Ausschuß für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 13. Mai 1964 in Verhandlung gezogen.

Nach einer Debatte, in der außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Dr. Kranzlmayr, Zingler und Dr. Josef Gruber das Wort ergriffen, faßte der Ausschuß den einstimmigen Beschluß, dem Hohen Hause die Genehmigung des Abkommens samt Schlußprotokoll und des Protokolls zu empfehlen.

Der Ausschuß für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft ist der Meinung, daß in diesem Fall

Dr. Haselwanter

die Erlassung eines Bundesgesetzes — im Sinne des Artikels 50 Abs. 2 Bundes-Verfassungsgesetz in der geltenden Fassung — zur Überführung dieses Vertragsinhaltes in die innerstaatliche Rechtsordnung nicht notwendig ist.

Der Ausschuß für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Errichtung nebeneinanderliegender Grenzabfertigungsstellen und die Grenzabfertigung in Verkehrsmitteln während der Fahrt, dessen Artikel 1 Abs. 3, Artikel 3, 4, 5 und 6 verfassungsändernde Bestimmungen sind, samt Schlußprotokoll, dessen Z. 4 eine verfassungsändernde Bestimmung ist, sowie dem 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 (394 der Beilagen), dessen Artikel 1 und 2 verfassungsändernde Bestimmungen sind, die verfassungsmäßige Genehmigung erteilen.

Falls Wortmeldungen vorliegen, ersuche ich, General- und Spezialdebatte in einem abzuführen.

Präsident: Zum Wort ist niemand gemeldet. Wir gelangen somit zur Abstimmung, für welche ich gemäß § 61 Abs. 2 Geschäftsordnungsgesetz die Anwesenheit der Hälfte der Mitglieder feststelle, da der Artikel 1 Abs. 3 sowie die Artikel 3, 4, 5 und 6 des gegenständlichen Abkommens wie auch die Z. 4 des Schlußprotokolls und die Artikel 1 und 2 des Protokolls betreffend die Anwendung des vorliegenden Abkommens samt Schlußprotokoll verfassungsändernde Bestimmungen sind.

Bei der Abstimmung wird dem Abkommen samt Schlußprotokoll sowie dem Protokoll einstimmig, sohin mit der für Verfassungsbestimmungen erforderlichen Zweidrittelmehrheit, die Genehmigung erteilt.

5. Punkt: Bericht des Ausschusses für soziale Verwaltung über die Regierungsvorlage (404 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Bazillenausscheidergesetz abgeändert wird (Bazillenausscheidergesetznovelle 1964) (417 der Beilagen)

Präsident: Wir gelangen zum 5. Punkt der Tagesordnung: Bazillenausscheidergesetznovelle 1964.

Berichterstatter ist die Frau Abgeordnete Anna Czerny. Ich bitte sie, zum Gegenstand zu berichten.

Berichterstatterin Anna Czerny: Herr Präsident! Hohes Haus! Der Ausschuß für soziale Verwaltung hat sich mit der Regierungsvorlage 404 beschäftigt, in welcher eine Änderung des § 6 des Bazillenausscheidergesetzes vorgenommen wird, und zwar deswegen, weil im alten Paragraphen noch vorgesehen war, daß die Kosten für die Untersuchung, für amtsärztliche Zeugnisse beziehungsweise für Gutachten von den betroffenen Personen oder von den Betrieben zu bezahlen sind, obwohl ein Erlaß des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vorlag, davon Abstand zu nehmen. Der Rechnungshof hat dies beanstandet.

Der Ausschuß für soziale Verwaltung hat diese Vorlage in seiner Sitzung vom 1. Juni behandelt. Es haben sich die Abgeordneten Moser, Dipl.-Ing. Dr. Scheuch, Machunze und Reich sowie der Bundesminister für soziale Verwaltung Proksch mit diesem Gegenstand beschäftigt, worauf die Vorlage zur Annahme empfohlen wurde. Ein Antrag der Abgeordneten Moser, Reich und Dipl.-Ing. Dr. Scheuch, der eine Richtigstellung alter überholter Ausdrücke betraf, wurde von den Ausschußmitgliedern angenommen.

Namens des Ausschusses stelle ich daher den Antrag, dem Gesetzentwurf die Zustimmung zu erteilen.

Ich bitte den Herrn Präsidenten, falls Wortmeldungen vorliegen sollten, General- und Spezialdebatte in einem abzuführen.

Präsident: Zum Wort ist niemand gemeldet. Wir gelangen somit zur Abstimmung.

Bei der Abstimmung wird der Gesetzentwurf in der Fassung des Ausschußberichtes in zweiter und dritter Lesung einstimmig zum Beschluß erhoben.

6. Punkt: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Antrag (101/A) der Abgeordneten Machunze und Genossen, betreffend Novellierung des Bundesgesetzes vom 14. Dezember 1961 über die Anmeldung von Sachschäden, die durch Umsiedlung oder Vertreibung entstanden sind (Anmeldegesetz) (408 der Beilagen)

Präsident: Wir gelangen zum 6. Punkt der Tagesordnung: Novellierung des Anmeldegesetzes.

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Machunze. Ich bitte ihn, zum Gegenstand zu berichten.

Berichterstatter **Machunze:** Hohes Haus! Das Bundesgesetz über die Anmeldung von Sachschäden, die durch Umsiedlung oder Vertreibung entstanden sind, sieht im § 20 vor, daß die Anträge von Personen bevorzugt

Machunze

behandelt werden können, die am 1. Jänner 1960 das 70. Lebensjahr vollendet hatten. In allen übrigen Fällen ist die Reihenfolge der Anmeldung bei der Erledigung einzuhalten. Nun sind seit dem Jahre 1960 mehr als vier Jahre vergangen, das heißt also, Personen, die damals 70 Jahre alt waren, sind heute 74 Jahre alt. Um nun den Finanzlandesdirektionen die Möglichkeit zu geben, die Anträge von Personen, die inzwischen das 70. Lebensjahr erreicht haben, zu erledigen, soll dem § 20 ein neuer Absatz 4 angefügt werden. Dem Antrag der Abgeordneten Machunze, Dr. Gruber, Glaser, Krempl, Leisser und Genossen haben sich im Finanz- und Budgetausschuß für die Sozialistische Partei der Herr Abgeordnete Dr. Tull, für die Freiheitliche Partei der Herr Abgeordnete Mahnert angeschlossen, und es wurde vom Finanz- und Budgetausschuß in seiner Sitzung vom 12. Mai 1964 beschlossen, dem Hohen Haus die Annahme des gemeinsamen Antrages auf Anfügung eines Absatzes 4 an § 20 zu empfehlen.

Ich stelle daher namens des Finanz- und Budgetausschusses den Antrag, das Hohe Haus wolle dieser Vorlage die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Falls Wortmeldungen vorliegen, bitte ich, General- und Spezialdebatte unter einem durchzuführen.

Präsident: Zum Wort ist niemand gemeldet. Wir gelangen somit zur Abstimmung.

*Bei der Abstimmung wird der Gesetzentwurf in der Fassung des Ausschußberichtes *) in zweiter und dritter Lesung einstimmig zum Beschluß erhoben.*

7. Punkt: Bericht des Immunitätsausschusses über das Ersuchen des Strafbezirksgerichtes Wien um Aufhebung der Immunität des Mitgliedes des Nationalrates Dr. Alexander Nemezc (409 der Beilagen)

Präsident: Wir gelangen zum 7. Punkt der Tagesordnung: Ersuchen um Aufhebung der Immunität des Abgeordneten Dr. Nemezc.

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Graf. Ich bitte ihn, zum Gegenstand zu berichten.

Berichterstatter **Graf:** Hohes Haus! Das Strafbezirksgericht Wien hat mit Schreiben vom 29. April 1964 an den Nationalrat das Ersuchen gerichtet, die Immunität des Mitgliedes des Nationalrates Dr. Alexander Nemezc wegen § 431 StG. (Verkehrsunfall) aufzuheben. Abgeordneter Dr. Nemezc soll am 12. Dezember 1963 in Wien XIX mit einem von ihm gelenkten Personenkraftwagen ein unvorsichtiges Wendemanöver durchgeführt haben, wodurch ein den Personenkraftwagen überholender Motorradfahrer zum Sturz kam und leicht verletzt wurde.

Der Immunitätsausschuß hat sich in seiner Sitzung am 13. Mai 1964 mit dem vorliegenden Auslieferungsbegehren befaßt und beschlossen, dem Hohen Hause zu empfehlen, der Aufhebung der Immunität des Abgeordneten Dr. Nemezc zuzustimmen.

Der Immunitätsausschuß stellt den Antrag, der Nationalrat wolle beschließen:

Dem Ersuchen des Strafbezirksgerichtes Wien vom 29. April 1964 um Aufhebung der Immunität des Mitgliedes des Nationalrates Dr. Alexander Nemezc wegen § 431 StG. (Verkehrsunfall) wird stattgegeben.

Falls Wortmeldungen vorliegen, bitte ich, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

Präsident: Zum Wort ist niemand gemeldet. Wir gelangen somit zur Abstimmung.

Der Antrag des Immunitätsausschusses wird einstimmig angenommen.

Präsident: Die Tagesordnung ist erschöpft.

Die nächste Sitzung findet voraussichtlich Mittwoch, den 17. Juni, um 11 Uhr 30 statt. Eine schriftliche Einladung wird noch ergehen.

Die Sitzung ist geschlossen.

*) Mit dem Titel: Bundesgesetz, womit das Bundesgesetz vom 14. Dezember 1961 über die Anmeldung von Sachschäden, die durch Umsiedlung oder Vertreibung entstanden sind (Anmeldegesetz), BGBl, Nr. 21/1962, ergänzt wird.

Schluß der Sitzung: 15 Uhr 50 Minuten