

P. b. b. Erscheinungsort Wien, Verlagspostamt 1030 Wien

Stenographisches Protokoll

61. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

XI. Gesetzgebungsperiode

Freitag, 23. Juni 1967

Tagesordnung

1. Kraftfahrzeuggesetz 1967
2. Änderung des Binnenschiffahrtsverwaltungs-gesetzes
3. Abänderung des Abkommens mit der Tschecho-slowakei über die Regelung des Grenzüberganges der Eisenbahnen
4. Post- und Telegraphen-Pensionsgesetz 1967
5. Abänderung des Fernsprechbetriebs-Investi-tionsgesetzes
6. Äußere Rechtsverhältnisse der griechisch-orientalischen Kirche in Österreich
7. Vorübergehende Maßnahmen, betreffend die Abhaltung von Rigorosen an den Rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultäten
8. Antidumpinggesetz 1967
9. Bericht des Bundeskanzlers, betreffend Ermächtigung der Bundesregierung an den Bundesminister für Landesverteidigung zur Verfügung über das Bundesheer, und Ergänzungs-bericht

Inhalt

Personalien

Krankmeldung (S. 4774)
Entschuldigungen (S. 4774)

Fragestunde

Beantwortung der mündlichen Anfragen der Abgeordneten Sandmeier (924/M), Libal (893/M), Dipl.-Ing. Tschida (925/M), Sekanina (905/M), Lanc (894/M, 901/M), Moser (895/M), Robak (896/M), Tödling (926/M), Zeillinger (945/M), Grundemann-Falkenberg (927/M), Peter (942/M), Dr. van Tongel (943/M), Meißl (944/M), Horejs (897/M), Dipl.-Ing. Fink (928/M), Steiner (929/M), Ing. Karl Hofstetter (930/M), Heinz (900/M), Stohs (937/M), Dr. Geißler (938/M), Ing. Scheibengraf (889/M), Dr. Kummer (918/M), Skritek (890/M) und Dr. Bassetti (920/M) (S. 4774)

Bundesregierung

Schriftliche Anfragebeantwortungen (S. 4787)

Ausschüsse

Zuweisung der Regierungsvorlagen 503 und 589 (S. 4787)

Verhandlungen

Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage (186 d. B.): Kraftfahrzeuggesetz 1966 (576 d. B.)
Berichtersteller: Ing. Karl Hofstetter (S. 4787)

Redner: Dr. Fiedler (S. 4788), Skritek (S. 4796), Dr. van Tongel (S. 4800), Minkowitsch (S. 4802), Dr. Broda (S. 4808), Dr. Geißler (S. 4815), Meißl (S. 4816), Eberhard (S. 4818), Dr. Scrinzi (S. 4822), Konir (S. 4828) und Zeillinger (S. 4832)
Ausschußentschließung, betreffend Reifenkontrollen (S. 4788) — Annahme (S. 4844)
Entschließungsantrag Dr. Broda, Minkowitsch und Dr. van Tongel, betreffend Entschädigungsfonds (S. 4804) — Annahme (S. 4847)

Entschließungsantrag Konir, Dr. Fiedler und Dr. van Tongel, betreffend Straßen mit nichtöffentlichem Verkehr (S. 4830) — Annahme (S. 4847)

Entschließungsantrag Dr. Broda, betreffend Neugestaltung des Prämiensystems der Haftpflichtversicherung (S. 4813) — Ablehnung (S. 4847)

Annahme des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 (S. 4841)

Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über die Regierungsvorlage (474 d. B.): Änderung des Binnenschiffahrtsverwaltungs-gesetzes (583 d. B.)

Berichtersteller: Libal (S. 4848)

Redner: Dr. Scrinzi (S. 4848) und Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. L. Weiß (S. 4849)
Annahme des Gesetzentwurfes (S. 4850)

Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über die Regierungsvorlage (475 d. B.): Abänderung des Abkommens mit der Tschechoslowakei über die Regelung des Grenzüberganges der Eisenbahnen (584 d. B.)

Berichtersteller: Landmann (S. 4850)

Genehmigung (S. 4850)

Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über die Regierungsvorlage (547 d. B.): Post- und Telegraphen-Pensionsgesetz 1967 (586 d. B.)

Berichtersteller: Ing. Spindelegger (S. 4850)

Redner: Zeillinger (S. 4851) und Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. L. Weiß (S. 4853)

Annahme des Gesetzentwurfes (S. 4853)

Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über die Regierungsvorlage (552 d. B.): Abänderung des Fernsprechbetriebs-Investitions-gesetzes (585 d. B.)

Berichtersteller: Scherrer (S. 4853)

Redner: Mayr (S. 4853) und Ing. Scheibengraf (S. 4856)

Annahme des Gesetzentwurfes (S. 4857)

Bericht des Unterrichtsausschusses über die Regierungsvorlage (496 d. B.): Äußere Rechtsverhältnisse der griechisch-orientalischen Kirche in Österreich (587 d. B.)

Berichtersteller: Dipl.-Ing. Tschida (S. 4857)

Redner: Dr. Geißler (S. 4858)

Annahme des Gesetzentwurfes (S. 4859)

Bericht des Unterrichtsausschusses über die Regierungsvorlage (517 d. B.): Vorübergehende Maßnahmen betreffend die Abhaltung von Rigorosen an den Rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultäten der Universitäten und an der Sozial-, wirtschafts- und rechtswissenschaftlichen Fakultät der Hochschule für Sozial- und Wirtschaftswissenschaften in Linz (588 d. B.)

Berichterstatter: Dipl.-Ing. Wiesinger (S. 4859)

Annahme des Gesetzentwurfes (S. 4859)

Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage (550 d. B.): Antidumpinggesetz 1967 (581 d. B.)

Berichterstatter: Kulhanek (S. 4859)

Annahme des Gesetzentwurfes (S. 4860)

Bericht des Verfassungsausschusses über den Bericht des Bundeskanzlers, betreffend Ermächtigung der Bundesregierung an den Bundesminister für Landesverteidigung zur Verfügung über das Bundesheer, und den Bericht des Bundeskanzlers, durch den dieser Bericht ergänzt wird (577 d. B.)

Berichterstatter: Dr. Hauser (S. 4860)

Kenntnisnahme (S. 4860)

Eingebracht wurden

Antrag der Abgeordneten

Babanitz, Müller, Robak und Genossen, betreffend ein Bundesverfassungsgesetz, mit dem das Recht der Bevölkerung des Burgenlandes auf eine soziale Nutzung von Grund und Boden sichergestellt wird (Burgenland-Bodengesetz) (58/A)

Anfragen der Abgeordneten

Troll, Haberl, Josef Schlager und Genossen an den Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen, betreffend Bahnhofsneubau in Leoben (332/J)

Konir, Ströer, Skritek und Genossen an den Bundesminister für Unterricht, betreffend Kulturinstitute (333/J)

Dr. Stella Klein-Löw, Zankl, Luptowits und Genossen an den Bundesminister für Unterricht, betreffend Durchführung des Studienbeihilfengesetzes (334/J)

Ing. Kunst, Horejs, Jungwirth und Genossen an den Bundesminister für Unterricht, betreffend Sportanlage in Debant (335/J)

Zankl, Troll und Genossen an die Bundesregierung, betreffend Probleme bei der europäischen Zivilluftfahrt (336/J)

Robert Weisz und Genossen an die Bundesregierung, betreffend die Bundesgebäudeverwaltungen II (337/J)

Haberl, Josef Schlager und Genossen an den Bundesminister für Landesverteidigung, betreffend Bundesheerschießübungen in Krumau-Gesäuseeingang (338/J)

Anfragebeantwortungen

Eingelangt sind die Antworten

der Frau Bundesminister für soziale Verwaltung auf die Anfrage der Abgeordneten Ofenböck und Genossen (303/A. B. zu 307/J)

des Bundesministers für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen auf die Anfrage der Abgeordneten Spielbüchler und Genossen (304/A. B. zu 308/J)

Beginn der Sitzung: 9 Uhr

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

Präsident: Die Sitzung ist eröffnet.

Das amtliche Protokoll der 60. Sitzung des Nationalrates vom 21. Juni 1967 ist in der Kanzlei aufgelegt, unbeanstandet geblieben und gilt daher als genehmigt.

Krank gemeldet ist der Abgeordnete Liwanec.

Entschuldigt sind die Abgeordneten Gratz, Czernetz, Dr. Hertha Firnberg und Dr. Oskar Weihs.

Fragestunde

Präsident: Wir gelangen zur Fragestunde. Ich beginne jetzt — um 9 Uhr 5 Minuten — mit dem Aufruf der Anfragen.

Bundesministerium für soziale Verwaltung

Präsident: 1. Anfrage: Abgeordneter Sandmeier (ÖVP) an die Frau Bundesminister für soziale Verwaltung, betreffend Fremdarbeiter.

924/M

Besteht die Gefahr, daß einheimische Arbeitskräfte durch Fremdarbeiter verdrängt werden?

Präsident: Bitte, Frau Minister.

Bundesminister für soziale Verwaltung Grete Rehor: Sehr geehrter Herr Abgeordneter Sandmeier! Die Vorschriften über die Beschäftigung ausländischer Arbeitnehmer sehen vor, daß, abgesehen von gesetzlich begründeten Ausnahmefällen, Fremdarbeiter nur nach Erteilung einer Arbeitserlaubnis in Österreich arbeiten dürfen. Diese Arbeitserlaubnis wird durch das Arbeitsamt nach Prüfung der Arbeitsmarktlage im Einzelfall und damit erst nach erfolgter Feststellung getroffen. Meldet sich während der genehmigten Beschäftigung

Bundesminister Grete Rehor

eines Fremdarbeiters eine gleichwertige inländische Arbeitskraft, hat diese den Vorrang und ist an Stelle des Fremdarbeiters einzustellen.

Im übrigen sieht auch die von den Sozialpartnern alljährlich abgeschlossene Kontingentvereinbarung vor, daß einerseits nur für bestimmte Wirtschaftszweige und nur in einem für den Arbeitsmarkt zuträglichen Ausmaße Fremdarbeiter ohne Prüfung des Arbeitsmarktes im Einzelfall zugelassen werden und daß andererseits bei Abbaumaßnahmen von den Betrieben vor den inländischen Arbeitskräften zuerst die ausländischen Arbeitskräfte abgebaut werden müssen.

Ein Verstoß gegen diese Bestimmung verpflichtet das Arbeitsamt zum Widerruf der erteilten Arbeiterlaubnis für den Fremdarbeiter.

Die Einhaltung der Ausländerbeschäftigungsschriften steht unter Sanktion.

Präsident: 2. Anfrage: Abgeordneter Libal (SPÖ) an die Frau Sozialminister, betreffend Propagandaplakat des Sozialministeriums.

893/M

Wie hoch waren die Kosten des Propagandaplakates des Sozialministeriums, das im Zusammenhang mit der vom Nationalrat beschlossenen Pensionserhöhung affiziert wurde?

Präsident: Bitte, Frau Minister.

Bundesminister Grete Rehor: Herr Abgeordneter Libal! Die genaue Endabrechnung für das Plakat zur Information der Bevölkerung über die Erhöhung der Pensionen in der Zeit von 1966 bis 1968 im Gesamtausmaß von rund 23 Prozent liegt noch nicht vollständig vor. Es ist anzunehmen, daß sich die Endabrechnung nicht wesentlich vom Kostenvoranschlag unterscheidet. Der Kostenvoranschlag weist den Betrag von 308.569,40 S aus.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter Libal: Frau Minister! Im Hinblick auf die Tatsache, daß gemäß Artikel 18 der Bundesverfassung die gesamte staatliche Verwaltung nur auf Grund der Gesetze ausgeübt werden darf, frage ich Sie, welche gesetzliche Grundlage für diese Aktion des Sozialministeriums existiert.

Präsident: Bitte, Frau Minister.

Bundesminister Grete Rehor: Herr Abgeordneter Libal! Die Bevölkerung hat sicher ein Recht auf entsprechende Informationen auch von seiten der öffentlichen Verwaltung. Im Finanzgesetz für das Jahr 1967 ist für Öffentlichkeitsarbeit, also sicher auch für Informationen, ein bestimmter Betrag aus-

gewiesen. Dieses Gesetz wurde verabschiedet, hat die Zustimmung des Nationalrates gefunden, wir haben also die Mittel für diese Information auf Grund der Bedeckung im Finanzgesetz 1967 ausgegeben.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Libal: Frau Minister! Die Betroffenen, die diese Pensionen erhalten, haben das ohnehin schon gewußt. Da die Ausgaben der Verwaltung der jährlichen Bewilligung des Gesetzgebers in Form des Budgets bedürfen, möchte ich Sie fragen, in welcher Form beziehungsweise unter welchem Budgetansatz die Geldmittel für diesen Zweck vom Gesetzgeber bewilligt worden sind. (*Abg. Dr. Withalm: Das hat sie gerade gesagt!*)

Präsident: Frau Minister.

Bundesminister Grete Rehor: Ich darf wiederholen: im Ansatz „Öffentlichkeitsarbeit“. Ich werde die Angabe der Punktation schriftlich nachholen; diese habe ich jetzt nicht greifbar.

Präsident: 3. Anfrage: Abgeordneter Dipl.-Ing. Tschida (ÖVP) an die Frau Sozialminister, betreffend Stilllegung des Bergwerkes Tauchen.

925/M

Was hat das Bundesministerium für soziale Verwaltung im Zusammenhang mit der am 31. März laufenden Jahres begonnenen Stilllegung des Bergwerkes Tauchen im Burgenland veranlaßt?

Präsident: Bitte, Frau Minister.

Bundesminister Grete Rehor: Herr Abgeordneter Dipl.-Ing. Tschida! Das Bundesministerium für soziale Verwaltung hat sofort nach Kenntnisnahme der beabsichtigten Stilllegung des Kohlenbergwerkes Tauchen versucht, Ersatzbetriebe für die Ansiedlung im Raum Tauchen—Pinkafeld zu interessieren. Das war außerordentlich schwierig, aber es ist doch gelungen, einen Wiener Großbetrieb aus dem Bereich der Textilindustrie zu veranlassen, in Pinkafeld einen Zweigbetrieb zu eröffnen.

Im weiteren wurden vom Landesarbeitsamt Burgenland alle im Wohnbereich der Bergarbeiter vorhandenen Ersatzarbeitsplätze erfaßt. Dadurch war es möglich, 180 Bergarbeitern im Raum Tauchen—Oberwart sowie in der Umgebung, auch in der etwas entlegenen Umgebung, Arbeitsplätze bereits vor dem Zeitpunkt der begonnenen Stilllegung des Bergwerkes am 31. März 1967 zur Auswahl anzubieten.

Die freigestellten Bergleute konnten weiters noch während ihrer Beschäftigung kostenlos und bei gleichzeitiger Weiterzahlung des Loh-

4776

Nationalrat XI. GP. — 61. Sitzung — 23. Juni 1967

Bundesminister Grete Rehor

nes aus Bundesmitteln Schulungskurse, und zwar für Sprengbefugte, besuchen. Ein weiterer Kurs war für Schalungszimmerer und Eisenbieger in Aussicht genommen; hierfür war jedoch kein Interesse vorhanden.

Vom Arbeitsamt Oberwart wurde in Tau-chen eine besondere Dienststelle errichtet, um den Bergarbeitern die Möglichkeit zu geben, sich noch während ihrer Beschäftigung wegen eines Stellenwechsels beraten und sich Arbeitsplätze anbieten zu lassen.

Die Arbeitsämter wurden weiters angewiesen, den Berufs- und Stellenwechsel der freigestellten Tau-chener Bergarbeiter dadurch besonders zu fördern, daß während der Einschulungszeit im neuen Betrieb Schulungsprämien an den Betrieb und Umstellungsbeihilfen sowie ein Lohnausgleich an die Bergarbeiter aus öffentlichen Mitteln gewährt wurden. Um die Einstellung freigestellter Bergarbeiter zu forcieren, wurden vom Bundesministerium für soziale Verwaltung auch die den Betrieben gewährten Schulungsprämien bedeutend erhöht.

Schließlich wurde über Initiative des Bundesministeriums für soziale Verwaltung das Bundesgesetz über die Gewährung einer Sonderunterstützung an im Kohlenbergbau beschäftigte Personen im Falle ihrer Arbeitslosigkeit geschaffen, das am 1. April 1967 in Kraft getreten ist und nach dem männliche Bergarbeiter nach vollendetem 55. Lebensjahr und Frauen nach vollendetem 50. Lebensjahr im Falle ihrer Arbeitslosigkeit eine Sonderunterstützung in der Höhe, die gegeben wäre, wenn die Knappschaftsvollpension angefallen wäre, bekommen.

Von den bisher freigestellten Bergarbeitern sind derzeit beim Arbeitsamt in Oberwart noch insgesamt 13 vorgemerkt. 10 davon haben Anspruch auf die Sonderunterstützung, 3 Arbeitskräfte haben Arbeitsplätze zugesichert und können diese jederzeit in Anspruch nehmen. *(Ruf bei der SPÖ: Bitte keine Lesungen! — Abg. Dr. Gorbach: Einmal ist es Ihnen zuwenig, dann ist es wieder zuviel!)*

Präsident: 4. Anfrage: Abgeordneter Sekanina (SPÖ) an die Frau Sozialminister, betreffend Mindestalter für Untertagearbeiten in Bergwerken.

905/M

Haben Sie im Sinne einer einstimmigen EntschlieÙung des Nationalrates im Ministerrat bereits den Antrag gestellt, das Übereinkommen über das Mindestalter für die Zulassung zu Untertagearbeiten in Bergwerken dem Nationalrat zur Ratifizierung vorzulegen?

Präsident: Bitte, Frau Minister.

Bundesminister Grete Rehor: Herr Abgeordneter Sekanina! Ich darf Ihnen mitteilen,

daß mein Ressort unmittelbar nach Annahme der einstimmigen EntschlieÙung im Nationalrat Besprechungen mit den Interessenvertretungen der Arbeitnehmer und der Arbeitgeber abgeführt hat. In diesen Besprechungen wurden detailliert die bereits anläßlich früherer Besprechungen über die Frage der Ratifikation aufgezeigten Abweichungen der österreichischen Rechtsordnung von den Bestimmungen des gegenständlichen Übereinkommens festgehalten, und es wurde eine weitgehende Übereinstimmung der Auffassungen der Arbeitgeber- und der Arbeitnehmervertretungen in der Frage der Anpassung der österreichischen Rechtsordnung an die Forderungen des Übereinkommens erzielt.

Die Ergebnisse der Besprechungen mit den Interessenvertretungen sind mit Note vom 1. Juni 1967 dem Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie, Oberste Bergbehörde, das innerstaatlich im Gegenstand zuständig ist, mit dem Ersuchen übermittelt worden, die erforderlichen Schritte zur Anpassung der österreichischen Vorschriften an die Bestimmungen des gegenständlichen Übereinkommens vorzunehmen und mein Ressort zu verständigen, damit wir die in unsere Zuständigkeit fallenden formalen Ratifikationsakte in die Wege leiten können.

Präsident: Danke, Frau Minister.

Bundesministerium für Finanzen

Präsident: 5. Anfrage: Abgeordneter Lanc (SPÖ) an den Herrn Bundesminister für Finanzen, betreffend Vorfinanzierung der Wiener Schnellbahn.

894/M

Aus welchen Gründen lehnen Sie das Vorfinanzierungsangebot der Stadt Wien für die Fertigstellung der Schnellbahn ab?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Finanzen Dr. Schmitz: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Bei der Wiener Schnellbahn handelt es sich, wie Ihr Kontrollorgan, der Rechnungshof, in seinem Einschaubericht feststellt, in erster Linie um ein innerstädtisches Verkehrsmittel, für dessen finanzielle Erfordernisse die Gemeinde Wien aufzukommen hätte. Unbeschadet dieser Feststellung des Rechnungshofes hat jedoch der Bund für den Ausbau der Wiener Schnellbahn in den Jahren 1954 bis 1966 aus Budgetmitteln insgesamt 1165 Millionen Schilling aufgewendet, wozu noch weitere 118 Millionen Schilling an Zinsenzahlungen für die in den Jahren 1959 bis 1966 zur Durchführung der Investitionen aufgenommenen Fremdmittel kommen. Demgegenüber leistete die Gemeinde Wien in den Jahren 1959 bis 1966 lediglich als Zinsenzuschuß

Bundesminister Dr. Schmitz

einen Betrag von insgesamt 120 Millionen Schilling. Im Hinblick auf diese Sachlage bin ich der Auffassung, daß nunmehr wohl verlangt werden kann, daß für die Finanzierung des weiteren Ausbaues der Wiener Schnellbahn zunächst die Gemeinde Wien nachzieht. Im übrigen habe ich zugestimmt, daß zur Fertigstellung der bereits seit längerer Zeit im Bau befindlichen Schnellbahnhaltestelle Matzleisdorfer Platz zu den Gesamtkosten in der Höhe von 40 Millionen Schilling weitere 20 Millionen Schilling aus Budgetmitteln der Bundesbahnen aufgewendet werden, vorausgesetzt, daß die Gemeinde Wien bereit ist, den restlichen Betrag von ebenfalls 20 Millionen Schilling zur Verfügung zu stellen.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter Lanc: Herr Bundesminister! Sie haben nunmehr Ihre vor zwei Wochen erstmals vorgebrachte Ansicht, daß die Stadt Wien einen Anteil an der Schnellbahnfinanzierung zu leisten hätte, präzisiert. Glauben Sie nicht, Herr Finanzminister, daß es günstiger gewesen wäre, diese Präzisierung in dem Zeitpunkt zu treffen, zu dem die Stadt Wien ihr Vorfinanzierungsangebot gemacht hat, was bekanntlich bereits im Herbst des vergangenen Jahres der Fall gewesen ist, oder glauben Sie, daß es günstiger gewesen ist, eine solche Präzisierung erst zu jenem Zeitpunkt zu geben, in dem man effektiv hier im Parlament in der Fragestunde darauf gestoßen wird?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Schmitz: Herr Abgeordneter! Ich bin überrascht, daß Sie der Meinung sind, daß die Ansicht des Finanzministeriums in dieser Frage erst auf die letzte Fragestunde zurückdatiert. Wir haben bei allen Verhandlungen, die Schnellbahn betreffend, nie daran Zweifel gelassen, daß wir diese Angelegenheit als gemeinsames Anliegen von Bund und Gemeinde betrachten. Es gab auf Seite des Rathauses, soweit ich im Bilde bin, nie einen Irrtum über diese Ansicht des Bundes, wenngleich diese Ansicht von der Gemeinde Wien nicht geteilt worden ist.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Lanc: Herr Bundesminister! Es wird Ihnen doch bekannt sein, daß sich die Stadt Wien um die Meinung der Bundesregierung in dieser Frage im vergangenen Spätsommer bemüht hat und daß sie zwei divergierende Stellungnahmen, nämlich Ihre und die des Herrn Verkehrsministers Weiß, erhalten hat. Ich frage Sie daher: Ist Ihnen trotz dieses Sachverhaltes tatsächlich nicht bekannt gewesen, daß die Stadt Wien diesbezüglich auf eine konkrete Antwort gewartet hat?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Schmitz: Mir ist nichts davon bekannt, daß irgendeine Anfrage Wiens unbeantwortet geblieben ist. Mir ist auch nicht bekannt, daß das Verkehrsministerium in dieser Sache, die wiederholt zwischen den Ressorts besprochen worden ist, eine andere Ansicht habe.

Präsident: 6. Anfrage: Abgeordneter Moser (SPÖ) an den Herrn Finanzminister, betreffend Wohnbauanleihe.

895/M

Wann wird eine Wohnbauanleihe aufgelegt?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Schmitz: Im ersten Halbjahr 1967 wurde von einem Anleihekonsortium, bestehend aus der Creditanstalt-Bankverein, der Ersten österreichischen Spar-Casse und der Internationalen Investitions- und Finanzierungsbank AG., eine Anleihe des Wohnhaus-Wiederaufbaufonds im Gesamtbetrag von 100 Millionen Schilling mit Bundeshaftung fest übernommen. Ebenso wurde eine Anleihe des Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds in Höhe von 100 Millionen Schilling mit Bundeshaftung von einem Anleihekonsortium unter Führung der Zentralsparkasse der Gemeinde Wien in der Zeit vom 19. bis 23. Juni 1967 aufgelegt.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter Moser: Herr Minister! Im Finanzermächtigungsgesetz, das mit Mehrheit in diesem Hause in diesem Punkt beschlossen wurde, heißt es, daß für den Wohnbau im heurigen Jahr im Anleiheweg ein runder Betrag von 700 Millionen Schilling aufgenommen werden kann.

Ich komme aus einem Bundesland, in dem das Baugewerbe nicht in allen Sparten ausgelastet und beschäftigt ist. Die Menschen warten auf Aufträge. Ich frage Sie: Warum wurde trotz dieser Ermächtigung, die auf 700 Millionen Schilling lautet — auf Grund dieser Ermächtigung wurde ja hier in diesem Hause die Behauptung aufgestellt, daß heuer mehr Wohnungen gebaut werden als bisher —, nur insgesamt 200 Millionen Schilling im Anleiheweg aufgenommen?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Schmitz: Wir haben noch ein halbes Jahr vor uns, Herr Abgeordneter. In der Regel ist der Kapitalmarkt im Herbst ergiebiger als im Frühjahr. (*Abg. Herta Winkler: Im Winter bauen!*) Auch der Bund legt in der Regel im Frühjahr eine geringere Bundesanleihe auf als im Herbst. Die Lage auf dem

Bundesminister Dr. Schmitz

Kapitalmarkt wird erweisen, wieviel von den restlichen 500 Millionen noch im Herbst untergebracht werden können.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter **Moser:** Herr Minister! Wenn im Herbst ein gar nicht näher zu bezeichnender Betrag aufgenommen werden könnte, dann ist die Bausaison für das heurige Jahr vorbei.

Ich frage konkret, Herr Minister: Welche Absichten haben Sie, zu welchem Zeitpunkt welchen Betrag im Anleiheweg für den Wohnbau aufzunehmen, und bis wann kann die Vergabe dieser Mittel für heuer erfolgen?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. **Schmitz:** Herr Abgeordneter! Nur ein Laie kann heute sagen, welche Möglichkeiten der Anleihemarkt im Herbst geben wird. Ich weise darauf hin, daß den Gebietskörperschaften, die dringende Investitionsbedürfnisse haben — Großgemeinden, Energieproduzenten —, die insgesamt für 4,3 Milliarden die Genehmigung auf Anleihen angesprochen haben, im Hinblick auf die Kapitalmarktsituation von mir für dieses Jahr von diesen 4,3 Milliarden nur 2,5 Milliarden genehmigt werden konnten. Daraus werden Sie entnehmen können, daß die Möglichkeiten des Kapitalmarktes nicht unbeschränkt sind. Gerade um einen möglichst großen Anteil von den 500 noch unterbringen zu können, habe ich die Ziffer bisher noch nicht präzisiert, wie ich auch noch nicht präzisiert habe, welche Absicht besteht, in welcher Höhe von den Kreditermächtigungen des Bundesfinanzgesetzes im Herbst auf dem Anleihesektor Gebrauch zu machen.

Was die Verfügung über die Mittel anbelangt, so sind sie verfügbar ... (*Abg. Moser: Die Anleihemittel meine ich, die anderen interessieren mich in diesem Zusammenhang nicht!*) Die Anleihemittel, die im Herbst aufgenommen werden, werden ab dem Zeitpunkt verfügbar sein, in dem die Anleihe gezeichnet ist.

Präsident: 7. Anfrage: Abgeordneter **Robak** (*SPÖ*) an den Herrn Finanzminister, betreffend Zollamt in Eisenstadt.

896/M

Ist in Eisenstadt die Errichtung eines Zollamtes erster Klasse vorgesehen?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. **Schmitz:** Die Errichtung eines solchen Zollamtes ist nicht vorgesehen, da ein Antrag zur Errichtung eines Innerlandszollamtes in Eisenstadt bisher nicht gestellt worden ist.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter **Robak:** Herr Minister! Zwischen den Zollämtern erster Klasse Nickelsdorf und Rechnitz beträgt die Entfernung rund 150 km. Die immer stärkere Außenhandelsverflechtung der burgenländischen Wirtschaft macht aber ohne Frage ein zweites Zollamt notwendig. Ich weiß, daß die Handelskammer schon des öfteren in ihren Aussendungen darauf hingewiesen hat, daß so etwas ... (*Abg. Robert Graf: Nein! Das stimmt nicht! Der Präsident sitzt hier! Es stimmt nicht!*) Ich zeige Ihnen morgen, Herr Präsident, Ihre Aussendung der Handelskammer. Anscheinend sind Sie nicht darüber informiert, was von Ihrer eigenen Handelskammer herausgegeben wird.

Herr Minister! Werden Sie Vorsorge treffen, daß in Eisenstadt ein Zollamt errichtet wird?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. **Schmitz:** Es ist nach Erhebungen — auch nach Kenntnis des Ministeriums — kein echter Bedarf für ein eigenes Zollamt gegeben. Wir sind auf Grund des Umstandes, daß die meisten Zollabfertigungen für den Bezirk Eisenstadt in Wien und Wiener Neustadt erfolgen, der Meinung, daß ein eigenes Zollamt Eisenstadt nicht ausgelastet sein würde. Da wir mit dem beschränkten Beamtenapparat ökonomisch und optimal auskommen müssen, wäre unter den jetzigen Verhältnissen die Errichtung eines Zollamtes in Eisenstadt, glaube ich, nicht gerechtfertigt.

Präsident: Danke, Herr Minister.

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft

Präsident: 8. Anfrage: Abgeordneter **Tödling** (*ÖVP*) an den Herrn Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, betreffend Verordnungen auf Grund des Qualitätsklassengesetzes.

926/M

Wann wird das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft die erforderlichen Verordnungen im Sinne des Qualitätsklassengesetzes erlassen?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft Dipl.-Ing. Dr. **Schleinzer:** Das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft hat mit den Arbeiten am Entwurf einer Durchführungsverordnung zum Qualitätsklassengesetz bereits begonnen. Dieser Entwurf wird noch im Laufe des Monats Juli fertiggestellt und dann zur Begutachtung an die zuständigen Stellen ausgesendet werden. Die Verlautbarung der Verordnung, die im Einvernehmen mit dem Sozial- und dem Handelsministerium zu erfolgen hat, wird noch im Herbst dieses Jahres möglich sein. Mit dieser

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Schleinzer

Verordnung werden vorerst Äpfel und Birnen einer Qualitätsregelung unterworfen. Verordnungen über weitere landwirtschaftliche Erzeugnisse werden dann entsprechend den Notwendigkeiten später folgen.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter Tödling: Herr Bundesminister! Wir wissen, daß dieses Gesetz erst dann richtig wirksam werden kann, wenn auch die notwendigen Kontrolleinrichtungen dafür vorhanden sind. Darf ich fragen, bis wann etwa auch damit gerechnet werden kann, daß wir über einen entsprechenden Kontrollapparat verfügen?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Schleinzer: Was die Kontrolle betrifft, so kann die Ein- und Ausfuhrkontrolle von den bisherigen Pflanzenschutzorganen mit übernommen werden. Hinsichtlich der Inlandskontrolle und der Schulung der Kontrollorgane werden entsprechende Vorsorgen im Budget 1968 vorgesehen.

Präsident: 9. Anfrage: Abgeordneter Zeillinger (*FPÖ*) an den Herrn Landwirtschaftsminister, betreffend Stellungnahme zu Milchgeldregelung, Viehpreis und so weiter.

945/M

Warum haben Sie die vom Bundeskanzler am 7. März 1967 angekündigte Stellungnahme zur Resolution des Freiheitlichen Bauerntages Salzburg, betreffend Milchgeldregelung, Sicherung eines gerechten Viehpreises und so weiter, bis zum heutigen Tage noch nicht übermittelt?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Schleinzer: Herr Abgeordneter! Die vom Freiheitlichen Landesbauerntag Salzburg am 12. Februar in Seekirchen beschlossene Resolution wurde von mir eingehend geprüft. Ich bin dabei zu der Feststellung gekommen, daß die erhobenen Forderungen, soweit sie überhaupt in meinen Vollziehungsbereich fallen, zum Teil nicht ausreichend konkretisiert sind, zum Teil von unrichtigen Voraussetzungen ausgehen oder bei der gegebenen Wirtschafts- und Budgetlage keine Chance auf Verwirklichung haben.

Eine sachlich fundierte Auseinandersetzung mit dieser Resolution, die verschiedene Bereiche der Agrarpolitik berührt, hätte sehr ausführlich sein müssen. Sie war daher bei der Auslastung der Beamtenschaft meines Hauses nicht zu vertreten. Überdies nehme ich zu den aktuellen Aspekten der angeschnittenen Probleme, die in der Öffentlichkeit immer wieder diskutiert werden, laufend Stellung.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter Zeillinger: Sehr geehrter Herr Minister! Ich weise darauf hin, daß der Herr Bundeskanzler, wie ich in meiner Anfrage ausgedrückt habe, mit Schreiben vom 7. März den Verfassern der Resolution mitgeteilt hat, daß er dem Ministerrat am 28. Februar darüber berichtet und Ihnen als dem zuständigen Minister die Resolution zur Kenntnisnahme und Prüfung übermittelt hat. Er stellte in Aussicht, daß Sie, Herr Minister, eine unmittelbare Stellungnahme im Gegenstande zugehen lassen werden. Unter Hinweis darauf war zu erwarten, daß Sie zumindest das, was Sie jetzt gesagt haben, nämlich daß Sie nicht daran denken, die Resolution der freiheitlichen Bauernschaft zu beantworten, den Verfassern der Resolution, die ja konstruktiv an der Gestaltung der Agrarprobleme im Lande Salzburg mitwirken, mitzuteilen.

Darf ich Sie nun fragen: Sind Sie bereit, so wie in anderen Fällen, etwa beim Bauernbund, auch der freiheitlichen Bauernschaft wenigstens mit wenigen Zeilen die vom Herrn Bundeskanzler in Aussicht genommene Antwort zu geben, auch wenn Sie noch so überlastet sind?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Schleinzer: Mit einer Erledigung, wie Sie sie jetzt hier zur Sprache gebracht haben, wäre den Verfassern der Resolution wahrscheinlich nicht gedient. Zur Sache selbst habe ich mir erlaubt, hier Stellung zu nehmen.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Zeillinger: Darf ich Sie fragen, Herr Minister: Ist es Ihre Praxis, wenn Ihnen ein Schreiben zugeht, dessen Inhalt Sie aus politischen Gründen nicht teilen können, daß Sie dann in jedem Falle ablehnen, oder ist es nicht in anderen Fällen so, daß Sie wenigstens eine kurze, womöglich höfliche, Antwort geben?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Schleinzer: Ich habe den Eindruck, mich im allgemeinen im Umgang persönlich und schriftlich einer gebührenden Höflichkeit zu befleißigen. Ich bemühe mich, auch alle Briefe, die an mich gerichtet werden, zu beantworten. Ich bin nicht in der Lage, zu allen Resolutionen Stellung zu nehmen, die auf meinen Schreibtisch kommen. (*Abg. Zeillinger: Dann soll es der Kanzler nicht versprechen! — Abg. Dr. van Tongel: Das nennt man Koordinierung! — Abg. Zeillinger: Das ist eine Diktatur!*)

Präsident: 10. Anfrage: Abgeordneter Grundemann-Falkenberg (*ÖVP*) an den Herrn Landwirtschaftsminister, betreffend ERP-Kredite für forstliche Investitionen.

927/M

Angesichts der schweren Sturmschäden des vergangenen Winters frage ich Sie, Herr Minister, ob daran gedacht ist, für eine vermehrte Gewährung von ERP-Krediten für die im öffentlichen Interesse gelegenen forstlichen Investitionen, wie Forstwegebau und Aufforstung, Vorsorge zu treffen.

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Schleinzer: Auf Ihre Frage, Herr Abgeordneter, darf ich mitteilen, daß für das Wirtschaftsjahr 1967/68 30 Millionen Schilling an ERP-Krediten für die Forstwirtschaft zur Verfügung stehen. Das ist um 50 Prozent mehr, als das im Durchschnitt der letzten beiden Jahre der Fall war. Die höhere Dotierung der forstlichen ERP-Kredite soll vor allem ermöglichen, die durch die Sturmkatastrophe verursachten vermehrten Investitionsbedürfnisse vorrangig zu berücksichtigen; außerdem soll dadurch der verschlechterten forstlichen Ertragslage entgegengewirkt und einer rückläufigen Investitionstätigkeit begegnet werden.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter Grundemann-Falkenberg: Herr Bundesminister! Stehen für forstliche Investitionen geringen Ausmaßes, also unter einem Kreditvolumen von 100.000 S, für welche bekanntlich keine ERP-Kredite vergeben werden, ausreichende Mittel zur Verfügung?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Schleinzer: Für die Forstwirtschaft stehen Agrarinvestitionskredite nach Maßgabe der Bestimmungen und Richtlinien, unter denen sie vergeben werden können, zur Verfügung. Ich glaube, daß der hierfür vorgesehene Betrag ausreichend erscheint.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Grundemann-Falkenberg: Herr Minister! Ist Vorsorge getroffen, daß die mit AIK-Mitteln zu fördernden Investitionsmaßnahmen auch im kommenden Jahr fortgesetzt werden können?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Schleinzer: Vom Ressort wird jedenfalls der gleiche Kreditrahmen für Agrarinvestitionskredite auch für das kommende Jahr vorgesehen. Eine abschließende Antwort kann ich erst nach den Budgetverhandlungen geben.

Präsident: Danke, Herr Minister.

Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie

Präsident: 11. Anfrage: Abgeordneter Peter (FPÖ) an den Herrn Bundesminister für Han-

del, Gewerbe und Industrie, betreffend Vertragsabschluß mit der EWG.

942/M

Welche Vorkehrungen haben Sie getroffen, um die Glaubwürdigkeit des Wunsches der Bundesregierung nach einem raschen Vertragsabschluß mit der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft bei den EWG-Staaten wiederherzustellen?

Präsident: Bitte, Herr Vizekanzler.

Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie Vizekanzler Dr. Bock: Die Bundesregierung hat in ihrer Erklärung vom April vorigen Jahres festgehalten, daß die Integrationspolitik einen der wesentlichsten Bestandteile und Aufgaben der österreichischen Außenpolitik darstellt. An dieser Feststellung hat sich nichts geändert, die Bundesregierung ist daher bestrebt, alles in ihren Möglichkeiten Liegende zu unternehmen, um das gewünschte Vertragsziel in Brüssel so rasch wie möglich zu erreichen.

Präsident: Zusatzfrage.

Abgeordneter Peter: Sehr geehrter Herr Vizekanzler! Ministerpräsident Boeynants hat nach seinem Staatsbesuch in Österreich dem belgischen Ministerrat mitgeteilt, daß er innerhalb der österreichischen Bundesregierung eine entgegengesetzte Auffassung in der Integrationsfrage vorgefunden hat. Diese Mitteilung wurde auch an den EWG-Ministerrat weitergegeben. Sie werden sicher vom österreichischen EWG-Botschafter darüber einen Bericht haben.

Welche Vorkommnisse und Vorgänge konnten Ministerpräsidenten Boeynants in die Lage versetzen, diese Auffassung im belgischen Ministerrat zu vertreten?

Präsident: Herr Vizekanzler.

Vizekanzler Dr. Bock: Was der belgische Herr Ministerpräsident im Ministerrat Belgiens geäußert hat, ist mir selbstverständlich nicht bekannt. Gegenüber den Behörden der EWG ist jedenfalls eine solche Bemerkung, wie Sie sie skizziert haben, nicht gefallen.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Peter: Sehr geehrter Herr Vizekanzler! Der Herr Außenminister bemächtigt sich immer mehr des Herrn Universitätsprofessors Dr. Verosta als dem völkerrechtlichen Gutachter seines Ressorts. Herr Professor Verosta hat jüngst einen Vortrag gehalten, der sich bestens für eine Habilitationsschrift an der Moskauer Lomonossow-Universität geeignet hätte und dem finnischen und Moskauer Neutralismus folgt.

Peter

Teilen Sie die Auffassung, die Verosta hinsichtlich der Neutralität und der EWG verfochten hat? Er sprach von drei Grundnormen, der politischen, der militärischen und der wirtschaftlichen Neutralität, zu der wir verpflichtet seien. Oder sind Sie in der Lage, sich namens der österreichischen Bundesregierung von dieser Verosta-Auffassung zu distanzieren?

Präsident: Herr Vizekanzler.

Vizekanzler Dr. **Bock:** Ich teile die Auffassungen des Herrn Professors Verosta nicht.

Präsident: 12. Anfrage: Abgeordneter Doktor van Tongel (*FPÖ*) an den Herrn Vizekanzler, betreffend Autoreifen mit nachgeschlittenen Profilen.

943/M

Warum wurde in Österreich im Gegensatz zu anderen Ländern die Verwendung von Autoreifen mit sogenannten nachgeschlittenen Profilen noch nicht verboten?

Präsident: Bitte, Herr Vizekanzler.

Vizekanzler Dr. **Bock:** Die geltende Kraftfahrverordnung 1955 bestimmt im § 5 Abs. 1 folgendes: „Die Reifen müssen hinsichtlich ihrer Bauart, ihrer Abmessungen und ihres Zustandes der Belastung und Geschwindigkeit des Fahrzeuges entsprechen und so beschaffen sein, daß sie die Fahrbahn nicht beschädigen.“

Durch diese im Augenblick noch geltende Bestimmung ist die Verwendung nachgeschlittener Reifen nicht als unzulässig erklärt. Das Nachschneiden mit besonderen Maschinen zur Wiedergewinnung der Rutschfestigkeit erscheint nach der geltenden Gesetzeslage dann unbedenklich, wenn unter den nachgeschlittenen Rillen noch genügend Grundgummi vorhanden ist.

Es wird aber auf der Grundlage des neuen Kraftfahrgesetzes, das ja heute im Hohen Hause zur Behandlung steht, zu überprüfen sein, wie die neue Verordnung auf diesem Gebiete zu erlassen sein wird.

Präsident: Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. van Tongel: Herr Vizekanzler! Ich darf Ihre Antwort also dahin gehend auffassen, daß Sie prüfen werden, ob man die im Ausland bestehenden Verbote auch in Österreich einführt.

Präsident: Herr Vizekanzler.

Vizekanzler Dr. **Bock:** Ich glaube, wir sollten diesen Tatbestand mit Rücksicht auf die Zunahme der Verkehrsunfälle, die sich aus der Verwendung schlechter Reifen ergeben, sehr ernst nehmen und zu einer sehr strengen Regelung kommen.

Präsident: 13. Anfrage: Abgeordneter Meißl (*FPÖ*) an den Herrn Handelsminister, betreffend Forschungsförderungsausschuß des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie.

944/M

Unter welchen Voraussetzungen wird vom Forschungsförderungsausschuß des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie die Gewährung der für Forschungsaufträge erforderlichen Mittel empfohlen?

Präsident: Bitte, Herr Vizekanzler.

Vizekanzler Dr. **Bock:** Die Gewährung der für Forschungsaufträge erforderlichen Mittel wird vom Forschungsförderungsausschuß des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie im wesentlichen nach folgenden Gesichtspunkten empfohlen:

1. Der Forschungsgegenstand muß wissenschaftlich-technisch fundiert sein. Zur Prüfung dieser Frage werden vom Forschungsförderungsausschuß erforderlichenfalls Gutachten von Hochschulen und sonstigen Forschungsinstitutionen eingeholt.

2. Der Forschungsgegenstand muß in den Rahmen einer Industriesparte passen, technisch und wirtschaftlich genügend erfolgversprechend erscheinen sowie der Volkswirtschaft in dieser Sparte einen unmittelbaren Impuls geben. Auf Produktionsausweitungen, die Erteilung von Patenten und die dadurch bedingte Erzielung von Lizenzen sowie auf allfällige Exporterträge wird besonders Rücksicht genommen.

3. Die einschlägige Industrie oder der Antragsteller müssen ihr Interesse für den Forschungsgegenstand und an dem Zustandekommen der zu erwartenden Forschungsergebnisse durch Aufbringung von Eigenmitteln in der Höhe von ein bis zwei Drittel der gesamten Forschungsmittel beweisen.

Präsident: Zusatzfrage.

Abgeordneter **Meißl:** Herr Vizekanzler! Darf ich Ihre Antwort so auffassen, daß bei Vergabe dieser Forschungsmittel die Frage der Exporte in besonderer Weise bedacht wird?

Präsident: Herr Vizekanzler.

Vizekanzler Dr. **Bock:** Sicherlich.

Präsident: Danke, Herr Vizekanzler.

Bundesministerium für Bauten und Technik

Präsident: 14. Anfrage: Abgeordneter Horejs (*SPÖ*) an den Herrn Bundesminister für Bauten und Technik, betreffend Personalschwierigkeiten beim Vermessungsamt Kufstein.

897/M

Welche Maßnahmen wurden zur Behebung der Personalschwierigkeiten beim Vermessungsamt Kufstein getroffen?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Bauten und Technik Dr. **Kotzina:** Das Vermessungsamt Kufstein hat seit Jahren an Personalschwierigkeiten gelitten. Dazu kam, daß im Jahre 1965 der Amtsleiter aus dem Bundesdienst ausschied, ein Bediensteter entlassen wurde und zwei weitere Beamte infolge Verdachtes von Disziplinarwidrigkeiten über meine Weisung zu anderen Vermessungsämtern versetzt werden mußten. Auf diese Art und Weise ist es dazu gekommen, daß das genannte Vermessungsamt über kein eigenständiges Personal mehr verfügt. Ein Personalausgleich innerhalb der Dienststellen des Bundeslandes Tirol war infolge der Personalknappheit bei den übrigen Ämtern ebensowenig möglich wie Neuaufnahmen. Alle diesbezüglichen Bemühungen des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen sind trotz Einschaltung der örtlichen Stellen bisher ergebnislos geblieben. Es konnte lediglich ein Absolvent der Technischen Hochschule, der aus Wien stammt, für Kufstein gewonnen werden; sein Einsatz ist erst nach gründlicher Ausbildung, die etwa noch über ein Jahr dauern wird, möglich.

Wie ich bereits in Beantwortung einer Anfrage vom 21. April 1967 betreffend Auflassung des Vermessungsamtes Kufstein ausgeführt habe, wurde Vorsorge getroffen, um den unbedingt notwendigen Dienstbetrieb im Vermessungsamt Kufstein aufrechtzuerhalten. Die diesbezügliche Regelung geht dahin, daß jeden Tag mindestens ein Bediensteter eines anderen Vermessungsamtes, und zwar aus Schwaz und Kitzbühel, im Vermessungsamt Kufstein während der Amtsstunden anwesend zu sein hat. Alle notwendigen technischen und schriftlichen Arbeiten im Bereich des Vermessungsamtes Kufstein werden aushilfsweise durch andere Dienststellen des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen besorgt. Durch diese Maßnahme ist gewährleistet, daß die Bevölkerung ihre Wünsche und Anträge in gewohnter Weise an das Vermessungsamt Kufstein herantragen kann.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter **Horejs:** Herr Minister! Welche örtlichen Stellen wurden eingeschaltet, um entsprechende Bewerber zu bekommen?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. **Kotzina:** Das Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen ist dies-

bezüglich in erster Linie zuständig; es wurde auch die Hilfe der Landesamtsdirektion Tirol mit in Anspruch genommen.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter **Horejs:** Herr Minister! Warum wurde nicht versucht, die erforderlichen Kräfte beim Arbeitsamt Kufstein oder durch öffentliche Ausschreibung zu bekommen?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. **Kotzina:** Die Tatsache der Notwendigkeit, geeignete Arbeitskräfte zu bekommen, ist zumindest landesbekannt, wenn nicht über den Bereich des Landes Tirol hinaus bekannt. In dieser Richtung geeignete Kräfte über das Arbeitsamt zu finden, ist gegenwärtig völlig aussichtslos.

Präsident: 15. Anfrage: Abgeordneter Dipl.-Ing. Fink (*ÖVP*) an den Herrn Bautenminister, betreffend Bregenzerwald-Bundesstraße.

928/M

Im Hinblick auf die alljährlich wegen Lawinengefahr notwendige Sperre der Bregenzerwald-Bundesstraße frage ich Sie, Herr Minister, was das Bautenministerium zu tun gedenkt, um diesen wichtigen Verkehrsweg ganzjährig offenhalten zu können.

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Dr. **Kotzina:** Die ganzjährige Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der Bregenzerwald-Bundesstraße ist von der Ausschaltung der Verschüttungen nach Lawinenabgängen abhängig. Die genannte Bundesstraße wird von acht Lawinenzügen bedroht; vier dieser Lawinenzüge sind schon verbaut worden, und an zwei weiteren wird derzeit gearbeitet. Bei den laufenden Verbauungsmaßnahmen handelt es sich um die Birkenlawine und um die Blieselawine, die zusammen einen Kostenaufwand von rund 9 Millionen Schilling verursachen. Im Jahre 1967 werden außerdem noch Verbauungsmaßnahmen im Bereich der Alten Stall-Lawinengalerie beziehungsweise Immaschmiederloch-Lawinengalerie mit Gesamtkosten von rund 10 Millionen Schilling in Angriff genommen. Außer den angeführten Lawinenzügen werden noch kleinere Schneesutschstellen durch Schneebrücken zu sichern sein.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter Dipl.-Ing. **Fink:** Ist dem Herrn Minister bekannt, daß das kleine Bergdorf Warth im Winter oft während vieler Tage vom Verkehr abgeschlossen ist? Eine Tatsache, die beispielsweise bei Krankheitsfällen besonders leidvoll ist, da kein Arzt im Dorfe wohnt.

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. **Kotzina**: Diese Tatsache, Herr Abgeordneter, ist dem Ministerium bekannt und mit eine der Ursachen, daß gegenwärtig die Lawinen so zügig verbaut werden. Darüber hinaus darf ich darauf hinweisen, daß in der Gemeinde Warth auch ein Winterstützpunkt für die Schneeräumung errichtet wird, sodaß von der Gemeinde Warth aus durch die Bundesstraßenverwaltung selbst für eine zügige Schneeräumung gesorgt werden wird.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Dipl.-Ing. **Fink**: Herr Minister! Bis wann dürfte die Lawinensicherheit der Bregenzerwald-Bundesstraße erreicht sein?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. **Kotzina**: Die Lawinensicherheit der Bregenzerwald-Bundesstraße wird voraussichtlich durch die gesamten Maßnahmen, die ich eben geschildert habe, im Jahr 1970 gewährleistet sein.

Präsident: 16. Anfrage: Abgeordneter Steiner (*ÖVP*) an den Herrn Bautenminister, betreffend Lawinenschutz am Radstädter Tauern.

929/M

Besteht die Absicht, für die weitere Verbauung der Lawinengänge am Radstädter Tauern Vorsorge zu treffen?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Dr. **Kotzina**: Herr Abgeordneter! In den letzten Jahren wurde dem wintersicheren Ausbau des Radstädter Tauernpasses seitens der Bundesstraßenverwaltung ganz besonderes Augenmerk zugewendet. Neben den bereits fertiggestellten beziehungsweise in Fertigstellung begriffenen Lawinerverbauungen wurde erst vor einigen Wochen die Vergebung der Arbeiten für die Herstellung der Lawinengalerie Breitlahn genehmigt. Die Breitlahn, welche eine Straßenstrecke von rund 400 m Länge gefährdet, soll durch die Errichtung einer gedeckten Galerie über die Bundesstraße abgeleitet werden. Die Arbeiten sind bereits begonnen worden, und es soll, günstigere Bedingungen während der heurigen Bausaison vorausgesetzt, bereits im Winter 1967/68 die Lawinensicherheit der Bundesstraße in diesem Abschnitt erreicht werden. Die Kosten dieser Baumaßnahmen werden voraussichtlich 17 Millionen Schilling betragen.

Bei zwei weiteren Lawinengängen, bei der Spengerreitlahn und bei der Ahornlahn, die erst vor kurzem in diesem Hause zur Sprache gebracht wurden, erfolgt die Sicherung des Verkehrs ebenfalls durch die Herstellung von Lawinengalerien.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter **Steiner**: Sehr geehrter Herr Bundesminister! Sie haben abschließend richtigerweise auch die Spengerreitlahn und die Ahornlahn erwähnt, die zur Gesamtverbauung der Südrampe des Tauernpasses gehören und deren Verbauung sehr wichtig ist. Ich darf Sie nun fragen: Wie weit sind die Vorarbeiten zur Verbauung der beiden Lawinengänge Ahorn- und Spengerreitlahn gediehen?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. **Kotzina**: Die Projekte für die beiden Vorhaben sind bereits fertiggestellt, und es wurde von mir veranlaßt, daß die Bauarbeiten noch im heurigen Jahr vergeben werden.

Präsident: 17. Anfrage: Abgeordneter Ing. Karl Hofstetter (*ÖVP*) an den Herrn Bautenminister, betreffend Tankstellen auf der Südautobahn.

930/M

Besteht die Absicht, auf der Südautobahn zwischen Wien und Wiener Neustadt auf autobahnneigenen Grundstücken Tankstellen zu errichten?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Dr. **Kotzina**: Im Zuge der Teilstrecke Wien—Wiener Neustadt der Südautobahn sind für jede Fahrtrichtung je zwei Stellen für die Errichtung von Tankstellen, allenfalls in Verbindung mit Buffets oder anderen Diensten, vorgesehen.

Die hierfür notwendigen Grundflächen befinden sich im Eigentum der Autobahnverwaltung. Solche Anlagen sind in der Nähe von Guntramsdorf und Bad Fischau geplant.

Präsident: Danke, Herr Minister.

Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen

Präsident: 18. Anfrage: Abgeordneter Heinz (*SPÖ*) an den Herrn Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen, betreffend Kurswagen Ostende—Innsbruck.

900/M

Aus welchen Gründen wurde der Kurswagen Ostende—Innsbruck beim Vorarlberg-Expresß aufgelassen?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Dipl.-Ing. Dr. Ludwig **Weiß**: Der bis zum Vorjahr während der Sommerhauptreisezeit an Wochenenden, also an insgesamt nur 10 Verkehrstagen, gefahrene

4784

Nationalrat XI. GP. — 61. Sitzung — 23. Juni 1967

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß

Kurswagen Ostende—Innsbruck mußte aufgegeben werden, weil die Deutsche Bundesbahn trotz nachdrücklichen Einspruches der Österreichischen Bundesbahnen seine Weiterführung ablehnte. Sie machte für diesen Standpunkt geltend, daß für die Überstellung dieses Kurswagens vom „Dalmatia-Expreß“ auf den „Vorarlberg-Expreß“ in Heidelberg und in der Gegenrichtung in Mannheim vom „Vorarlberg-Expreß“ auf den „Dalmatia-Expreß“ nicht nur untragbare Verschubschwierigkeiten auftraten, sondern eine eigene Verschublokomotive in letztgenanntem Bahnhof nur für diese Einzeltätigkeit bereitgehalten werden mußte.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter **Heinz:** Herr Minister! In den letzten Jahren sind schätzungsweise 10 Kurswagen aus nordwesteuropäischen Ländern in die westlichen Bundesländer aufgegeben worden. Bei den jährlichen Tagungen des Landesverbandes für Fremdenverkehr wird immer wieder darauf hingewiesen, daß die Auflassung dieser Kurswagen eine gewisse Schädigung der dortigen Fremdenverkehrsbetriebe bedeutet. Ich frage Sie deshalb: Besteht nicht Ihrerseits die Möglichkeit, darauf zu drängen, daß ein Teil dieser Kurswagen wieder aufgenommen wird?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Weiß:** Herr Abgeordneter! Es gibt derzeit drei Zugpaare, die aus Westdeutschland beziehungsweise aus Norddeutschland über Vorarlberg nach Innsbruck fahren.

Es besteht eine sehr große Diskrepanz zwischen den Auffassungen der Eisenbahnverwaltungen und der Fremdenverkehrsorte. Das Ideal der Eisenbahnverwaltungen besteht darin, die Züge möglichst geschlossen von ihrem Ausgangspunkt zu ihrem Endpunkt zu führen, weil diese Züge dann wirklich rasch und ohne weitere Verschubarbeiten geführt werden können. Dem steht der Wunsch der Fremdenverkehrsgemeinden gegenüber, möglichst viele Kurswagen zu führen. Das Führen von Kurswagen bringt es mit sich, daß in größeren Bahnhöfen jeder Zug längeren Aufenthalt hat, weil die Züge zerteilt und die Kurswagen umrangierte werden müssen. Diese verschiedenartigen Auffassungen beziehungsweise Wünsche, diese Diskrepanzen zwischen den verschiedenen Auffassungen der Bahnverwaltungen und der Fremdenverkehrsgemeinden bringen es mit sich, daß die Verhandlungen hier sehr schwierig sind und es nicht sehr einfach ist, die Wünsche aufeinander abzustimmen.

Präsident: 19. Anfrage: Abgeordneter **Stohs (ÖVP)** an den Herrn Verkehrsminister, betreffend Triebwagengarnituren.

937/M

Beabsichtigen Sie, weitere Triebwagengarnituren, wie sie für die Städteschnellverbindungen zum Einsatz gelangen, zu bestellen?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Weiß:** Auch diese Garnituren werden wieder 42 Plätze 1. Klasse und 228 Plätze 2. Klasse erhalten. Nach der vorläufigen Planung ist der Einsatz dieser Garnituren auf der Strecke Wien Westbahnhof — Attnang-Puchheim — Stainach-Irdning für den „Erzherzog Johann“ sowie nach Elektrifizierung der Pyhrnbahnstrecke als Städteverbindung zwischen Linz und Graz vorgesehen.

Präsident: 20. Anfrage: Abgeordneter **Lanc (SPÖ)** an den Herrn Verkehrsminister, betreffend Schnellbahnstation Matzleinsdorfer Platz.

901/M

Wann kann mit der Fertigstellung der Schnellbahnstation Matzleinsdorfer Platz gerechnet werden?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Weiß:** Herr Abgeordneter! Ihre Frage, die Sie an mich richten, deckt sich ungefähr mit der Frage, die Sie an den Herrn Finanzminister gerichtet haben.

Unter der Voraussetzung, daß über die Frage der Kostentragung rechtzeitig eine Einigung zustande kommt, kann die vom Herrn Bürgermeister der Stadt Wien bei wiederholten Gelegenheiten als erwünscht bezeichnete Fertigstellung der Schnellbahnhaltestelle Matzleinsdorfer Platz bis Ende 1968 erfolgen. Während hinsichtlich der Kosten für die Neuerrichtung der Eisenbahnbrücke am Matzleinsdorfer Platz, die derzeit in Arbeit ist, zwischen beiden Stellen grundsätzliche Einigung vorliegt, gilt dies nicht für die Schnellbahnhaltestelle einschließlich der durch ihre Errichtung ausgelösten Gleisverlegungsarbeiten.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter **Lanc:** Herr Bundesminister! Sie behaupteten jetzt zum Schluß, daß mehrfach mit der Stadt Wien Besprechungen wegen einer finanziellen Beteiligung am Bau der Schnellbahnstation Matzleinsdorfer Platz stattgefunden haben. Können Sie mir sagen, wer diese Besprechungen geführt hat?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Weiß**: Die letzten Besprechungen sind von der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen geführt worden.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter **Lanc**: Herr Bundesminister! Wie erklären Sie es, daß seinerzeit die Verhandlungen über die Vorfinanzierung zwischen Ihnen und dem Herrn Bürgermeister beziehungsweise dem Herrn Vizebürgermeister stattgefunden haben, daß aber jetzt plötzlich nach Änderung Ihres Standpunktes — denn Sie waren ja ursprünglich zur Annahme der Vorfinanzierung bereit — diese Gespräche auf die Beamtenebene abgeschoben werden?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Weiß**: Die Besprechungen sind keineswegs auf die Beamtenebene abgeschoben worden, Herr Abgeordneter.

Es hat übrigens keine Verhandlung zwischen mir und dem Herrn Bürgermeister stattgefunden, sondern einmal bei mir im Ministerium eine Besprechung sämtlicher beteiligter Herren, bei der mir vom Herrn Bürgermeister beziehungsweise vom Herrn Vizebürgermeister Slavik der Vorschlag gemacht wurde, eine Vorfinanzierung in die Wege zu leiten. Bezüglich der Vorfinanzierung war es also leider nicht möglich, einen Weg zu finden, sodaß der zweite Vorschlag dahin geht, daß die Gemeinde Wien einen entsprechenden Beitrag leisten soll.

Ich kann Sie im übrigen beruhigen: Ich habe am nächsten Montag eine Besprechung auch in dieser Angelegenheit mit Frau Stadtrat Dr. Schaumayer.

Präsident: 21. Anfrage: Abgeordneter Doktor Geißler (*ÖVP*) an den Herrn Verkehrsminister, betreffend Städteschnellverbindung Graz—Salzburg.

938/M

Wann kann mit der Aufnahme der Städteschnellverbindung Graz—Salzburg gerechnet werden?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Weiß**: Herr Abgeordneter! Die neuen Städteschnellzüge TS 114 und TS 115 zwischen Salzburg und Graz werden ab Montag, den 10. Juli 1967 nach den vereinbarten Fahrplänen verkehren.

Präsident: Danke, Herr Minister.

Bundesministerium für Unterricht

Präsident: 22. Anfrage: Abgeordneter Ing. Scheibengraf (*SPÖ*) an den Herrn Bundes-

minister für Unterricht, betreffend Mittelschulbesuch am Bundesrealgymnasium Bruck an der Mur.

889/M

Was werden Sie unternehmen, um allen Schülern, die die Aufnahmeprüfung in das Bundesrealgymnasium Bruck/Mur bestanden haben, den Mittelschulbesuch zu ermöglichen?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Unterricht Dr. **Piffi-Perčević**: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Ich habe mir vom Landesschulrat für Steiermark aus Graz berichten lassen, daß durch die Führung von vier Klassen gewährleistet ist, daß alle 135 Schüler, die die Aufnahmeprüfung bestanden haben, aufgenommen werden können.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter Ing. **Scheibengraf**: Ich nehme diese Antwort sehr gerne und mit Befriedigung entgegen. Aber das wird die Frage für die nächsten Jahre nicht lösen. Herr Minister! Ich frage daher, welche Maßnahmen diesbezüglich von Ihnen vorgesehen sind.

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. **Piffi-Perčević**: Wie in verschiedenen anderen vergleichbaren Räumen besteht auch für den Raum Bruck an der Mur das Bestreben, die Errichtung weiterer allgemeinbildender und berufsbildender höherer Schulen zu intensivieren. Zurzeit können wir keine Prognosen stellen, bis wann hier eine zusätzliche Intensivierung möglich ist, da die Lehrerfrage keine Perspektive zuläßt.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Ing. **Scheibengraf**: Herr Bundesminister! Wie mir bekannt ist, ist im Raum Bruck an der Mur nicht die Lehrerfrage, sondern die Schulraumfrage aktuell. In diesem Zusammenhang eine weitere Frage: Wann gedenken Sie der ins Gespräch gekommenen Errichtung des Bundesrealgymnasiums Kapfenberg näherzutreten?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. **Piffi-Perčević**: Die Frage ist in meinem Ministerium in ständiger Bedachtnahme. Sie ist aber doch primär eine Frage der Professoren und nicht primär eine Frage des Raumes. Sie wissen, Herr Abgeordneter, daß im Gebiet Bruck an der Mur zurzeit vier höhere, zur Matura führende Schulen geführt werden, die sich zum Teil im Aufbau befinden: das Bundesgymnasium, das Bundesrealgymnasium, die Bundeshandelsakademie und in Ihrer Stadt die Höhere technische Lehranstalt. Die zwei zuletzt genannten Anstalten befinden sich erst im Aufbau, brauchen also von Jahr zu Jahr mehr Professoren. Dies ein-

4786

Nationalrat XI. GP. — 61. Sitzung — 23. Juni 1967

Bundesminister Dr. Piffl-Perčević

kalkulierend, können wir noch nicht absehen, wann wir zu einer zusätzlichen Schule höherer Art im Bezirk Bruck kommen können.

Präsident: 23. Anfrage: Abgeordneter Doktor Kummer (*ÖVP*) an den Herrn Unterrichtsminister, betreffend Jubiläum des Staatsopergebäudes.

918/M

Wird der 100jährigen Wiederkehr der Eröffnung des Staatsopergebäudes am Ring im Jahre 1969 in besonderer Weise gedacht werden?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Dr. Piffl-Perčević: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Seit einem Jahr werden Vorbereitungen für das Opernjubiläum getroffen. Es ist eigens ein Mann damit beschäftigt, die Archivunterlagen zu studieren, die die Grundlage für eine Veröffentlichung und für eine entsprechende Ausstellung bilden sollen. Darüber hinaus laufen bereits die auf diesem Gebiete sehr langfristig zu führenden Verhandlungen bezüglich der im Jubiläumsjahr zu gewinnenden Künstler, Regisseure und sonstigen Kräfte, die zu einer würdigen und besonders unterstrichenen Ausgestaltung dieses Opernjahres notwendig sind.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. Kummer: Herr Minister! Können Sie uns sagen, ob für diese Feier auch an Premieren gedacht ist.

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Piffl-Perčević: Zweifels- ohne werden wir bestrebt sein oder wird die Bundestheaterverwaltung und die Operndirektion bestrebt sein, dieses Jahr durch besonders bedeutsame und auch zahlreichere Premieren auszuzeichnen, als dies in gewöhnlichen Jahren der Fall ist.

Präsident: 24. Anfrage: Abgeordneter Skritek (*SPÖ*) an den Herrn Unterrichtsminister, betreffend Gehaltsansprüche Dr. Norbert Burger.

890/M

Bezugnehmend auf Ihre Ausführungen in der Fragestunde vom 9. Juni frage ich, welche neuerlichen Gehaltsansprüche Dr. Norbert Burger an das Bundesministerium für Unterricht gestellt hat.

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Piffl-Perčević: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Dr. Norbert Burger war mit Verfügung vom 26. Jänner 1965 ab dem Tag seiner Rückkehr, der mit 26. Juni 1964 angenommen wurde, der Bezug nach § 58 a Abs. 4 GÜG. bewilligt worden. Hierbei wurden die gebührenden Dienstbezüge und Ruhe-

genüsse so berechnet, daß die Unterhaltsbeiträge abgezogen werden, die seiner Gattin vor dieser Bezugsregelung noch laufend angewiesen worden waren. Dr. Burger verlangt nun die vom 26. Juni 1964 bis Februar 1965 an seine Frau gezahlten Beträge noch einmal zu seinen Händen.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter Skritek: Herr Bundesminister! Können Sie uns sagen, wieviel von den an seine Frau ausbezahlten Beträgen von den Bezügen, die Dr. Burger jetzt fordert, bereits abgezogen wurde, wieviel noch aushaftend ist und was Sie jetzt zu tun gedenken, die noch aushaftenden Beträge wieder hereinzubringen?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Piffl-Perčević: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Meines Wissens sind sämtliche der Gattin und ihrem Kinde überwiesenen Unterhaltsbeträge abgezogen worden. Ich kann aber diese Frage nicht ohne genaue Einsicht in die Akten vollgültig beantworten und bitte mir die Möglichkeit zu geben, Ihnen dies schriftlich mitzuteilen.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Skritek: Herr Bundesminister! Ihre jetzige Auskunft deckt sich gar nicht mit der vor einigen Wochen gegebenen. Damals erklärten Sie, Sie würden diese Beträge gegen die Forderungen, die jetzt Dr. Burger erhebt, in Anrechnung bringen. Wie erklären Sie sich Ihre damalige Auskunft?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Piffl-Perčević: Ich werde mir erlauben, diese Frage schriftlich zu beantworten, da ich die präzise seinerzeitige Auskunft nicht vor mir liegen habe, um ein etwaiges Mißverständnis zwischen uns sofort aufklären zu können.

Präsident: 25. Anfrage: Abgeordneter Doktor Bassetti (*ÖVP*) an den Herrn Unterrichtsminister, betreffend Winteruniversiade 1968.

920/M

Wie weit sind die Vorbereitungen für die Winteruniversiade Innsbruck 1968 gediehen?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Dr. Piffl-Perčević: Die große studentische Winterolympiade, genannt Universiade, wird durch jene Kräfte vorbereitet, die auch die große Winterolympiade, die Winterspiele in Innsbruck, vorbereitet haben. Insbesondere ist hier Professor Friedrich Wolfgang tätig.

Wir setzen neuerlich, wo dies notwendig ist, die olympischen Kampfstätten in den entsprechenden Zustand, ergänzen sie aber darüber

Bundesminister Dr. Piffi-Perčević

hinaus durch zusätzliche, für den gesamten Wintersport Innsbrucks begrüßenswerte Anlagen, insbesondere Jugendschanzen und solche Einrichtungen, die für die Olympiade seinerzeit nicht notwendig gewesen waren.

Präsident: Danke, Herr Minister.

Die Fragestunde ist beendet.

Seit der letzten Haussitzung sind zwei Anfragebeantwortungen eingelangt, die den Antragstellern übermittelt wurden. Sie wurden auch vervielfältigt und an alle Abgeordneten verteilt.

Die in der letzten Sitzung als eingelangt bekanntgegebenen Regierungsvorlagen weise ich zu wie folgt:

503 der Beilagen: Bundesgesetz über die Neuordnung der Rechtsstellung des unehelichen Kindes dem Justizausschuß und

589 der Beilagen: Bundesgesetz, mit dem das Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1967 neuerlich ergänzt wird (2. Bundesfinanzgesetznovelle 1967) dem Finanz- und Budgetausschuß.

1. Punkt: Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage (186 der Beilagen): Bundesgesetz über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1966 — KFG. 1966) (576 der Beilagen)

Präsident: Wir gehen in die Tagesordnung ein und gelangen zum 1. Punkt: Kraftfahrgesetz 1966.

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Ing. Karl Hofstetter. Ich bitte ihn, zum Gegenstand zu berichten.

Berichterstatter Ing. Karl Hofstetter: Herr Präsident! Hohes Haus! Die genannte Regierungsvorlage wurde vom Nationalrat am 19. Oktober 1966 dem Handelsausschuß zur Vorberatung zugewiesen.

Der Handelsausschuß hat am 3. November 1966 zur weiteren Beratung der Regierungsvorlage einen neungliedrigen Unterausschuß eingesetzt, dem von der Österreichischen Volkspartei die Abgeordneten Dr. Fiedler als Vorsitzender, Minkowitsch, Ing. Karl Hofstetter (Berichterstatter), Marwan-Schlosser und Ing. Spindelegger, von der Sozialistischen Partei Österreichs die Abgeordneten Doktor Broda, Eberhard, Konir und Skritek angehörten. Von der Freiheitlichen Partei Österreichs wurde der Abgeordnete Dr. van Tongel mit beratender Stimme beigezogen.

Der Unterausschuß hat in der Zeit vom 23. Jänner 1967 bis 15. Juni 1967 15 Sitzungen abgehalten, in denen die Regierungsvorlage eingehend beraten und eine Reihe von Abänderungen vorgeschlagen wurden, worüber

dem Handelsausschuß in seiner Sitzung am 16. Juni 1967 vom Berichterstatter ein umfassender Bericht vorgelegt wurde.

Der vorliegende Entwurf eines Kraftfahrgesetzes 1967 sieht das vierte österreichische Kraftfahrgesetz vor. Das erste, das „Bundesgesetz vom 20. Dezember 1929 über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz)“, BGBl. Nr. 437, hatte 20 Paragraphen und wurde durch das zweite, das „Bundesgesetz über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1937)“, BGBl. Nr. 29/1937, mit ebenfalls 20 Paragraphen abgelöst. Das dritte Kraftfahrgesetz wurde am 6. Juli 1955 erlassen. Dieses Kraftfahrgesetz 1955 wurde seit seinem Inkrafttreten am 1. Jänner 1956 durch zwei Novellen, betreffend den § 113, und durch die Streichung der Verordnungsermächtigung für den Geschäftsplan für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung im § 54 abgeändert.

Die seit dem Jahre 1959 durchgeführte eingehende Prüfung der zahlreichen, zum Teil wiederholt und nachdrücklich vorgebrachten Novellierungswünsche zum Kraftfahrgesetz 1955 hatte ergeben, daß auch eine Gesamtnovellierung dieses Gesetzes, dessen Entwurf im Jahre 1961 versendet wurde, den Erfordernissen der Praxis nicht mehr gerecht zu werden vermag.

Daraufhin wurde im Jahre 1962 ein Entwurf eines Kraftfahrgesetzes 1962 mit 139 Paragraphen versendet und nach vier Jahre dauernden Vorarbeiten am 3. Mai 1963 beim Nationalrat die Regierungsvorlage eines Kraftfahrgesetzes 1963 — 98 der Beilagen, X. Gesetzgebungsperiode — eingebracht. Diese Regierungsvorlage wurde nach zweijähriger erschöpfender parlamentarischer Behandlung zu einer Fassung umgearbeitet, die zwar allen Bedürfnissen und Wünschen soweit als möglich zu entsprechen schien, infolge der Selbstauflösung des Nationalrates aber nicht mehr verabschiedet werden konnte.

In Anbetracht der nunmehr insgesamt sechsjährigen sorgfältigen Bearbeitung der gesamten Materie des Kraftfahrwesens unter intensiver Mitarbeit aller hiezu berufenen Stellen und Beteiligung der Öffentlichkeit darf angenommen werden, daß der vorliegende Entwurf allen Erfordernissen Rechnung trägt und in jeder Hinsicht vertretbar ist.

Der Handelsausschuß hält zahlreiche Feststellungen zum Gesetzentwurf, die im Bericht abgedruckt sind, für geboten.

Festgehalten sei auch der Hinweis auf einen Druckfehler in den Erläuternden Bemerkungen zu § 122 Abs. 3 betreffend Übungsfahrten. Im Gesetzestext ist richtigerweise angeführt, daß die Bewilligung für diese Übungsfahrten innerhalb eines Jahres nur

Ing. Karl Hofstetter

zweimal für bestimmte angeführte Personen erteilt werden darf, wogegen in den Erläuternden Bemerkungen irrtümlich „dreimal“ steht.

Der Handelsausschuß hat nach einer Debatte, an der sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. Broda, Eberhard, Minkowitsch, Dr. Mussil, Konir, Regensburger und Dipl.-Ing. Dr. Zittmayr sowie der Ausschußobmann Abgeordneter Mitterer und der Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie Vizekanzler Dr. Bock, beteiligten, die Regierungsvorlage unter Berücksichtigung der vom Unterausschuß vorgeschlagenen und einiger weiteren im Handelsausschuß von den Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Minkowitsch, Dr. Broda und Genossen gestellten Abänderungsanträge in der beige druckten Fassung angenommen.

Ferner hat der Handelsausschuß auf Antrag der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek und Genossen die dem Bericht beigefügte Entschließung einstimmig angenommen.

Der Handelsausschuß stellt abschließend den Antrag, der Nationalrat wolle

1. dem dem Ausschußbericht angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen und

2. die dem Ausschußbericht beige druckte Entschließung annehmen.

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

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

Wir gehen in die Debatte ein. Als erster zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Dr. Fiedler. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. Fiedler (ÖVP): Hohes Haus! Meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordneten! Die zunehmende, von Tag zu Tag wachsende Bedeutung der Technik in allen Bereichen des Lebens — für den einzelnen nicht minder wie für den Staat — dokumentiert sich nicht zuletzt beim Kraftfahrzeugwesen. Das Leben im Bewußtsein und mit der Technik ist eine Selbstverständlichkeit geworden, wobei gar nicht untersucht werden soll, ob die daraus erwachsenden Annehmlichkeiten mit den möglichen Schrecknissen Schritt zu halten vermögen.

Kein Fortschritt ohne Problematik — keine Wohltat ohne Plage. Es ist daher erforderlich, daß sich auch die Gesetzgebung mit diesen Realitäten auseinandersetzen hat, um den

Menschen vor allem die Vorteile der Technisierung zu erschließen, ihn aber auch vor nachteiligen Auswirkungen zu schützen.

Erlauben Sie mir, ehe ich auf die kritischen Punkte zu sprechen komme, einige Hinweise, die vielleicht weit herbeigeht zu sein scheinen, in Wahrheit aber nichts anderes bezwecken, als unser Denken und unsere Bereitschaft, in diesem Hause richtig zu entscheiden, mit jenen grundsätzlichen Überlegungen auszustatten, die mir notwendig erscheinen.

„Das überhandnehmende Maschinenwesen quält und ängstigt mich, es wälzt sich heran wie ein Gewitter, langsam — langsam; aber es hat seine Richtung genommen, es wird kommen und treffen.“ Muten Sie, meine sehr verehrten Damen und Herren, diese Worte etwas antiquiert an? Finden Sie die Problematik Mensch und Technik zu überspitzt dargestellt? Kein Wunder, denn diese Worte schrieb Goethe in seinem Werk „Wilhelm Meisters Lehrjahre“, und für die damalige Zeit waren sie zweifellos von hohem visionärem Gehalt.

Bei aller Sorge um die Problematik übersah Goethe aber auch nicht die Fülle von Chancen, die dem Menschen in die Hand gegeben werden. Am Ende des „Faust“ II. Teil drückt er die Befriedigung darüber aus, daß mit Hilfe der Technik dem Meer Land abgerungen werden kann — die Technik also nicht nur Hilfe für den Menschen, sondern lebendiger Teil der Schöpferkraft.

Verzeihen Sie diese geistige Abweichung in eine weitere Vergangenheit, und kehren wir in die Gegenwart zurück. (Abg. Peter: *Goethe und das Kraftfahrzeuggesetz! Das wäre sogar dem Goethe zu hoch!*) Der an Hand von Goethes Gedanken bewußt gewordene Dualismus findet sich immer wieder in der Diskussion Mensch und Technik. „Technik ist an sich weder gut noch böse, aber zum Guten und zum Bösen zu gebrauchen“ — sagt der Philosoph Karl Jaspers. Es kommt nur darauf an, was der Mensch daraus macht, wozu sie — die Technik — ihm dient und unter welche Bedingungen er sie stellt.

Hohes Haus! Das uns vorliegende Gesetz zeigt deutlich, daß sich auch der Gesetzgeber mit dieser Problematik zu beschäftigen hat. Ein Problem in der Diskussion dominiert: Der Mensch hat die Maschine geschaffen, prägt diese Maschine aber nicht auch den Menschen? Der Mensch bedient sich des Motors, der geballten Pferdestärken, aber bedient sich nicht auch der Motor des Menschen?

Ich glaube, meine Damen und Herren, Sie wissen jetzt, worauf ich hinziele. Wir haben es uns zur Aufgabe gemacht, die Errungenschaften der Motorisierung und des Kraft-

Dr. Fiedler

fahrwesens der Gesellschaft voll zu sichern. (*Abg. Peter: Der ÖVP-Motor ist im Augenblick etwas überdreht! — Abg. Dr. Gorbach: Sie haben einen Wankel-Motor!*) Ich glaube aber nicht, Herr Abgeordneter Peter, daß für Ihre Überdrehung das Kraftfahrgesetz zuständig wäre! (*Beifall bei der ÖVP.*) Der Verantwortung bewußt, waren wir bestrebt, den Notwendigkeiten der Humanität Rechnung zu tragen und der Aufgabe des Gesetzgebers sowie dem Schutz- und Sicherheitsbedürfnis der Bevölkerung auf diesem Gebiet gerecht zu werden.

Die Beratungen — man hat sie sehr gewissenhaft und genau durchgeführt — waren nicht immer leicht. Es galt — wenn Sie mir den Vergleich gestatten — ein „magisches Dreieck“ zu bewältigen (*Abg. Melter: Schon wieder ein magisches Dreieck! — Abg. Peter: Das ist so magisch wie das Tončič-Dreieck für Südtirol!*) — geben Sie nur acht, Herr Kollege Peter, Sie waren ja nicht bei den Unterausschußverhandlungen! —, ein Dreieck, dessen drei Eckpunkte Ziele darstellen, die nicht selten miteinander im Widerstreit stehen. Nähert man sich dem einen, entfernt man sich vom anderen. Die drei Ziele waren:

1. Ein modernes Gesetz zu schaffen, das die technische Entwicklung durch zu viele Gebote oder Verbote nicht hemmt;

2. nicht zu viele Verordnungsermächtigungen zu schaffen, wobei von allem Anfang an klar sein mußte, daß gerade bei einer solchen Materie um eine Mindestzahl nicht herumzukommen war; und

3. darauf Bedacht zu nehmen, daß Fragen der Sicherheit und des Schutzes des Menschen vor Lärm, Abgasen und so weiter nicht vernachlässigt werden und das Gesetz dennoch die positive Einstellung zur modernen Technik wahrte.

In diesem Zusammenhang darf ich allen an dieser schwierigen Materie Beteiligten für die überaus anstrengenden Arbeiten meinen ganz besonderen Dank aussprechen. (*Beifall bei ÖVP und FPÖ.*) Über viele Meinungen und Einwände hinweg war es schließlich doch möglich, zu einem konstruktiven Konzept zu kommen.

Hohes Haus! Der vorliegende Entwurf eines Kraftfahrgesetzes 1967 zielt darauf hin, ein viertes österreichisches Kraftfahrgesetz zu schaffen. Vor genau 57 Jahren, am 28. April 1910, wurde die erste umfassende, allgemeine Regelung des österreichischen Kraftfahrgesetzes in Form einer Verordnung mit 59 Paragraphen erstellt. Sowohl von der Struktur als auch vom Inhalt her ist dieses Verordnungswerk Grundlage aller nachfolgenden einschlägigen Gesetze gewesen. So finden

wir beispielsweise bereits im II. Abschnitt — „Bestimmungen über die Konstruktion und Ausrüstung der Kraftfahrzeuge“ — die Grundzüge unserer heute geltenden Vorschriften über Bauart, Ausrüstung und Ausstattung der Fahrzeuge in lakonischen Sätzen und mit erstaunlicher Vollständigkeit umrissen.

Es würde zu weit führen und sicher den Rahmen der gegebenen Möglichkeiten sprengen, wollte ich nun über jeden Abschnitt das Zeitnahe vor Ihr Bewußtsein bringen. Sicher ist, daß die damaligen Autoren der Verordnung weiträumig dachten und von einer hohen Verantwortung beseelt waren, denn vergessen Sie nicht, meine Damen und Herren: Was sich anno 1910 als „Verkehrsspitze“ über unsere Straßen bewegte, war weniger, als heute in den „ruhigen“ Nachtstunden dahinflutet. Und wer sich die Mühe macht, in den Journalen von 1910 nach Berichten über Verkehrsunfälle mit Kraftfahrzeugen zu suchen, wird auf eine harte Geduldprobe gestellt, weil es solche praktisch noch nicht gab. Wohl hat ihm der Tageschronist einige Fiakerunfälle und häufig das Durchgehen schwerer Pferde vor Bierwagen zu bieten, fast nie aber gefährliche Zwischenfälle mit Pferdesterken in ratternden Motoren.

Nach dem ersten Weltkrieg wurde zwar 1925 der Entwurf eines Kraftfahrgesetzes von der Bundesregierung im Nationalrat eingebracht, doch ist das Bundesgesetz vom 20. Dezember 1929 über das Kraftfahrwesen — also das erste wirkliche österreichische Kraftfahrgesetz — erst am 1. Juni 1930 in Kraft getreten. Die Legisten waren mit der Schaffung von Paragraphen auffallend sparsam umgegangen: 20 genügten ihnen, in nur fünf Abschnitte eingeteilt.

Der I. Abschnitt enthält die „Bestimmungen über das Fahrzeug“. Wir lesen hier im § 2 Abs. 1 die aktuellen Worte:

„Auf Straßen und Wegen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, dürfen nur solche Kraftfahrzeuge und Anhänger gefahren werden, deren Fahrgestelle entweder einzeln oder als einer bestimmten Type zugehörig vom Landeshauptmann genehmigt und die von der Behörde ihres jeweiligen Dauerstandortes zum Verkehr zugelassen worden sind.“

In diesem Abschnitt ist auch bereits die in das Gesetz aufgenommene Bestimmung über die Pflichtversicherung enthalten:

„Für jedes zum Verkehr zugelassene Kraftfahrzeug ... muß eine Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung ... bestehen. Von der Versicherungspflicht sind ausgenommen: Kraftfahrzeuge des Bundes, der Länder, der Bezirke, der Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohnern, der exterritorialen Per-

Dr. Fiedler

sonen ...“ Und weiters lesen wir: „Das Nähere über die Art der Durchführung dieser Pflichtversicherung wird durch Verordnung geregelt, durch die insbesondere auch Mindestversicherungssummen festgesetzt werden. Tarifvereinbarungen zwischen den Versicherungsanstalten bezüglich der Prämiensätze für die Pflichtversicherungen haben keine rechtliche Wirkung, wenn und insoweit dies durch Verordnung ausgesprochen wird.“

§ 7 Abs. 1 im zweiten Abschnitt legt fest: „Die Führung von Kraftfahrzeugen auf Straßen und Wegen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, ist an die Erlaubnis der Behörde gebunden.“ Über die Erteilung dieser Erlaubnis entscheidet die Behörde „auf Grund von Erhebungen über die persönliche Verlässlichkeit und auf Grund einer amtsärztlichen Untersuchung des Bewerbers“.

§ 9 bestimmt: „Angehörigen des Bundesheeres und der Heeresverwaltung wird die Erlaubnis zur Führung militärischer Kraftfahrzeuge von den Militärbehörden erteilt. Diese Erlaubnis berechtigt nicht zur Führung anderer Kraftfahrzeuge.“

Besagter Abschnitt enthält auch schon Bestimmungen über Fahrschulen. Im § 10 heißt es: „Die Errichtung und Führung von Privatanstalten zur Ausbildung von Kraftfahrzeugführern sowie die Ausübung der Lehrtätigkeit an solchen Anstalten ist an die Bewilligung des Landeshauptmannes geknüpft.“ Abgesehen von dem nicht sehr hübschen Wort „geknüpft“, wird hier also bereits davon gesprochen, daß sämtliche Privatanstalten — gewerbliche und auch nicht gewerbliche — bewilligungspflichtig sind, außerdem eben nur Privatanstalten und nicht Ausbildungsanstalten des öffentlichen Dienstes.

Ohne Sie über Gebühr mit historischen Entwicklungsphasen langweilen zu wollen, kann ich doch nicht darauf verzichten, Ihnen, meine sehr geehrten Damen und Herren, den nächsten Schritt auf dem Weg des Kraftfahrrechtes aufzuzeigen.

Sieben Jahre nach dem ersten Gesetz — also am 1. Mai 1937 — trat das zweite Gesetz in Kraft. In seinen Erläuternden Bemerkungen wurde ausgeführt, daß das Gesetz lediglich die grundlegenden Bestimmungen über das Kraftfahrwesen regelt, während die einzelnen Vorschriften wie bisher im Verordnungsweg zu regeln sind. Dieses Gesetz — 1937 geschaffen — wurde dann mit Kundmachung des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau vom 29. März 1947 über die Wiederverlautbarung des Kraftfahrzeuggesetzes und der Kraftfahrverordnung in der sich aus dem Kraftfahrrechts-Überleitungs-

gesetz vom 12. Dezember 1946 ergebenden Fassung als Kraftfahrzeuggesetz 1946 wiederverlautbart.

Auch in diesem Gesetz erstreckt sich der Geltungsbereich nur auf öffentliche Straßen und Wege sowie die dem öffentlichen Verkehr dienenden Privatstraßen und -wege. Der § 4 schafft weiter einen unmittelbaren Anspruch des geschädigten Dritten gegen den Versicherer. Und im § 12 Abs. 2 heißt es ferner, „die Bewilligung zum Betrieb von Privatanstalten zur Ausbildung von Kraftfahrzeugführern darf nur an physische Personen erteilt werden“.

Hohes Haus! Wir haben bisher eine klare Linie in der Erstellung jenes Gesetzes verfolgen können, das heute in seiner modifizierten Form abermals zur Debatte steht. Wie kam es dazu, welche Mängel waren ausschlaggebend?

Der Verfassungsgerichtshof hat entschieden, daß die 20 Paragraphen des Kraftfahrzeuggesetzes 1946 nicht ausreichen, die Kraftfahrverordnung mit ihren 121 Paragraphen zu tragen, und daher eine Reihe von Bestimmungen der Kraftfahrverordnung als durch das Gesetz nicht gedeckt angesehen werden müsse. Mit anderen Worten: die Basis war einfach zu klein geworden.

Dem berechtigten verfassungsrechtlichen Bedenken trug der Gesetzgeber mit dem dritten Kraftfahrzeuggesetz 1955 Rechnung. Seit seiner Gültigkeit — also seit 1. Jänner 1956 — gab es 1958 und 1965 je eine erforderliche Adaptierung in Form einer Novelle.

Es ging dabei immer nur um Bestimmungen, die einfach getroffen werden mußten, weil die Verkehrssituation sie erforderte. Die rasante Entwicklung konnte auf die buchstabenmäßige Fassung des einen oder anderen Punktes nicht Rücksicht nehmen — der Mensch mußte nachziehen. Und der Mensch, meine sehr geehrten Damen und Herren — der Gesetzgeber —, wußte seit 1959, daß die zahlreichen und zum Teil wiederholt mit Nachdruck vorgebrachten Novellierungswünsche zum Kraftfahrzeuggesetz 1955 nicht auf Dauer ignoriert werden konnten — ja auch nicht ignoriert werden sollten. Ich verweise hier auf die Entschließung des Nationalrates vom 6. Juli 1960, in welcher die Novellierung gefordert wurde. Aus dieser Notwendigkeit ergab sich die Gesamtnovellierung, deren letzter Entwurf mit 129 Paragraphen vor nunmehr sechs Jahren versendet wurde, von den Erfordernissen und Erfahrungen in der Praxis aber immer wieder überholt werden konnte, sodaß es zum Entwurf des Kraftfahrzeuggesetzes 1962 mit insgesamt 139 Paragraphen kam.

Dr. Fiedler

Hohes Haus! Ich erzähle hier nichts Neues, wenn ich sage, daß die Arbeit an dieser Materie eine wirklich enorme war, denn trotz der Stellungnahmen im Rahmen des vorangegangenen Begutachtungsverfahrens langten beim damals hierfür bestellten Unterausschuß, nachdem im Mai 1963 die Regierungsvorlage eines Kraftfahrgesetzes in den Nationalrat kam, eine Unzahl von Interventionen ein, und es sah der zu bewältigende Berg noch größer, noch schwieriger, noch unbezwingbarer aus.

Nach Bearbeitung der während des Jahres 1964 beim Nationalrat zu dieser Regierungsvorlage eingelangten Interventionen, deren auszugsweise Zusammenstellung über 130 Maschinenseiten ausmachte, behandelte der damalige Unterausschuß die Vorlage in elf Sitzungen zwischen dem 26. Jänner und dem 21. Juli 1965 und ließ am 19. Mai, am 9. Juni und am 22. September über die jeweils bis dahin erarbeiteten Fassungen einen fortlaufenden Text als Bürstenabzug herstellen.

Der für den 29. Oktober 1965 anberaumt gewesene Unterausschuß zwecks abschließender Behandlung des letzten der vorerwähnten Texte kam jedoch mit Rücksicht auf die Auflösung des Nationalrates nicht mehr zustande.

Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau hat deshalb am 25. Februar 1966 den vom Unterausschuß erarbeiteten Text versendet. Das Ergebnis dieser neuerlichen Begutachtung wurde von der Bundesregierung am 18. Juli 1966 als Regierungsvorlage eines Kraftfahrgesetzes 1966 beim Nationalrat eingebracht.

In nicht weniger als 15 Sitzungen behandelte ein neuerdings eingesetzter Unterausschuß zwischen Jänner und Juni 1967 diese Vorlage. Es ist mir ein Bedürfnis, als Vorsitzender dieses Unterausschusses die sachliche Atmosphäre, in der sämtliche Mitglieder des Unterausschusses an diesen Beratungen mitgewirkt haben, ganz besonders zu unterstreichen. Ich darf mit Genugtuung zum Ausdruck bringen, daß alle Mitglieder des Unterausschusses bestrebt waren, diese schwierige rechtlich-technische Materie zu einer so gut wie möglichen Lösung zu führen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die vorliegende Fassung der Gesetzesvorlage umfaßt 136 Paragraphen. Erlauben Sie mir nun einige spezielle Hinweise, die notwendig sind. Es werden noch andere Sprecher meiner Partei zu anderen Abschnitten und Paragraphen das Wort ergreifen.

Das Kraftfahrgesetz 1967 soll auf Kraftfahrzeuge und Anhänger anzuwenden sein, die „auf Straßen mit öffentlichem Verkehr“

verwendet werden — somit auf Straßen, „die von jedermann unter den gleichen Bedingungen benützt werden können“.

Ob eine Straße als „Straße mit öffentlichem Verkehr“ gilt oder nicht, hängt nicht davon ab, wer der Eigentümer der Straße ist, sondern vom Willen des Eigentümers der Straße. Diese Frage kann daher meritorisch nicht durch einen konstitutiven Hoheitsverwaltungsakt entschieden werden. Sie ist vielmehr eine reine Beweisfrage. Der mit dem Gesetz angestrebte Verwaltungszweck ist der Schutz der öffentlichen Verkehrssicherheit. Daher soll sein Anwendungsbereich auf die Straßen mit öffentlichem Verkehr beschränkt werden.

Gegen die von Abgeordneten der Sozialistischen Partei ursprünglich beabsichtigte Ausdehnung des Anwendungsbereiches des Kraftfahrgesetzes sprechen nicht nur rechtliche, sondern auch logische Gründe. Die Beschränkung des Anwendungsbereiches auf Straßen mit öffentlichem Verkehr entspricht auch dem geltenden Recht.

Neben der eindeutigen Rechtslage sprechen auch zahllose sachliche Argumente gegen eine Erweiterung des Anwendungsbereiches. Zunächst einmal sei die Feststellung getroffen, daß jene Kraftfahrzeuge, die ausschließlich auf nichtöffentlichen Straßen verwendet werden und daher nicht versicherungspflichtig sind, einen verschwindenden Bruchteil des gesamten Fahrzeugbestandes ausmachen.

Um nicht mißverstanden zu werden, möchte ich in Parenthese betonen, daß unsere Gegenargumente keineswegs eine Verringerung der Ansprüche von möglichen Unfallgeschädigten nach sich ziehen. Ich möchte vielmehr im einzelnen derartige Befürchtungen widerlegen.

Da wäre anzuführen, daß die Erfolgshaftung nach dem Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz auch auf nichtöffentlichen Verkehrsflächen gegeben bleibt. Weiters wird der sozialversicherungsrechtliche Schutz überhaupt nicht berührt. Und nicht zuletzt ist anzunehmen, daß der Eigentümer einer nicht-öffentlichen Straße oder eines Betriebsgeländes in der Regel über Vermögen zumindest im Umfang der gesetzlichen Mindestversicherungssummen verfügt. Es besteht also ganz sicher kein berechtigter Anlaß zu der Befürchtung, daß nach Unfällen, bei denen das Fahrzeug als einziger Besitz des Fahrzeughalters wertlos geworden ist, der Geschädigte leer ausgeht.

Kenner der wirtschaftlichen Praxis wissen ferner, daß bei Exkursionen nicht nur der Beförderer haftet, sondern auch ad-hoc-Unfallversicherungen üblich sind.

Dr. Fiedler

Hingegen hätte die Realisierung dieses Vorhabens schwerwiegende Konsequenzen für die mannigfaltigen Anwendungsbereiche von Transporteinrichtungen in der Wirtschaft, so etwa beim innerbetrieblichen Transport fabriksneuer Kraftfahrzeuge im Bereich von Fahrzeugindustrie und Fahrzeughandel, bei Transporteinrichtungen innerbetrieblicher Art in Industrie, Handel und Gewerbe, wie zum Beispiel Fließbänder, Kräne und Aufzüge, Hub- und Gabelstapler, Motorkarren, Spezialbaumaschinen, um nur einige zu nennen.

Die Sinnlosigkeit aller Erweiterungsversuche des Anwendungsbereiches springt förmlich ins Auge.

Erlauben Sie mir einen ganz kurzen Ausflug ins Heitere: Glauben Sie, meine sehr geehrten Damen und Herren, wirklich, daß es zweckmäßig wäre, Spezialfahrzeuge zum Präparieren einer Schipiste den Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes zu unterwerfen? Wenn Sie es glauben, dann müßten auch die diversen beweglichen Wurstelprater- und Jahrmarktattraktionen einbezogen werden.

Geradezu unsozial und gegen den kleinen Mann unter den Kraftfahrern gerichtet würde aber die beabsichtigte Erweiterung des Anwendungsbereiches wirken. Jene Kraftfahrer, die nicht selten aus Ersparungsgründen in den Wintermonaten ihr Fahrzeug abmelden, würden kaum mehr einen Platz finden, an dem sie ihr ordnungsgemäß abgemeldetes Kraftfahrzeug abstellen könnten.

Ich glaube daher, daß wir moralisch dazu verpflichtet sind, diese kleinen Kraftfahrzeughalter vor solchen Intentionen in Schutz zu nehmen.

Es ließe sich dazu noch mehr sagen, vor allem im Hinblick auf sportliche Veranstaltungen, aber ich glaube, daß die Gegenargumente stark genug sind, um zum nächsten Punkt übergehen zu können.

Ein kurzes Wort zum Kapitel „Gutachten der Typenprüfungskommission“. Sie hat nach dem Gesetz 1955 zu begutachten, ob Typen von Fahrzeugen und Anhängern, von Einrichtungs- oder Ausrüstungsgegenständen den Vorschriften entsprechen.

Durch diese Regelung wird der Typenprüfungskommission die Abgabe von Rechtsgutachten übertragen, sodaß sie de facto als Quasi-Behörde praktisch die Entscheidung trifft und jene Behörde, die das Gutachten eingefordert hat, auf eine nur mehr bestätigende Scheinfunktion verweist.

Vergeblich sucht man im Gesetz aber eine Bestimmung, die einer solchen Kommission irgendwelche Befugnisse einräumt. Es wird

lediglich von einem „Kollegium von Sachverständigen zur Abgabe von Gutachten“ gesprochen, sodaß sie weder als Prüfungskommission in ihrer Gesamtheit noch in Senaten Rechtsakte setzen kann. Auch der Vorsitzende hat keinerlei Befugnisse, ja nicht einmal das Recht, die Kommission einzuberufen, Senate zu bilden oder sonstige Entscheidungen zu treffen. Die unerläßliche alleinige Entscheidungsfunktion der zuständigen Behörde konnte faktisch nur dadurch gewährleistet bleiben, daß der Leiter der zuständigen Fachabteilung gleichzeitig auch als Vorsitzender der Typenprüfungskommission fungiert und die zuständigen Referenten Sachverständige der Kommission sind. Diese aus einer Not geschaffene Personalunion führte zur materiellrechtlich unhaltbaren Praxis, daß der zuständige Abteilungsleiter bei der Typenprüfungskommission, deren Vorsitzender er ist — also bei sich selbst —, ein Rechtsgutachten über eine Sache einholt, die er in der Funktion als Behörde zu entscheiden hat, und daß er daraufhin als Vorsitzender der Typenprüfungskommission der Behörde, die er als Abteilungsleiter verkörpert — also wieder sich selbst —, vorschreibt, wie zu entscheiden ist. Diese Praxis hat zu chaotischen und unentwirrbaren verfahrenstechnischen, dienstrechtlichen, besoldungsrechtlichen und verrechnungstechnischen Schwierigkeiten geführt. Um nun ein für allemal aus diesem Teufelskreis herauszukommen, bestimmt nunmehr das Gesetz, daß in Zukunft einer oder mehrere Sachverständige aus der Sachverständigenliste für die Erstellung eines Gutachtens heranzuziehen sind. Das Gutachten soll auf die Feststellung beschränkt bleiben, ob die Type den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit entspricht — der Behörde jedoch wird es vorbehalten bleiben, die entsprechende Entscheidung zu treffen.

Hohes Haus! Wenden wir uns nun von diesem trockenen, rein technischen Detail einem menschlichen zu, und zwar der Verläßlichkeit und der charakterlichen Eignung einer Person, ein Kraftfahrzeug zu bedienen. Das Gesetz verwendet den präzisen Begriff „Verkehrszuverlässigkeit“. Worum geht es dabei? Um die Frage, wie sich eine Person voraussichtlich verhalten wird.

Es ist klar, daß es sich um eine Annahme und um daraus resultierende Schlüsse handelt.

Der nicht verkehrszuverlässige Lenker stellt für alle anderen Straßenbenützer eine Gefahr dar, der es zu begeben gilt. Rücksichten auf den Lenker können daher erst in zweiter Linie in Betracht kommen. Primäre Aufgabe der Behörde ist es, die Gefährdung der Allgemeinheit durch den einzelnen auszuschalten.

Dr. Fiedler

Daher soll bei jedermann a priori die praesumptio juris der Verkehrszuverlässigkeit bestehen, die die Behörde gegebenenfalls erst zu widerlegen hat.

Ferner soll der Mangel an Verkehrszuverlässigkeit nur auf Grund erwiesener, bestimmter Tatsachen angenommen werden dürfen.

Sie soll weiters nur konkret annehmen dürfen, daß der zu Beurteilende die Verkehrssicherheit gefährden oder sich schwerer strafbarer Handlungen schuldig machen wird, nicht aber bloß allgemein seine Verlässlichkeit anzweifeln. Andererseits wird die Behörde nicht an eine starre Automatik gebunden sein beziehungsweise schablonenhaft auf Grund von Straferkenntnissen oder Urteilen ihre Schlüsse zu ziehen haben. Dieser Ermessensspielraum wird sicherlich dazu dienen, individueller als bisher Entscheidungen zu treffen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Prüfung eines Fahrzeuglenkers war in den letzten Jahren oft Gegenstand berechtigter, aber auch subjektiv-unobjektiver Kritiken. Auch diesem Umstand wird das neue Gesetz Rechnung zu tragen versuchen und als wesentliches darauf sehen, daß in Hinkunft Bewerber für die Führerscheingruppen A und B nur Fragen über die maßgebenden Verkehrsvorschriften und die zu erwartenden oder möglichen besonderen Situationen aus der Sicht daraus entstehender Gefahren zu beantworten haben werden. Die Kenntnisse über technische und bauliche Einrichtungen jener Kraftfahrzeuge oder Anhänger, die nur mit einer Lenkerberechtigung für die Gruppen C, D, E, F und H geführt werden dürfen, werden sich ebenfalls nur auf den Betrieb dieser Fahrzeuge beschränken. Damit fällt endlich jener Vorwurf, daß man aus jedem Bewerber um einen Führerschein einen perfekten Mechaniker machen wolle, weg.

Ebenfalls neu geregelt wird im Gesetz der Entzug einer Lenkerberechtigung. Wir alle wissen, wie viele Unzulänglichkeiten und Unzukömmlichkeiten es gab und auf welchen schwachen verwaltungsrechtlichen Beinen die ergangenen Bescheide standen. Es wird in Zukunft mit aller Strenge, aber auch mit aller Objektivität jeder einzelne Fall geprüft und entschieden werden. Die reine Routine reicht hierfür längst nicht mehr aus und schon gar nicht die Pro forma-Bewertung, die nicht selten zur reinen Farce wurde.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Eine Erläuterung nun zu der in der Regierungsvorlage aufgeschienenen Einschränkung, wonach nur das gewerbsmäßige Ausbilden von Bewerbern um eine Lenkerberechtigung und Weiterbilden von Besitzern einer Lenker-

berechtigung den Vorschriften über die Fahrschulen unterliegt. Diese Einschränkung wurde auf Antrag der Abgeordneten der Österreichischen Volkspartei im Handelsausschuß nicht beibehalten. Es wäre vom Standpunkt der Verkehrssicherung und Verkehrssicherheit nicht vertretbar, gäbe es auch andere Institutionen, die diesen Vorschriften nicht unterworfen würden.

Eine Konkurrenzierung der die Lasten der gesetzlichen Forderungen tragenden Fahrschulen durch nicht gewerbsmäßig betriebene Fahrschulen wäre nicht nur unzumutbar, sondern hätte unweigerlich ein starkes Absinken des Fahrschulniveaus und damit eine Abwertung des zu bewältigenden Stoffes zur Folge. Darüber hinaus hätte die Behörde auch keine Kontrolle über Fahrschulen, die nicht unter die Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes fallen. Das entgeltliche Weiterbilden von Besitzern einer Lenkerberechtigung ist dem Fahrschulunterricht aus Gründen der Verkehrssicherheit gleichzuhalten. Das Ausbilden von berechtigten Lenkern ist nicht weniger verantwortungsvoll wie das Ausbilden von Fahrschülern.

Was nun die Abänderung des § 108 Abs. 1 betrifft, so ist dazu folgendes auszuführen: Im Sinne der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ist eine Tätigkeit dann gewerbsmäßig, wenn sie regelmäßig, selbstständig und in Gewinnabsicht erfolgt. Fehlt nur eines dieser Kriterien, so kann von einer gewerbsmäßigen Tätigkeit nicht mehr gesprochen werden. Die Bestimmungen des XI. Abschnittes haben nun zum Ziel, eine qualitativ hochstehende Ausbildung von Fahrzeuglenkern in Österreich sicherzustellen. Es kann wohl nicht bestritten werden, daß dieses Ziel erreicht werden muß und auch erreicht werden wird.

Es mag an der Grenze des noch Vertretbaren liegen, wenn die Ausbildung von Kraftfahrzeuglenkern bei öffentlichen Dienststellen durch Beamte erfolgen darf, denen das Gesetz als Qualifikation nur entsprechende Erfahrungen und Kenntnisse vorschreibt. Immerhin wird durch die vom Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie zu erlassende Kraftfahrverordnung diese Ausbildung noch geregelt, und man darf wohl bei öffentlichen Dienststellen ein ausreichendes Maß an Verantwortungsbewußtsein voraussetzen und erwarten.

Daß man aber — sehr zu Recht, möchte ich betonen — äußerst strenge Vorschriften über Ausstattung, Personal und persönliche Gegebenheiten für den Betrieb einer gewerblichen Fahrschule festlegt, jedoch bei Fehlen auch nur eines Kriteriums der Gewerbsmäßig-

Dr. Fiedler

keit von allen diesen Bestimmungen abrückt, wäre nicht nur ganz und gar unverständlich, sondern im weitestem Maße auch sträflich und verantwortungslos. Will man daher eine den Anforderungen des modernen Verkehrs gerecht werdende Ausbildung der Kraftfahrzeuglenker in Österreich — wo immer auch sie erfolgt — aufrechterhalten, müssen wohl die gleichen Voraussetzungen akzeptiert werden.

Der Weiterbetrieb einer Fahrschule durch Witwen oder Deszendenten ist dann gerechtfertigt, wenn mit dem Unternehmen deren soziale Existenz untrennbar verbunden ist. Da sich eine Existenz im vorliegenden Fall nur auf die gewerbliche Führung eines Fahrschulunternehmens beziehen kann, wären daher die einschlägigen Bestimmungen hier auf die gewerbsmäßige Tätigkeit einzuschränken. Ebenso ist das Anschlagen des Tarifs in den Schulräumen nur bei gewerblichen Unternehmungen sinnvoll und daher auf diese zu beschränken.

Hohes Haus! Nun wirklich zum letzten Punkt meiner Ausführungen: Die Beschränkung der Erteilung der Fahrschulbewilligung auf natürliche Personen ist deshalb eine seit jeher anerkannte Notwendigkeit, weil der Fahrschulbesitzer eher die kommerziellen und die ethischen Gesichtspunkte, die für einen Fahrschulbetrieb maßgebend sind, miteinander in Einklang zu bringen vermag als eine rein kommerziell interessierte juristische Person, der ein Leiter weisungsgebunden untersteht. Die behördliche Kontrolle ist im letzterwähnten Fall unter Umständen schwerstens beeinträchtigt.

Zu einem im Handelsausschuß von sozialistischen Abgeordneten gestellten Antrag, auch juristischen Personen eine Fahrschulkonzession erteilen zu können, darf ich abschließend ebenfalls einige Argumente deponieren:

Primär wollen wir feststellen, daß Kraftfahrerschulen als ein Mittelding zwischen Privatschulen und freiberuflicher Tätigkeit anzusehen sind. Die Zulassungsvorschriften für Inhaber sind deshalb so streng, weil Unterrichtsqualität und Ausbildungserfolg aus Gründen der Verkehrssicherheit begrifflicherweise an die fachliche Qualifikation und pädagogische Eignung einer physischen Person gebunden sind.

Sie werden mir zugeben: Auch bei freien Berufen — ich denke dabei an Ärzte, an Rechtsanwälte — ist es einfach undenkbar, daß deren Tätigkeit von juristischen Personen ausgeübt wird. Hier belegt die Praxis, daß hohe persönliche Verantwortlichkeit im erforderlichen Maße einzig und allein bei physi-

schen Personen gegeben erscheint. Nachdem dies klar erkannt wurde, hat auch der Gesetzgeber seit jeher nur physischen Personen die Möglichkeit eingeräumt, eine Kraftfahrerschule zu führen. Wie sehr sich diese bestehenden Rechtsvorschriften bewährt haben, zeigt sich nicht zuletzt darin, daß andere Staaten die geltenden österreichischen Bestimmungen nachzuahmen bestrebt sind. Und vor nicht allzu langer Zeit hat in einer Fernsehdiskussion die einhellige Meinung von Experten gelautet, daß die in Wien ausgebildeten Kraftfahrer wesentlich bessere und solidere Kenntnisse aufweisen als etwa Führerscheinbesitzer in München. Wenn es aber überhaupt nur darum gehen sollte, durch mehr oder weniger gemeinschaftliche Unternehmungen den bestehenden privaten Fahrschulbetrieben Konkurrenz zu machen, verdient diese Absicht erst recht eine kritische Beurteilung.

Damit will ich absolut keine ordnungspolitische Grundsatzdebatte vom Zaun brechen, sondern lediglich auf eines hinweisen: Ich glaube nicht, daß es wirklich im Interesse der Verkehrssicherheit, vor allem aber der Fahrschüler liegt, wenn sie früher oder später in anonymen Masseninstitutionen gewissermaßen am Fließband ausgebildet werden. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Ich habe nunmehr einige legislative Abänderungen dem Hohen Hause vorzulegen, da sich die Notwendigkeit ergeben hat, zwischen der Drucklegung des Berichtes des Handelsausschusses und der heutigen Beratung meritorisch das Gesetz nicht ändernde, wohl aber legislativ dieses Gesetz vervollkommnende Abänderungen vorzunehmen.

Ich darf vorwegnehmen, daß sämtliche drei Parteien diesem Abänderungsantrag und einem Nachtrag zu diesem beigetreten sind. Geschäftsordnungsgemäß muß ich aber diesen Abänderungsantrag nun zur Verlesung bringen.

Abänderungsantrag der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen, betreffend Kraftfahrgesetz 1967 in zweiter Lesung (576 d. B.).

Der Nationalrat wolle beschließen:

1. Zu § 13:

Im Abs. 2 in der 12. Zeile ist nach dem Wort „denen“ einzufügen „auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille“ und in der 13. Zeile an Stelle des Wortes „darf“ zu setzen „kann“.

2. Zu § 17:

Zu Abs. 1 zu lit. a: In der 2. und 3. Zeile ist an Stelle der Worte „Leuchte, mit der gelbrotes Drehlicht ausgestrahlt werden kann“ zu setzen „Leuchte mit gelbrotem Drehlicht“.

Dr. Fiedler**3. Zu § 18:**

Zu Abs. 2: An Stelle der lit. a ist zu setzen „a) Motorfahrrädern und Invalidenkraftfahrzeugen“. In der lit. b und e sind jeweils die Worte „und mit diesen gezogenen Anhängern“ zu streichen.

An Stelle der lit. h ist zu setzen: „h) Anhängern, die ausschließlich dazu bestimmt sind, mit den in der lit. b, c oder e angeführten Kraftfahrzeugen gezogen zu werden.“

4. Zu § 20:

Zu Abs. 1 zu lit. d: In der vorletzten Zeile ist der Beistrich zu streichen.

5. Zu § 41:

Zu Abs. 3: In der 1. Zeile ist an Stelle des Wortes „und“ zu setzen „sowie“.

6. Zu § 49:

Zu Abs. 4: In der 11. Zeile ist nach dem Wort „Anhängern“ zwischen zwei Beistrichen einzufügen „außer den im Abs. 3 angeführten“.

7. Zu § 67:

Zu Abs. 2: In der 10. und 11. Zeile ist an Stelle der Worte „der Bau und die“ zu setzen „die Bauart und“.

8. Zu § 70:

Zu Abs. 2 zu lit. b: In der drittletzten Zeile ist an Stelle des Wortes „Bauweise“ zu setzen „Bauart“.

9. Zu § 80:

In der 1. und 2. Zeile ist an Stelle des Wortes „österreichischem“ zu setzen „inländischem“.

10. Zu § 96:

Zu Abs. 4: In der 6. und 7. Zeile ist an Stelle der Worte „Wohnsitz, ihre Hauptniederlassung“ zu setzen „ordentlichen Wohnsitz“.

11. Zu § 99:

Zu Abs. 1: In der 5. Zeile von unten ist an Stelle der lit. „a“ zu setzen „b“.

12. Zu § 101:

Zu Abs. 6: In der 6. und 7. Zeile ist an Stelle der Worte „höchsten zulässigen Gesamtgewichte und Achslasten und die Abmessungen“ zu setzen „Abmessungen oder höchste zulässige Gesamtgewichte oder Achslasten“.

13. Zu § 104:

Zu Abs. 5 zu lit. b: In der 1. und 2. Zeile ist an Stelle der Worte „vorne mit zwei weißen und hinten mit zwei roten Rückstrahlern“ zu setzen „vorne mit zwei Rückstrahlern, mit denen im Licht eines Scheinwerfers weißes oder gelbes Licht rückgestrahlt werden kann, und hinten mit

zwei Rückstrahlern, mit denen im Licht eines Scheinwerfers rotes Licht rückgestrahlt werden kann“.

14. Zu § 109:

Zu Abs. 4 zu lit. a: In der 1. Zeile ist an Stelle des Wortes „landwirtschaftlichen“ zu setzen „land- und forstwirtschaftlichen“.

15. Zu § 112:

Zu Abs. 3: In der 2. Zeile ist an Stelle der Worte „Gewichte und Abmessungen“ zu setzen „Abmessungen, ihrer höchsten zulässigen Gesamtgewichte und Achslasten“.

16. Zu § 119:

Zu Abs. 2: In der 2. und 3. Zeile ist an Stelle des Wortes „landwirtschaftlichen“ zu setzen „land- und forstwirtschaftlichen“.

17. Zu § 133:

Zu Abs. 7: In der 1. und 2. Zeile ist an Stelle der Worte „einer österreichischen Heereslenkerberechtigung“ zu setzen „einer Heereslenkerberechtigung gemäß § 6 des Heereskraftfahrergesetzes 1958, BGBl. Nr. 52“.

Und ein letzter Abänderungsantrag der gleichen Abgeordneten:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Im § 133 Abs. 7 zweite Zeile sind zwischen den Worten „die“ und den Worten „aus dem Bundesheer“ die Worte „vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes“ einzufügen.

Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Verkehrssicherheit an sich, Sicherheit des Menschen hinter dem Steuer: darum und nur darum geht es. Das Gesetz verklausuliert das Menschliche, und dieses Menschliche heißt, von der Technik nicht überrundet, nicht ermordet zu werden. Die Ziffern der Verkehrsoffer in der Welt sind erschreckend hoch. Der Blutzoll auf den Straßen steht dem auf dem Schlachtfeld nicht mehr nach. Die Verkehrswaisen sind heute schon zahlreicher als die Kriegswaisen. Die Materialschlacht auf den Straßen kennt keine Kampfpause. Was Goethe einst visionär erahnte, ist Tatsache geworden.

Wer in den letzten Tagen die Tagesberichte unserer österreichischen Zeitungen daraufhin durchgesehen hat, wird meine Worte nicht als Übertreibung empfinden. Ich verweise hier auf jene schrecklichen Autounfälle, die durch den schlechten Reifenzustand der Fahrzeuge verursacht waren.

Wir haben uns deshalb im Handelsausschuß einstimmig zu einer Resolution bekannt, in der der Herr Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie ersucht wird, alle nur erforderlichen Maßnahmen einer strengen Kontrolle der Fahrzeugbereifung zuzuwenden.

Dr. Fiedler

Jeder Mensch hinter dem Steuer ist im Augenblick der Gefahr allein. Jeder Mensch, der sich der Ausbildung als Kraftfahrer unterzieht, nimmt das Risiko einer zweifachen Gefahr auf sich, nämlich selbst zu Schaden zu kommen und andere Menschen in Gefahr zu bringen. Wer verantwortungslos handelt, verdient keinen Pardon. Wer als Kraftfahrer die Straße benützt, trägt eine hohe moralische Verantwortung. Wir, die wir dazu verhalten sind, über Gesetze zu beraten und Gesetze zu beschließen, sollten darauf nie vergessen. Wir haben daher nicht leichtfertig oder von der Routine diktiert das Gesetz durchdacht, sondern alle seine möglichen Auswirkungen in Rechnung gestellt.

Lassen Sie mich mit der Wiederholung der Worte von Karl Jaspers schließen: „Technik ist an sich weder gut noch böse, aber zum Guten und zum Bösen zu gebrauchen.“

Das Kraftfahrgesetz 1967 möge dem Menschen dienen, geistig, ethisch und moralisch Herr über die Technik zu bleiben. Wenn uns dies mit diesem Gesetzeswerk gelungen ist, war die Arbeit nicht zuviel, waren alle Sorgen nicht zu groß.

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

Präsident: Die beiden Abänderungsanträge Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen, die soeben verlesen wurden, sind genügend unterstützt und stehen somit in Verhandlung.

Nächster Redner Abgeordneter Skritek.

Abgeordneter **Skritek** (SPÖ): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich muß meine Rede eigentlich mit einem gewissen Minderwertigkeitsgefühl beginnen. Ich bin nicht in der Lage, so wie mein Vorgänger Parallelen zwischen den Klassikern und dem Kraftfahrgesetz herzustellen und so viele Zitate zu verwenden. (*Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner übernimmt den Vorsitz.*)

Mein Vorredner hat mir ja dankenswerterweise die Darstellung der Geschichte der Kraftfahrgesetzgebung in Österreich abgenommen. Ich möchte also gleich mit den aktuellen Fragen beginnen.

Es ist ja eigentlich merkwürdig, wie ruhig hier die Debatte verläuft, verglichen mit den erregten Diskussionen über Probleme der Kraftfahrversicherung im Fernsehen. Schließlich und endlich ist ja auch die Haftpflichtversicherung ein Bestandteil dieses Gesetzes.

Hohes Haus! Ich glaube, daß es sicherlich günstig war, das Kraftfahrgesetz in der Öffentlichkeit in so breiter Form zu diskutieren, denn man kann doch schätzen, daß allein 1,5 Millionen Menschen als Fahrzeug-

lenker oder Fahrzeugbesitzer davon direkt betroffen sind. Dazu kommen noch Hunderttausende Straßenbenützer.

Die Diskussion — und darauf hat mein Vorredner schon hingewiesen — beschäftigte sich nicht nur mit Versicherungsfragen, sondern in der letzten Zeit auch mit vielen Verkehrsunfällen, eine Frage, die auch in einer gemeinsamen Resolution behandelt wird.

Straßenverkehrsordnung und Kraftfahrgesetz sind die Rechtsgrundlage für den motorisierten Straßenverkehr in Österreich. Neben der Straßenverkehrsordnung können die Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes, welche die Bauart und Ausrüstung, deren Kontrolle sowie die Ausbildung der Lenker regeln, außerordentlich viel zur Verkehrssicherheit beitragen.

Die große Zahl von Verkehrsunfällen mit jährlich fast 2000 Toten und 60.000 Verletzten muß uns allen eine Mahnung sein, jede Möglichkeit der Sicherheit im motorisierten Straßenverkehr zu nützen. Für uns Sozialisten war beziehungsweise ist daher die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer das Leitmotiv sowohl bei der Beratung im Ausschuß als auch heute hier im Hause. Gewiß, Sicherheit kostet Geld: Geld für eine bessere Ausrüstung der Fahrzeuge, Geld für mehr Kontrolle. Wenn wir der Sicherheit den Vorrang geben wollen, dann müssen wir natürlich auch bereit sein, die notwendigen Kosten dafür aufzubringen. Besser etwas teurer, dafür aber um vieles sicherer fahren!

In mehr als hundert Stunden hat sich der Unterausschuß sehr eingehend mit der Regierungsvorlage befaßt; es waren, wie ich glaube, mehr als 200 Abänderungsanträge, die behandelt und erledigt wurden. Es ist erfreulich — und da möchte ich meinem Herrn Vorredner durchaus zustimmen —, daß die Behandlung all dieser Anträge und all diese umfangreichen Beratungen in einem sehr guten Klima stattgefunden haben. Es ist gelungen, bezüglich der vielen Abänderungsanträge meistens eine gemeinsame Auffassung im Unterausschuß zu erreichen, was zur Folge hatte, daß ein gemeinsamer Beschluß im Handelsausschuß möglich war.

Ich möchte mich auch dem Dank an die Beamten und Sachverständigen anschließen, die an den Beratungen teilgenommen haben. Wir haben sehr viel Arbeit von ihnen verlangt, und ich glaube, es dürfte mancher Samstag und Sonntag geopfert worden sein, wofür wir herzlich zu danken haben.

Obwohl über die meisten Fragen im Unterausschuß Einigung erzielt werden konnte, gibt es doch einige wichtige Dinge, über die weder im Unterausschuß noch im Handels-

Skritek

ausschuß eine gemeinsame Auffassung zu erreichen war. Wir werden diese Fragen heute dem Hohen Hause in Form von Anträgen beziehungsweise Resolutionen zur direkten Entscheidung vorlegen.

Mein Vorredner hat auch schon darauf hingewiesen, daß das Gesetz eine sehr umfangreiche Materie regelt. Ich möchte mich nur mit einigen wichtigen Punkten beschäftigen.

Blicken wir auf die Diskussion zurück, dann finden wir, daß die Frage der zahlreichen Verordnungsermächtigungen in der Regierungsvorlage Gegenstand heftiger Kritik war. Die Zahl der Verordnungsermächtigungen ist in dem vom Handelsausschuß beschlossenen Gesetzentwurf ziemlich unverändert, obwohl — das, glaube ich, muß man hier anführen — einige wesentliche Ordnungsbestimmungen in das Gesetz aufgenommen wurden. Das betrifft zum Beispiel die Festlegung der Höchstabmessungen, das Gesamtgewichtslimit von Kraftfahrzeugen und Anhängern sowie die Achslasten und einiges andere.

In das Kraftfahrzeuggesetz 1967 wurde ein Drittel des Inhaltes der zum Kraftfahrzeuggesetz 1955 erlassenen Verordnungen aufgenommen. Das Gesetz ist dadurch umfangreicher geworden. Wenn doch noch zahlreiche Verordnungsermächtigungen bestehen, dann handelt es sich vor allem um technische Details, die — wir alle waren dieser Meinung — besser in eigenen Verordnungen geregelt werden, weil die betreffenden Bestimmungen öfter abgeändert werden; schließlich soll nicht anläßlich jeder technischen Änderung eine Novellierung des Kraftfahrzeuggesetzes durchgeführt werden.

Von den vielen Neuerungen, die dieses Gesetz bringt, dürfte die Öffentlichkeit sicher — und das war schon zum Teil der Fall — die Frage der neuen Kennzeichen interessieren. Ein neues Kennzeichensystem ist deshalb notwendig geworden, weil das starke Ansteigen der Zahl der Kraftfahrzeuge mit dem derzeitigen Kennzeichensystem nicht mehr bewältigt werden kann, will man nicht von sechs- auf siebenstelligen Zahlen kommen, das heißt Millionennummern beim Nummernsystem verwenden.

Weder im Unterausschuß noch im Handelsausschuß wurde ein neues Kennzeichensystem beschlossen; es wurden lediglich einige Grundsätze festgelegt, darunter die Beibehaltung der Buchstaben für Bundesländer und Städte und auch die Bezeichnung der Behörden, der Bezirkshauptmannschaften. Das war vor allem ein Anliegen der Bundesländer.

An Stelle der Zahlen soll als Neuerung eine Kombination von Buchstaben und Zahlen kommen. Dieses System wird im Verordnungs-

wege und nicht wie bisher im Erlaßwege festgelegt. Ich glaube, daß damit der Einwand beseitigt werden kann, die Öffentlichkeit habe nicht genügend Gelegenheit, zu einem solchen neuen Kennzeichensystem Stellung zu nehmen. Es wurde uns im Zusammenhang mit dem Termin von seiten des Handelsministeriums erklärt, daß zur Stellungnahme eine ausreichende Zeit, also eine Zeit von einigen Monaten, gegeben werden soll. Ich glaube, daß das vor allem bei einem neuen Kennzeichensystem sicherlich notwendig ist. Die Öffentlichkeit wird also reichlich Gelegenheit haben, zu diesem neuen Kennzeichensystem Stellung zu nehmen.

Selbstverständlich ist dafür vorgesorgt, daß die alten Kennzeichen bis zur Abmeldung des Kraftfahrzeuges verwendet werden können. Es ist also nicht beabsichtigt, am Tage X alle Autofahrer zu veranlassen, sich ein neues Kennzeichen zu besorgen.

Erscheint zweckmäßig, im Zusammenhang mit dem neuen Kennzeichensystem eine zweite Neuerung, die dieses Gesetz bringt, zu behandeln: die Einführung von besonderen Tafeln für Dienstwagen, und zwar für Personenkraftwagen des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Ortsgemeinden und der von diesen Gebietskörperschaften betriebenen Unternehmungen. Dienstwagen dieser Institutionen sollen in Zukunft eine rot-weiß-rote Tafel mit der Aufschrift „Dienstwagen“ führen. Obwohl die Entschließung des Nationalrates vom November 1960 nur von einer Kennzeichnung der Personenkraftwagen des Bundes sprach, wurde diese Kennzeichnung in der Regierungsvorlage auch auf Länder und Gemeinden ausgedehnt. Ich möchte mich hier einer langen Debatte darüber enthalten, ob diese Ausdehnung verfassungsrechtlich möglich ist. Wir Sozialisten — das möchte ich deutlich sagen — waren nicht die Bannerträger der Idee der Kennzeichnung der Dienstwagen, wir haben jedoch diesen Gedanken nie abgelehnt. Die im Regierungsentwurf vorgesehene Regelung kann aber nur zum Teil unsere Zustimmung finden. Die Vorlage sieht nämlich unter § 103 Abs. 6 lit. a eine große Zahl von Ausnahmen vor, die bereits in den Ausschlußberatungen erweitert wurde und hinsichtlich derer sicher noch mancher Wunsch in Zukunft vorgetragen werden wird. Wir Sozialisten sind der Meinung: Wenn schon eine Kennzeichnung der Dienstwagen durchgeführt wird, dann soll diese Kennzeichnung für alle Dienstwagen ohne Ausnahme geschehen! (*Beifall bei der SPÖ.*) Denn solche Ausnahmen sind dem Geist und den Grundsätzen einer demokratischen Gesellschaft sicherlich nicht förderlich.

Skritek

Es ist bekannt, daß der Herr Bundespräsident an einer solchen Ausnahme für sich kein Interesse hat. Wir nehmen daher an, daß für die anderen in der Ausnahmebestimmung genannten Personen die Führung der Dienstwagenkennzeichen sicherlich zumutbar wird. Wir sind daher für die Streichung der in Abs. 6 lit. a vorgesehenen Ausnahmen.

Im Sinne dieser Stellungnahme erlaube ich mir folgenden Antrag zur Änderung des § 103 Abs. 6 sowie zur damit im Zusammenhang notwendigen Änderung im § 48 Abs. 1 vorzuschlagen:

Abänderungsantrag der Abgeordneten Skritek, Dr. Broda, Konir, Eberhard und Genossen zum Entwurf des Kraftfahrgesetzes 1967.

Der Nationalrat wolle beschließen:

§ 103 Abs. 6 hat zu lauten:

„Bei Personenkraftwagen im Besitz des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Ortsgemeinden und der von diesen Gebietskörperschaften unter ihrer Haftung betriebenen Unternehmungen muß hinten am Fahrzeug vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar auf einem Hintergrund in den Farben der Republik Österreich im weißen Mittelfeld das Wort ‚Dienstkraftwagen‘ angeschrieben sein; dies gilt jedoch nicht für Fahrzeuge zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Zollwache, der Steuerfahndung sowie für Heeresfahrzeuge, die ein Deckkennzeichen führen.“

Meine Damen und Herren! Diese Ausnahme betrifft vor allem Fahrzeuge, die im Polizeidienst für besondere Aufgaben eingesetzt werden, bei denen es nicht zweckmäßig erscheint, sie als Dienstwagen zu kennzeichnen.

Der zweite Abänderungsantrag lautet folgendermaßen:

Abänderungsantrag der Abgeordneten Skritek, Dr. Broda, Eberhard, Konir und Genossen, betreffend Kraftfahrgesetz 1967.

Der Nationalrat wolle beschließen:

§ 48 Abs. 1 hat zu lauten:

„Für jedes Kraftfahrzeug und jeden Anhänger ist, unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 2 und 3, bei der Zulassung (§§ 37 bis 39) ein eigenes Kennzeichen, bei der Bewilligung von Überstellungsfahrten ein eigenes Überstellungskennzeichen (§ 46 Abs. 2) zuzuweisen. Für Fahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Zollwache oder der Steuerfahndung bestimmt sind, sowie für Heeresfahrzeuge darf jedoch, sofern dies zur Durchführung besonderer amtlicher Er-

hebungen unerlässlich ist, außer dem zugewiesenen Kennzeichen auch ein zweites noch nicht für ein anderes Fahrzeug zugewiesenes Kennzeichen, ein Deckkennzeichen, zugewiesen werden.“

Ein weiterer Abschnitt dieses Gesetzes behandelt die Ausbildung von Lenkern, die Erteilung und den Entzug des Führerscheines. Auch das sind Fragen, die in der Öffentlichkeit sehr stark diskutiert werden und großes Interesse finden.

Im Vordergrund steht dabei die Art der Durchführung der Lenkerprüfung. Was soll der künftige Kraftfahrer wissen müssen, was scheint überflüssig? Neben der Kenntnis der Verkehrsvorschriften, die unbedingt erforderlich ist, werden für die Personenkraftwagenlenkerprüfung in diesem Gesetz Kenntnisse über das sichere Lenken von Fahrzeugen und über das richtige Verhalten im Straßenverkehr gefordert. Die alte Bestimmung über die Kenntnis der Teile des Kraftfahrzeuges scheint nicht mehr auf. Es soll damit nur geprüft werden, was im Alltag des Kraftfahrers wichtig ist, und es sollen nicht Detailkenntnisse über die Konstruktion seines Wagen verlangt werden. Ich glaube, daß damit die gesetzliche Grundlage für die zum Teil schon gehandhabte Art der Prüfungen geschaffen wurde. Wir sind der Meinung, daß diese Bestimmung im allgemeinen einen wesentlichen Fortschritt bedeuten wird.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, daß bei den Beratungen einvernehmlich auf die in der Regierungsvorlage vorgesehenen Bestimmungen über einen Mopedlenkerausweis verzichtet wurde. Da lediglich die Ausstellung eines Fahrausweises ohne Prüfung vorgesehen war, hätte dieser Lenkerausweis für die allgemeine Verkehrssicherheit ohnehin keine Bedeutung gehabt. Bei dem derzeitigen Stand von rund 500.000 Mopeds mußte man damit rechnen, daß wahrscheinlich zirka 1 Million solcher Bescheinigungen auszustellen und natürlich auch in Evidenz zu halten gewesen wären. Dies hätte jedoch zu einem nicht unbeträchtlichen Personalanstieg — man schätzt die betreffende Zahl auf mindestens zirka 200 Personen — geführt. Die einzige positive Wirkung wäre die Möglichkeit der Abnahme dieses Lenkerausweises bei schlechtem Verhalten im Straßenverkehr gewesen. Es liegt auf der Hand, daß hier der Aufwand in keinem Einklang mit den durch dieses Gesetz erreichten Möglichkeiten gelegen wäre.

Zur Frage des Führerscheines gehört nicht nur dessen Ausstellung, sondern dazu gehören auch die Bestimmungen über einen eventuellen Entzug dieses Dokumentes. Das Kraftfahrzeug ist heute nicht mehr ein Sport- oder

Skritek

Luxusgegenstand, sondern es ist ein wichtiger Gebrauchsgegenstand geworden, für viele ist es zur Ausübung des Berufes unbedingt erforderlich; gibt es doch über 100.000 LKW- und Autobuschauffeure, dazu kommen noch viele tausende PKW-Fahrer, die ihren Wagen zur Berufsausübung dringendst benötigen.

Die Frage des Führerscheintzuges ist daher von größter sozialer Bedeutung. Hier ist gegenüber dem Kraftfahrzeuggesetz 1955 leider eine bedeutende Verschlechterung festzustellen. Nach dem Kraftfahrzeuggesetz 1955 gab es eine Führerscheinentziehungskommission. Alle Kommissionen des alten Gesetzes, wie Typen- und Lenkerprüfungskommission und Führerscheinentziehungskommission, wurden in einzelne Sachverständige umgewandelt. Nur für die Führerscheinentziehung, und zwar für die Feststellung der Verkehrszuverlässigkeit gibt es keine Sachverständigen mehr. Die Führerscheinentziehungskommission wurde damit beseitigt, obwohl sich nicht nur das Gutachten der Kraftfahrverbände, des ARBÖ und des ÖAMTC, sondern auch die Gutachten vieler anderer Institutionen — ich möchte hier nur einige bedeutende nennen: Arbeiterkammer, Bundeswirtschaftskammer, Präsidentenkonferenz der Landeswirtschaftskammern, Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr — für die Beibehaltung dieser Institution ausgesprochen haben. Auch der Kraftfahrbeirat hat sich einstimmig bei der Begutachtung dieses Gesetzes für die Beibehaltung der Kommission ausgesprochen. Trotz dieser Stellungnahme fand das zuständige Ministerium, daß diese Einrichtung nicht mehr erforderlich ist, wie es in den Erläuternden Bemerkungen heißt.

Meine Damen und Herren! Es gibt eine sehr lebhaft diskutierte Diskussion darüber, ob der Führerscheintzug eine zusätzliche Strafe oder, wie in den Erläuternden Bemerkungen festgehalten wird, eine Schutzmaßnahme für die übrigen Verkehrsteilnehmer darstellt. In der Wirkung kommt der Führerscheintzug natürlich einer zusätzlichen Strafe gleich, die nach diesem Gesetz allein von einem Beamten der zuständigen Behörde, meistens der Bezirkshauptmannschaft, ausgesprochen wird.

Wir Sozialisten sind daher der Meinung, daß die Führerscheinentziehungskommission auch im Kraftfahrzeuggesetz 1967, und zwar in Form besonderer Sachverständiger, verankert bleiben soll. Die Herausziehung von Sachverständigen ist durchaus nichts Ungewöhnliches, gibt es doch auch im Arbeitsgerichtsverfahren die Beisitzer in einer ähnlichen Funktion.

Führerscheintzug bedeutet für den Berufsfahrer Verlust seines Berufes und damit meist

schwere finanzielle Nachteile. Es soll daher besonders genau und eingehend jeder Fall geprüft werden, bevor ein solches Urteil gesprochen wird. Es kann — das glaube ich wohl mit Recht sagen zu können — für den Beamten nur von Vorteil sein, sich bei seiner Entscheidung auf das Gutachten erfahrener Sachverständiger zu stützen.

Ich erlaube mir daher, folgende zwei Anträge, und zwar zum § 128 über die Bestellung von Sachverständigen für den Führerscheintzug, sowie zu § 75, der die Einholung von Gutachten bei Sachverständigen vorsieht, dem Hohen Hause vorzulegen:

Abänderungsantrag der Abgeordneten Skritek, Eberhard, Dr. Broda, Konir und Genossen zum Entwurf des Kraftfahrzeuggesetzes 1967.

Der Nationalrat wolle beschließen:

An Stelle des § 128 ist unter gleichzeitiger Bezeichnung der §§ 128 bis 136 als §§ 129 bis 137 zu setzen:

„§ 128. Sachverständige für die Entziehung der Lenkerberechtigung wegen mangelnder Verkehrszuverlässigkeit.

(1) Die Behörde hat zur Begutachtung, ob eine Person nicht verkehrszuverlässig (§ 66) ist, Sachverständige zu bestellen. Die Sachverständigen müssen für diese Begutachtung besonders geeignet sein. Die Behörde hat ein Verzeichnis der bestellten Sachverständigen zur allgemeinen Einsicht aufzulegen. Dieses Verzeichnis muß mindestens drei Sachverständige, die von der Kammer der gewerblichen Wirtschaft, mindestens drei, die von der Kammer für Arbeiter und Angestellte, mindestens drei, die von der Landwirtschaftskammer und mindestens drei, die von der Landarbeiterkammer vorgeschlagen wurden, enthalten.

(2) Zu Sachverständigen dürfen nur Personen bestellt werden, die die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen, seit mindestens fünf Jahren eine Lenkerberechtigung für die Gruppe B besitzen und glaubhaft machen, daß sie innerhalb der letzten fünf Jahre mindestens drei Jahre lang Fahrzeuge der Gruppen B, C, D oder H gelenkt haben.

(3) Die Sachverständigen sind mit Handschlag zu verpflichten, ihr Gutachten nach bestem Wissen und Gewissen abzugeben und über alle ihnen ausschließlich aus ihrer Tätigkeit bei der im Absatz 1 angeführten Begutachtung bekanntgewordenen Tatsachen Verschwiegenheit zu bewahren. Diese Verschwiegenheitspflicht gilt jedoch nicht für die Berichterstattung eines öffentlich Bediensteten an seine Dienststelle. Die Tätigkeit als Sachverständiger im Sinne des Absatzes 1 ist

Skritek

ein unentgeltliches Ehrenamt, seine Ausübung begründet keinen Anspruch auf Vergütung oder auf Entschädigung für Reisekosten oder Zeitversäumnis.

(4) Die Sachverständigen sind von ihrer Funktion zu entheben, wenn sie ihre Enthebung selbst beantragt haben, ihre besondere Eignung nicht mehr gegeben ist oder die Kammer, auf deren Vorschlag sie bestellt wurden, ihre Enthebung beantragt hat. Sie können enthoben werden, wenn sie ohne berücksichtigungswürdige Gründe die Erstattung eines Gutachtens abgelehnt haben.“

Der zweite Abänderungsantrag, der zum § 75, hat folgenden Wortlaut:

Abänderungsantrag der Abgeordneten Skritek, Konir, Eberhard, Dr. Broda und Genossen betreffend Kraftfahrsgesetz 1967.

Der Nationalrat wolle in zweiter Lesung beschließen:

In § 75 ist als neuer Absatz 2 unter gleichzeitiger Bezeichnung der Absätze 2 bis 4 als Absätze 3 bis 5 einzufügen:

„(2) Vor der Entziehung der Lenkerberechtigung wegen mangelnder Verkehrszuverlässigkeit hat die Behörde ein Gutachten von mindestens zwei gemäß § 128 bestellten Sachverständigen darüber einzuholen, ob die Person, der die Lenkerberechtigung entzogen werden soll, nicht mehr im Sinne des § 66 verkehrszuverlässig ist. Einer von diesen Sachverständigen muß auf Grund eines Vorschlages der Kammer der gewerblichen Wirtschaft und einer auf Grund eines Vorschlages der Kammer für Arbeiter und Angestellte bestellt sein; soll jedoch die Lenkerberechtigung einer Person entzogen werden, die hauptberuflich im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes beschäftigt ist, so ist bei Arbeitnehmern an Stelle des von der Arbeiterkammer vorgeschlagenen ein von der Landarbeiterkammer vorgeschlagener Sachverständiger, und bei Personen, die nicht Arbeitnehmer sind, an Stelle des von der Kammer der gewerblichen Wirtschaft vorgeschlagenen ein von der Landwirtschaftskammer vorgeschlagener Sachverständiger heranzuziehen. Die Sachverständigen haben ihr Gutachten innerhalb von zwei Wochen zu erstatten. Nach Ablauf von zwei Wochen, berechnet vom Tag der Zustellung des Ersuchens um Begutachtung an die Sachverständigen, hat die Behörde auch zu entscheiden, wenn von diesen Sachverständigen kein Gutachten erstattet wurde.“

Meine Damen und Herren! Ich habe mich bemüht, Ihnen die Bedeutung dieser Führerscheinenzugskommission vor Augen zu führen. Die vielen positiven Stellungnahmen, die von

fast allen Körperschaften ohne Unterschied, ob es Dienstnehmer- oder Dienstgeberorganisationen sind, ohne Unterschied der politischen Zugehörigkeit erstellt wurden, zeigen wohl sehr klar, welche Bedeutung die Kraftfahrer dieser Führerscheinenzugskommission zumessen. Sie halten diese Kommission für unbedingt notwendig.

Ich hoffe daher, meine Damen und Herren, daß dieser wichtige Antrag im Hohen Haus eine Mehrheit findet und damit eine bereits aus der Zeit der Ersten Republik stammende wichtige Einrichtung zum Schutz der Kraftfahrzeuglenker erhalten bleibt.

Trotz einiger Mängel, die ich durch die Stellung einiger Anträge aufgezeigt habe — und ich hoffe, daß diese Mängel noch hier im Hohen Hause beseitigt werden —, enthält das Gesetz außerordentlich viel Positives, Gutes und Neues. Die sozialistischen Abgeordneten werden daher dem Kraftfahrsgesetz 1967 ihre Zustimmung geben in der Hoffnung, daß dieses Gesetz einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leistet und mithilft, die große Zahl der Verkehrsoffer zu verringern. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Alle vier vom Herrn Abgeordneten Skritek eingebrachten Abänderungsanträge sind genügend unterstützt und stehen zur Debatte.

Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Dr. van Tongel das Wort.

Abgeordneter Dr. van **Tongel** (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Es ist heute von meinen Herren Vorrednern schon so viel an Statistik, Lob, Dank und ähnlichen Kundgebungen gebracht worden *(Abg. Dr. Broda: Es wird noch mehr kommen!)* — danke vielmals, umsomehr kann ich mich beschränken —, daß ich mich darauf beschränken kann, das zu unterstreichen und insbesondere namens meiner Fraktion den Beamten des Handelsministeriums den Dank auszusprechen, die unsere Arbeiten in einer solchen Weise gefördert haben, daß es uns möglich gewesen ist, dieses komplizierte Gesetz gut über die Bühne zu bringen.

Es wurde mit Recht heute schon hervorgehoben, daß das Kraftfahrsgesetz ein Gesetz für 2 Millionen Österreicher ist. Selten ist ein Gesetz von so einschneidender Bedeutung für eine so große Gruppe von Staatsbürgern wie das Kraftfahrsgesetz. Das rechtfertigt auch die gewisse Verzögerung, die entstanden ist, die aber jetzt überwunden wurde, um das Inkrafttreten dieses Gesetzes mit 1. Jänner 1968 zu ermöglichen.

Ich möchte mich nun zu ein paar Fragen, die angeschnitten wurden, äußern. Meine Fraktion hat von Anfang an die Möglichkeit

Dr. van Tongel

weitreichender Verordnungsermächtigungen bejaht, nicht etwa deshalb, weil wir Freunde von Verordnungsermächtigungen sind, sondern weil wir glauben, daß ein Gesetz wie das Kraftfahrzeuggesetz, das in einem so großen Ausmaß technische Bestimmungen enthält, die dem Wandel der Zeit unterliegen, Verordnungsermächtigungen in größerer Zahl unbedingt braucht, wenn wir uns nicht selbst die Aufgabe auferlegen wollen, etwa jedes halbe Jahr dieses Gesetz zu novellieren. Mein Parteifreund Abgeordneter Meißl wird noch mit einer Reihe von Bemerkungen dazu Stellung nehmen. Ich darf mich daher jetzt auf einige wenige grundsätzliche Dinge beschränken.

Wir vertreten die Meinung, daß die Komplizierung, wie sie im § 48 Abs. 4 für die Kennzeichen vorgesehen ist, nicht unbedingt zu begrüßen ist. Der Trost, den uns Herr Kollege Skritek gegeben hat, daß die Kraftfahrer bis zur Abmeldung ihres Fahrzeuges das gegenwärtige Kennzeichen behalten dürfen, ist eigentlich ein weiteres Bedenken gegen diese Regelung, denn es wird dann zweierlei Systeme der Kennzeichnung der österreichischen Kraftwagen geben, was ihre Identifizierung im Bedarfsfall, im Notfall nicht gerade erleichtert.

Der Wunsch vor allem niederösterreichischer Kollegen, daß die Bezirkshauptmannschaft, die ein Kennzeichen ausstellt, besonders nachdrücklich erkennbar gekennzeichnet wird, scheint uns nicht unbedingt schlüssig zu sein, denn diejenigen Leute, die wissen müssen, von welcher Bezirkshauptmannschaft das Kennzeichen ausgegeben worden ist, also Polizei, Behörden, Gendarmerie und so weiter, erkennen es ohnehin an der Buchstaben- und Zifferngruppe. Der einzelne, normale Staatsbürger muß ja nicht unbedingt wissen, daß „12“ zum Beispiel die Bezirkshauptmannschaft So-and-so ist.

Es ergibt sich zum Unterschied von anderen europäischen Kennzeichenregelungen durch dieses System folgende Möglichkeit: zuerst etwa der Buchstabe N, dann zwei arabische Ziffern, etwa 12 als Bezeichnung der Bezirkshauptmannschaft, sodann folgen wieder zwei Buchstaben, und dann folgt eine dreistellige arabische Zahl. Meines Wissens hat nur Frankreich eine ähnliche Regelung. Wenn Sie auf der Straße ein französisches Auto sehen und versuchen, sich diese Buchstaben- und Ziffernkombination zu merken, werden Sie sich, meine Damen und Herren, trotz des angeblichen Urteils von Psychologen, die behaupten, daß ein solches System leichter merkbar sei, ein solches Kennzeichen bestimmt nicht merken.

Ich glaube, das Höchstmaß einer vertretbaren Kombination ist: ein Buchstabe, sodann eine zweite Buchstabenkombination und dann noch eine dreistellige Zahl, also etwa die Regelung, wie sie die Bundesrepublik Deutschland hat, wobei auch hier die Aufeinanderfolge organisch nicht miteinander verbundener Buchstaben die Merkbarkeit erschwert.

Ich wage die Behauptung, meine Damen und Herren, daß sich jenes kleine Wiener Mädchen, das im 5. Bezirk in der Stolberggasse durch das Merken der Autonummer der dortigen Posträuber zur raschen Aufklärung dieses Kriminalfalles beigetragen hat, das Kennzeichen des Autos vermutlich nicht so leicht gemerkt hätte, wenn es etwa eine Kombination gewesen wäre, wie sie jetzt vorgeschlagen ist, zum Beispiel folgende: N 12 KB 534.

Damit werden sich ja die zuständigen Stellen auseinanderzusetzen haben. Ich möchte anregen und den Herrn Vizekanzler als ressortzuständigen Handelsminister bitten, vor Erlassung dieser Verordnung anerkannte Psychologen und Experten beizuziehen und auch alle zuständigen Kraftfahrerorganisationen und sonstigen beteiligten Stellen gutachtlich zu hören. Ich weiß nicht, ob die Neuregelung, abgesehen von den Kosten, die sie verursachen wird, zu begrüßen ist. Ich möchte jedenfalls in dem Punkt meine persönlichen Bedenken anmelden.

Meine Damen und Herren! Nun zu einem entscheidenden Punkt. Der Nationalrat hat im November 1960 auf Antrag freiheitlicher Abgeordneter einstimmig eine Entschließung angenommen, die die Regierung beauftragt hat, Vorkehrungen zu treffen, damit die Dienstfahrzeuge des Bundes als Dienstwagen gekennzeichnet werden. Es hat Jahre gedauert, bis begonnen wurde, diesem imperativen Auftrag der Volksvertretung durch eine einstimmig angenommene Entschließung Rechnung zu tragen.

Aus dieser einstimmig geforderten Kennzeichnung der Dienstfahrzeuge ist dann aber immer weniger geworden. Man hat in dem vorhergehenden Entwurf eine Regelung getroffen, die bestimmten Personengruppen das Recht eingeräumt hat, einen Wimpel zu führen. Sogar den Abgeordneten zum Nationalrat und auch den Mitgliedern des Bundesrates hat man dieses Recht eingeräumt. Einigen dieser Wimpelführer wurde allerdings ein Zusatzrecht eingeräumt. Sie sollten auch das Privileg erhalten, ihre Dienstfahrzeuge nicht kennzeichnen zu müssen. Dieser gloriose Einfall ist beibehalten worden. In der gegenwärtigen Regelung des § 103 heißt es:

Dr. van Tongel

„Bei Personenkraftwagen im Besitz des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Ortsgemeinden und der von diesen Gebietskörperschaften unter ihrer Haftung betriebenen Unternehmungen muß hinten am Fahrzeug vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar auf einem Hintergrund in den Farben der Republik Österreich im weißen Mittelfeld das Wort ‚Dienstkraftwagen‘ angeschrieben sein;“ — jetzt kommt der Pferdefuß — „dies gilt jedoch nicht für Fahrzeuge,

a) die für Fahrten des Bundespräsidenten, der Präsidenten des Nationalrates, der Vorsitzenden des Bundesrates, der Mitglieder der Bundesregierung, der Staatssekretäre, der Mitglieder der Landesregierungen, der Präsidenten der Landtage oder der Präsidenten oder Vizepräsidenten des Rechnungshofes, des Verfassungsgerichtshofes, des Verwaltungsgerichtshofes oder des Obersten Gerichtshofes verwendet werden“.

Diese Personen haben zwar ein Dienstfahrzeug, es braucht aber nicht als solches gekennzeichnet zu werden.

Ich stelle namens der freiheitlichen Fraktion folgenden Antrag:

Der Nationalrat wolle beschließen:

In § 103 Abs. 6 hat die lit. a zu lauten:

„a) die für Fahrten des Bundespräsidenten verwendet werden“.

Der ganze andere Text soll gestrichen werden. Das soll nach unserem Antrag heißen, daß lediglich der Kraftwagen des Herrn Bundespräsidenten bei dessen Fahrten von dieser Kennzeichnungspflicht befreit ist. Ich glaube, die hohe Achtung, die wir vor dem Amte des Herrn Bundespräsidenten haben, rechtfertigt eine solche Ausnahmebestimmung.

Ich darf den Herrn Präsidenten bitten, diesen Antrag nach Stellung der Unterstützungsfrage in Behandlung zu ziehen. Für den Fall nicht genügender Unterstützung bitte ich den Herrn Präsidenten, über die lit. a des Absatzes 6 des § 103 gesondert abstimmen zu lassen.

Meine Damen und Herren! Die freiheitlichen Abgeordneten werden für das neue Kraftfahrgesetz stimmen, wenn auch nicht alle unsere Wünsche erfüllt worden sind.

Ich darf aber noch auf einen Umstand aufmerksam machen, der in letzter Stunde durch ein eben eingelangtes Schreiben des Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring-Clubs akut geworden ist. Der ÖAMTC appelliert an uns, die im § 60 Abs. 4 enthaltene Verordnungsermächtigung hinsichtlich der Höhe der Versicherungsprovisionen aufrecht-

zuerhalten. Ich hoffe, daß durch einen Dreiparteienantrag vorgesorgt werden kann, daß diesem Wunsche Rechnung getragen wird.

Ich darf darauf verweisen, daß in diesem Schreiben des Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring-Clubs von ungerechtfertigten Provisionszahlungen an berufsfremde Versicherungsvermittler gesprochen wird. Der ÖAMTC schreibt:

„Unter dem Eindruck der mittlerweile bekanntgewordenen Prämienforderungen der österreichischen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsanstalten hat der ÖAMTC Erhebungen angestellt, die zu dem erschütternden Ergebnis geführt haben, daß die an branchenfremde Versicherungsvermittler (insbesondere Kraftfahrzeughändler, Kreditinstitute und deren Angestellte) geleisteten Vergütungen häufig bis zu 30 Prozent der Jahresprämie als Abschluß- und 10 Prozent als Folgeprovision betragen!“

Das Schreiben des ÖAMTC schließt mit der Feststellung, daß derartige Provisionszahlungen, denen in aller Regel keine wie immer geartete Leistung gegenübersteht, in der Öffentlichkeit auf ebenso begreiflichen wie erbitterten Widerstand stoßen.

Meine Damen und Herren! Das neue Kraftfahrgesetz 1967 ist ein modernes Gesetz. Es bemüht sich, den Erfordernissen des gesteigerten Verkehrs und den Fortschritten der Technik Rechnung zu tragen. Möge dieses Gesetz, das heute vom Hohen Hause einstimmig angenommen werden wird, dazu beitragen, die Sicherheit unserer Mitbürger zu gewährleisten, zu erhöhen und den Mord auf unseren Straßen einzudämmen. Möge es zu einer gedeihlichen und fortschrittlichen Entwicklung unseres Verkehrswesens beitragen! (*Beifall bei der FPÖ.*)

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Der vom Herrn Abgeordneten Dr. van Tongel gestellte Abänderungsantrag zum § 103 des vorliegenden Gesetzes ist nicht genügend unterstützt. Ich stelle daher die Unterstützungsfrage. Wer diesen Antrag unterstützt, den bitte ich, sich von seinem Sitz zu erheben. — Danke. Das ist nicht genügend unterstützt. Der Antrag steht nicht zur Debatte.

Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Minkowitsch das Wort.

Abgeordneter **Minkowitsch** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich bitte Sie, nicht zu erschrecken, ich werde mich heute nicht als Zitator betätigen, ich habe nur 1,9 Kilo Akten mitgenommen, ich habe noch gewogene 4 Kilo daheim.

Minkowitsch

(*Abg. Weikhart: Her damit!*) Nein, nein, ich bin froh, daß ich sie habe, Herr Staatssekretär!

Ich möchte nur zum Ausdruck bringen, daß wir uns trotz dieser Fülle an Material sehr bemüht haben, gewissenhaft und intensiv alle zugegangenen Stellungnahmen, Gutachten und so weiter auch durchzuarbeiten. Obwohl vor dem jetzigen Unterausschuß schon jahrelang ein anderer tätig gewesen ist, der viele Probleme ausgeräumt hat, ist uns noch — das kann ich wirklich sagen — genügend Arbeit übriggeblieben.

Ich habe mich noch dazu als Freiwilliger in diesen Unterausschuß begeben, weil zufällig gerade kein fünfter Mann vorhanden gewesen ist. Jetzt bin ich aber froh, daß ich in dem Unterausschuß war, denn ich darf ehrlich feststellen, daß das Erleben eines echten Parlamentarismus in diesem Unterausschuß auf mich einen sehr großen Eindruck gemacht hat. Ich möchte es nicht versäumen, auch den Kollegen von der sozialistischen Fraktion dafür zu danken, daß in diesem ersprießlichen Klima, in dem um gemeinsame Formulierungen oft regelrecht gerungen worden ist, doch sehr vieles akkordiert werden konnte. Die umständehalber bedingten Ausnahmen für die Landwirtschaft mit ihren Geräten haben einen sonst als durchaus harten Formulierer bekannten Kollegen der großen Oppositionspartei veranlaßt, einmal schmunzelnd zu sagen, der Sieger in diesem Unterausschuß wäre die Landwirtschaft gewesen. Das war natürlich eine maßlose Übertreibung, lieber Kollege Konir, denn in Wahrheit hat es in diesem Unterausschuß nur einen Sieger gegeben, und das war: das gute Argument. (*Beifall bei Abgeordneten der ÖVP und SPÖ.*)

Ich möchte nun auch noch ein Wort — gestatten Sie, wenn ich das tue — zum legislativen Betreuer sagen, zur obersten Kraftfahrbehörde in Person, zu unserem lieben Ministerialrat Steinhart, dem ich ohne weiteres das Prädikat eines wandelnden Kraftfahrrechtslexikons zubilligen möchte, das man jederzeit um alles mit Erfolg befragen konnte. Er hat es meisterhaft verstanden, uns immer wieder mit Papier regelrecht zuzudecken.

Ich möchte zum Abschluß — ich hoffe, daß er das nicht irgendwie negativ auffaßt — nur eines feststellen: In seinem Fall nomen non erat omen. Denn wenn er nur hart wie Stein gewesen wäre, hätte er zum Teil unter der scharfen Gegenargumentation zerspringen müssen. Er war aber zäh wie Leder und hat uns seine Standpunkte immer wieder so lange vorgetragen, bis wir beim einen oder anderen doch davon überzeugt werden konnten, daß er recht hatte.

Nun darf ich nur in einer Blütenlese zu einigen Dingen Stellung nehmen. Das Problem Nr. 1 hat schon Kollege Skritek angezogen; das waren die Verordnungsermächtigungen. Meine Damen und Herren! Es waren, wenn ich die Zahl noch richtig in Erinnerung habe, 66. Als wir diese Zahl das erste Mal hörten, ist es uns allen etwas kalt über den Rücken gelaufen, und innerlich haben wir uns zu der Meinung aufgerafft, daß doch um Gottes willen ein paar auf jeden Fall heraus müssen. Je mehr wir uns mit der Materie vertraut gemacht haben, umso mehr haben wir auch erkannt, daß, wenn man nicht die Lesbarkeit des Gesetzes absolut gefährden wollte, tatsächlich fast nichts von diesen Verordnungsermächtigungen hätte herausgenommen werden können. Es wurde schon darauf hingewiesen, daß wir aber die EWG-Normen und ähnliches von den Verordnungsermächtigungen in das Gesetz hereingenommen haben. Außerdem ist dadurch, daß wir noch eine große Anzahl von Verordnungen offengelassen haben, gewährleistet, daß tatsächlich der letzte Stand in diese Verordnungen eingearbeitet werden kann, weil sie ja noch dem Begutachtungsrecht unterzogen werden.

Darf ich jetzt auf einzelne Paragraphen speziell eingehen, zunächst auf den § 7, der sich mit Reifen, Radabdeckungen, Gleisketten und so weiter beschäftigt.

Ich möchte gleich festhalten, daß wir darüber Einvernehmen erzielen konnten, nachdem wir uns eingehend über diesen Paragraphen unterhalten haben und uns solange nicht einigen konnten, bis wir in Absatz 4 in die Verordnungsermächtigung auch noch das Wort „Radabdeckungen“ hineingenommen haben. Die Radabdeckungen, im Volksmund heißen sie Kotschutzlappen, haben uns tatsächlich in diesem Unterausschuß mehr als reichlich beschäftigt, Herr Kollege Konir, und ich bin überzeugt, Sie werden dazu als der Verfechter dieses Gedankens ja noch ausgiebig Stellung nehmen. Wir glaubten, Sie doch nicht zwingend in das Gesetz hineinnehmen zu sollen, weil sie derzeit tatsächlich nur in Schweden zwingend vorgeschrieben sind. In Frankreich, Italien und Deutschland zum Beispiel sind sie nicht zwingend vorgeschrieben.

Für uns ergibt sich natürlich die Frage, warum so große autoerzeugende Länder diese Angelegenheit nicht in das Gesetz aufnehmen. Wir haben uns genügend Photos darüber angesehen, die uns gezeigt haben, daß dann, wenn dieser Kotschutzlappen nicht tatsächlich bestens angebracht ist, im Gegenteil die Gefahr noch regelrecht vergrößert werden kann, da eine erhöhte Seitensprühung eintritt, was wir eigentlich verhindern wollten. Das größte

Minkowitsch

Gefahrenmoment für den Kraftfahrer ist gerade bei Regen der Zeitpunkt des Überholens, und wenn er dann eine Zusatzquote von Dreck auf seine Scheiben gespritzt bekommt, wird die Unfallgefahr dadurch noch erhöht. Außerdem müssen wir doch, wenn wir auch zwei Millionen Kraftfahrer sind, in aller Bescheidenheit feststellen: Die Kraftfahrer sind nicht die alleinigen Benützer der Straße, der Fußgänger ist zumindest gleichberechtigt, und warum soll er jetzt eine noch größere Dosis von Schmutz durch die Seitensprühung abbekommen? Das war bestimmt eine Regelung, mit der wir zum Schluß gemeinsam zufrieden sein konnten.

Nun komme ich zum § 24 Abs. 2, wo wir uns mit den Kollegen der sozialistischen Fraktion nicht akkordieren konnten. Wenn ich jetzt in meiner Rede zu diesem ersten Punkt geteilter Auffassung komme, möchte auch ich sagen, daß das kein casus belli war, sondern lediglich eine verschiedene Auffassung. Wir haben die Argumente lang genug abgetauscht, und der eine glaubte eben, diesem Argument mehr vertrauen zu sollen, der andere jenem, und deshalb die verschiedenen Auffassungen.

Es handelt sich hier um die Lastkraftwagen über 3500 kg, um die Omnibusse und um die Kraftwagen zur Beförderung gefährlicher Güter, die mit einem Fahrtschreiber und Wegstreckenmesser ausgerüstet sein müssen, und um die Ausnahmen davon — und nur dagegen waren ja die Kollegen von der sozialistischen Fraktion.

Ausnahmen wurden nämlich für Lastkraftwagen im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes festgelegt. Meine Damen und Herren! Das spricht sich so leicht aus: „im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes“. Die Kollegen vom Unterausschuß wissen aber, wie schwierig es war, Gendarmerie und Polizei, die nicht nur verschiedene Uniformen tragen, sondern auch auf ganz verschiedener gesetzlicher Basis beruhen, unter einem gemeingültigen Begriff zusammenzufassen.

Ausnahmen sind also vorgesehen für die Lastkraftwagen im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes und für Heereslastkraftwagen, weiters für Mannschaftstransportfahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes, des Heeres und der freiwilligen Feuerwehren.

Die sozialistischen Kollegen haben sich auf den Standpunkt gestellt, daß die diesbezügliche Bestimmung entweder für alle oder für niemanden gelten soll und daß diese Ausnahmeregelung irgendwie diskriminierend sei. Wir haben uns dieser Auffassung nicht anschließen können, weil wir der Meinung waren, daß das Sprichwort „doppelt hält besser“ in diesem Bereich deshalb schon anzuwenden ist, weil

an Stelle der Fahrtschreiber in diesen Bereichen ohnedies schon weitaus strengere dienstrechtliche Sicherheitsvorschriften vorgeschrieben sind — so muß zum Beispiel beim Bundesheer auf einem Lastkraftwagen neben dem Fahrer immer auch ein Kommandant sitzen — und sich dort entsprechende disziplinäre Folgen aus einem unrichtigen Verhalten ableiten würden, sodaß die erste Kontrolle ohnedies schon gegeben ist und der Fahrtschreiber sozusagen nur das dritte Element einer Sicherung gewesen wäre. Wir glaubten, das nicht mehr zumuten zu müssen.

Ich darf nun zum § 59, zu den Ausnahmen aus der Haftpflichtversicherung kommen. Diesbezüglich weiß ich bereits, daß sich Herr Minister Dr. Broda sehr eingehend damit befassen wird. Ich möchte ihm jetzt auf der einen Seite in kollegialer Weise nicht sehr viel wegnehmen, auf der anderen Seite möchte ich hier aber doch unseren Standpunkt ganz kurz darlegen.

Kollege Fiedler hat auch schon davon gesprochen, daß Fahrzeuge im Besitz des Bundes, der Länder und der Gemeinden über eine gewisse Einwohnerzahl hinaus von der Versicherungspflicht ausgenommen sind, weil man hier, ähnlich wie bei der Feuerversicherung, annimmt, daß die materielle Substanz so groß ist, daß der geschädigte Dritte auf jeden Fall zu seinem Geld kommt. Wir haben bis zum Schluß um eine Formulierung gerungen, um diesen geschädigten Dritten genau-sogut zu stellen, wie wenn er es mit einem Haftpflichtversicherten zu tun gehabt hätte.

Meine Damen und Herren! Es wäre uns trotz allem Aufpassen beinahe etwas passiert, was kein Mensch in diesem Ausschuß gewollt hätte: Bei einem Unfall mit einem Postkraftwagenlenker etwa hätte der geschädigte Dritte den langwierigen Weg über die Finanzprokuratorat gehen müssen. Diesen Weg muß er auch jetzt noch gehen, aber er wäre diesem Weg dadurch ausgewichen, daß er den Lenker selbst, der den Unfall verursacht hat, geklagt hätte, und dieser Lenker wäre dann entsprechend schlechter gestellt worden.

Diesen Einwendungen, die zu Recht vorgebracht worden sind, wurde aber durch die neue Formulierung des § 59 Abs. 2 Rechnung getragen, sodaß wir auch diesen Paragraphen einvernehmlich beschließen konnten.

Außerdem wird zu diesem Paragraphen ein Entschließungsantrag der Abgeordneten Minkowitsch, Dr. Broda, Dr. van Tongel und Genossen, betreffend einen Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen, eingebracht. Er wurde dem Herrn Präsidenten des Hauses bereits überreicht, und ich bitte, ihn mit in Verhandlung nehmen zu wollen.

Minkowitsch

Der Entschließungsantrag lautet:

Der Nationalrat möge beschließen:

Der Bundesminister für Finanzen wird ersucht, die Möglichkeit und Zweckmäßigkeit zu prüfen, den derzeit auf freiwilliger Grundlage bestehenden Entschädigungsfonds in einen Entschädigungsfonds mit oder ohne eigene Rechtspersönlichkeit für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen umzuwandeln, gegen den Ersatzansprüche, insbesondere bei Personenschäden, geltend gemacht werden können, bei denen wegen Fahrerflucht, wegen Schwarzfahrt oder wegen Verletzung der Pflicht zum Abschluß der Haftpflichtversicherung ein Haftpflichtversicherer nicht herangezogen werden kann, wobei den Geschädigten bei Vorliegen der Voraussetzungen ein Rechtsanspruch auf Entschädigung zustehen soll.

Der Bundesminister für Finanzen wird ersucht, hierüber bis 30. Juni 1968 dem Nationalrat Bericht zu erstatten.

Meine Damen und Herren! Wenn bisher jemand das Pech hatte, von einem Schwarzfahrer oder von einem Fahrerflüchtigen einen Schaden zugefügt zu erhalten, war er meist der Alleinleidtragende. Diesem echten Bedürfnis der Öffentlichkeit nach Abhilfe wollen wir mit diesem gemeinsamen Entschließungsantrag von Abgeordneten aller Parteien dieses Hauses zu entsprechen versuchen.

Dem Antrag der Kollegen der sozialistischen Fraktion auf Ausdehnung der Versicherungspflicht über Straßen mit öffentlichem Verkehr hinaus kann von uns nicht beigetreten werden, und zwar mit folgender Begründung. Es würde zu weit führen, die vielstündige und mehrtägige Debatte gerade über diesen Punkt noch einmal aufleben zu lassen, aber wir sind tatsächlich davon überzeugt, daß die allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrversicherung, die die privaten Versicherungsvertragsbestimmungen regeln, wirklich ausreichen. Außerdem sind durch die Bestimmungen des Eisenbahn- und Kraftfahrhaftpflichtgesetzes ebenfalls noch genügend Schutzbestimmungen vorhanden, sodaß selbst theoretisch nur ganz wenige Fälle noch offenbleiben.

Ich greife nur den Fall heraus, daß man zum Beispiel die Alpine Montan verpflichten würde, ihre überschweren Kraftfahrzeuge auf dem Erzberg nur deshalb versichern zu müssen, weil sich Unbefugte auf dem Tagbau des Erzberges herumtreiben. Das ist in unseren Augen eben völlig unzumutbar, und die Arbeiter, die befugt dort sind, genießen ohnedies den entsprechenden Schutz des Kraftfahrzeughalters. Man wird sagen, daß die Sicherheit des Geschädigten bei der Alpine natürlich gegeben ist,

daß aber die Frage besteht, wie es bei den Kleineren ist. Eine Unterscheidung zwischen Großen und Kleinen oder zwischen Guten und Schlechten, zwischen denjenigen, die eventuell einen Schaden zahlen können, und solchen, die den Schaden eventuell nicht zahlen können, schien uns legistisch nicht formulierbar, und deshalb sind wir auf unserem Standpunkt, den Ihnen hier vorzutragen ich die Ehre hatte, verharret. Außerdem ist die Betriebshaftpflicht ohnedies dort, wo es nötig erschienen ist, weitgehend schon privat geregelt, sodaß in unseren Augen kein Anlaß besteht, diesen Rahmen zu erweitern.

Und jetzt noch ein Paragraph, den Herr Minister Dr. Broda sicherlich auch sehr eingehend hier darlegen wird und wo ich mich bemühen werde, sehr kurz zu sein: der § 60. Das war vielleicht überhaupt eines der größten Sorgenkinder, das wir gemeinsam hatten, und daß wir auch diese Schwierigkeiten meistern konnten, ist vielleicht das Ersprießlichste an dem ganzen Unterausschuß gewesen. Wir sind übereingekommen, daß es richtig ist, die Verordnungsermächtigung des Finanzministers im Gesetz zu belassen und nicht von einer Genehmigung auszugehen, denn die Verordnung allein ist es, die durch das Begutachtungsrecht eine breite Meinungsbildung gewährleistet.

Das nächste Problem, ob die Basis der Kraftfahrzeughaftpflicht allein bei der Beurteilung der Versicherungsbedingungen heranzuziehen ist oder ob man Kasko-, Zusatzversicherungen und ähnliches miteinbeziehen sollte, wurde von uns ebenfalls dahin gehend geregelt, daß in der Formulierung des Abs. 2 zu den Bedingungen und Tarifen die Betriebsgrundlagen, die durchschnittlichen Betriebsergebnisse — die es ausschalten, daß man gerade das schwächste Glied im Gefüge der Versicherungsanstalten als Basis heranzieht —, die betriebswirtschaftlich gerechtfertigten Verwaltungskosten — auch hier ist jede Hypertrophie nach unserer Auffassung jetzt genügend ausgeschaltet — berücksichtigt und die Interessen der Versicherungsnehmer im volkswirtschaftlich angemessenen Ausmaß gewahrt werden müssen. Außerdem ist noch die Gestaltung des Prämiensystems besonders angeführt. Damit erscheint uns automatisch auch die Provisionsfrage besser als durch eine spezielle Anführung geregelt.

Nun ganz kurz zum § 75, zum Verfahren bei der Entziehung der Lenkerberechtigung. Dazu darf ich sagen: Es war eines der Herzensanliegen der SPÖ-Vertreter im Unterausschuß. In diesem Gesetz war nämlich keine Entziehungskommission mehr vorgesehen. Ich muß namens meiner Partei den Antrag der Abgeordneten Skritek und Genossen zum § 75 genauso wie den zum § 128 ablehnen und begründe diese Ablehnung folgendermaßen:

Minkowitsch

Die Entziehung ist keine Strafe — das wurde eindeutig festgestellt —, obwohl sie natürlich von allen Betroffenen als eine solche empfunden wird, wie es auch Kollege Skritek zum Ausdruck gebracht hat, sondern: die Entziehung ist ein Verwaltungsakt als Schutzmaßnahme im Interesse der Verkehrssicherheit. Daß sie keine Strafe ist, geht auch schon daraus hervor, daß die Strafrechtskommission meines Wissens noch in der Ära des Herrn Ministers Dr. Broda eindeutig die Befassung der Gerichte damit abgelehnt hat. Wir haben uns — auch das darf ich offen aussprechen — sehr bemüht, diesem wie ich schon sagte, Herzensanliegen, wenn es nur irgendwie möglich gewesen wäre, näherzutreten. Ich kann aber nur feststellen: Je mehr wir uns mit der Materie beschäftigt haben, desto mehr haben wir auch die Unzweckmäßigkeit, ja die Unmöglichkeit der Einsetzung dieser Kommission erkannt.

Der Abgeordnete Skritek hat darauf hingewiesen, daß sehr viele positive Gutachten aller großen Kammern und vieler anderer Organisationen dazu abgegeben worden seien. Es ist keine Mißachtung dieser großen Organisationen, wenn wir es trotzdem nicht gemacht haben, sondern wir glauben, daß die vielen neuen Bestimmungen, die wir erst im Unterausschuß erarbeitet haben und auf die ich noch zu sprechen kommen werde, tatsächlich eine solche Kommission ersparen. Schon die Erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage sind eine Fundgrube für die Ablehnungsgründe — aber ich habe ja versprochen, daß ich kein Zitator sein will. Ich habe alles da, wenn es irgend jemand will, wäre es sofort möglich. (*Abg. Dr. Gorbach: Lieber nicht!*) Lieber nicht! Herr Altkanzler, dein Wunsch war mir schon immer Befehl, und deshalb geht es schneller weiter.

Daß wir keine Kommission, sondern überhaupt nur einen Beirat brauchen konnten, darüber war man sich ja sehr rasch einig. Bei den Sachverständigen, von denen man immer verschiedene heranzieht, wo immer einer dem Milieu des Betroffenen entstammen muß und ein anderer sozusagen als Aufpasser, daß der „Zuständige“ richtig entscheidet, herangezogen werden kann, hätte man tatsächlich die Kontinuität der Entziehungspraxis gefährdet. Auch die Frage des Amtsgeheimnisses hat für uns keine geringe Rolle dabei gespielt. Denn die Akten einfach den Sachverständigen zuzuschicken, hätte gegen bestehende gesetzliche Bestimmungen verstoßen. Die Sachverständigen aber bei ein und derselben Sache einmal zur Akteneinsicht, damit sie sich ein Urteil bilden können, und dann wieder erst zur Kommissionssitzung einzuladen, das erschien doch allen ohnehin unrealistisch. So ist die jetzige Praxis ja

auch die, daß die Sachverständigen kommen, vom zuständigen Referenten den Akt vorge-tragen erhalten und dann im wesentlichen dieser Argumentation weitgehend ausgeliefert sind. Und dort, wo es nicht der Fall ist, meine Damen und Herren, wo nämlich der Delinquent — oder der Unglücksrabe, wie man es gerade haben will — sich seiner Haut wehrt, da ist er ohnedies schon vorher zu seinem Kammervertreter oder zu seinem Abgeordneten oder zu sonst irgend jemandem gegangen. Und ich persönlich stehe nicht an, zu erklären, daß die Vertretungen sowohl der Arbeiter wie der Bauern wie der Gewerbetreibenden in ihren Kammern, auch in den Bezirksghremien in meinen Augen genügend gut gesichert erscheinen. Das, was man erreichen will: daß die entscheidende Behörde die Umstände tatsächlich auch zur Kenntnis bekommt, wird auch ohne diesen Beirat verwirklicht werden, der immer wieder eine Quelle von Verfahrensmängeln gewesen ist. Ich möchte mir jetzt ersparen zu sagen, was dieser Beirat einmal von irgend jemandem genannt worden ist.

Wir haben — wie ich eingangs schon festgestellt habe — eine Menge von Bestimmungen in dieses Gesetz eingebaut, die den seinerzeit begutachtenden Behörden in diesem Ausmaß nicht bekannt sein konnten, weil wir sie zum Teil erst in diesem Unterausschuß erarbeitet haben; zum Beispiel:

1. die Androhung der Entziehung eines Führerscheines bei echten Grenzfällen;
2. den partiellen Entzug des Führerscheines unter Berücksichtigung des Gefährdungsmomentes;
3. die Verkehrszuverlässigkeit, erwiesen durch bestimmte Tatsachen und ihre Wertung, also wieder ein Moment, wo wir glaubten, daß das seinerzeit starre System wirklich genügend aufgelockert worden ist.

Ich habe hier nur einige Punkte ausgewählt und etwas näher behandelt. Es ist ja nicht ganz leicht gewesen, eine Auswahl zu treffen. Man stand vor der Aufgabe, entweder die „ausschußarbeitsaufwendigsten“ hier zur Sprache zu bringen oder die publikumswirksamsten — aber ich bin davon überzeugt, daß die österreichische Presse genügend gut funktioniert, um die publikumswirksamsten Bestimmungen dieses Gesetzes auch tatsächlich unter das Publikum zu bringen — oder gar die den landwirtschaftlichen Problemkreis betreffenden, und auch diese Überlegung müssen Sie einem Bauernbundabgeordneten in diesem Hause schon irgendwie gestatten.

Persönlich sehr gefreut — und jetzt möchte ich es nur im Eilzugstempo behandeln — habe ich mich beim § 2 über die Definition des

Minkowitsch

Motorkarrens, der hier als ein zugmaschinenähnliches, modernes Allzweckfahrzeug der Bergbauern mit einem tiefen Schwerpunkt und einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h definiert worden ist, eine Definition, die ja bereits in der Zwischenzeit in der Kraftfahrzeugsteuergesetz-Novelle eine entsprechende Berücksichtigung gefunden hat; ferner über den § 35, der sich mit der Typengenehmigung von Teilen, Ausrüstungsgegenständen und so weiter beschäftigt und diese Typengenehmigung zur Pflicht macht, was mir als ein echter Schutz der Käufer vorkommt; desgleichen bezüglich der Bestimmungen des § 48 über die neuen Kennzeichen, daß diese nun ex nunc wirksam sein sollen. Zu den Ausnahmen des § 103 Abs. 6 wird mein Klubkollege Dr. Geißler noch sprechen.

Wir haben darauf Wert gelegt, daß das Land und die zulassende Behörde auf jeden Fall ganz besonders in der ersten Gruppe zum Ausdruck kommen müßten. Ich bin überzeugt, wenn Kollege Dr. van Tongel gerade in diesem Augenblick der Argumentation darüber hätte im Unterausschuß anwesend sein können, hätte auch er heute das, was er hier gesagt hat, vielleicht nicht gesagt.

Die Sache mit dem 5jährigen Kind stimmt schon, aber ich bin oft erstaunt, was 5- oder sogar 4jährige Kinder an Typenkenntnis bei Kraftfahrzeugen besitzen. Ich schäme mich innerlich gar nicht, daß ich das alles nicht weiß. Wenn man aber jetzt weiß, in welcher Bezirkshauptmannschaft ein Fahrzeug zugelassen ist, wenn man noch dazu weiß, ob es ein Volkswagen oder eine bestimmte Marke ist; ich müßte jetzt noch ein paar nennen, damit es jetzt nicht als Propaganda für irgendeine Marke aufgefaßt werden kann, die ich (*Bundesminister Dr. Bock: Rolls Royce!*) — Rolls Royce, nein, ich glaube nicht, das ist nicht ganz zweckmäßig, der fällt auf, Herr Vizekanzler — ohnedies nicht fahre; wenn man also die Type, dazu die Farbe und die Bezirkshauptmannschaft kennt, die das zugelassen hat, dann ist bei Fahrerflucht das Eruiieren des tatsächlich Fahrerflüchtigen in unseren Augen sehr erleichtert. Deshalb war es mir eine Genugtuung, daß die Formulierungen des § 48 in der Form, wie ich sie sehr vertreten habe, auch aufgenommen worden sind.

Sehr gefreut habe ich mich auch über den § 66 Abs. 7, der es den Inhabern einer Heereslenkerberechtigung ermöglicht, diese auf eine zivile Lenkerberechtigung umschreiben zu lassen, wobei wir noch die Beschränkung des vorgesehenen einen Jahres ebenfalls herausgenommen haben, um auch hier den Tatsachen entsprechend Rechnung tragen zu können.

Der Lenkerausweis für die Mopeds ist aus dem Gesetz herausgekommen. Darauf hat schon Herr Abgeordneter Skritek hingewiesen. Ich bin nun davon überzeugt, daß diese 500.000 Mopedfahrer unsere erbittertesten Feinde gewesen wären, wenn das drinnen geblieben wäre, obwohl es für den Gesetzgeber nicht das gravierende Element ist, ob sich jemand über eine gesetzliche Bestimmung freut oder nicht freut. Lediglich die Unzweckmäßigkeit dieser Bestimmung hat uns veranlaßt, sie herauszunehmen, sodaß sie jetzt nicht wirksam wird.

Gefreut habe ich mich auch — und hier spricht auch wieder der Bauernbundabgeordnete — über den § 102 Abs. 5, wonach unter gewissen Umständen die Kraftfahrzeugpapiere bei Kraftfahrzeugen ohne Führerhaus in einem Umkreis von 10 km nicht mitgenommen werden müssen. Ich bitte Sie, meine Damen und Herren, nur daran zu denken, daß zum Beispiel bei einem Mährescher, der in der Früh nicht fahren kann, weil da noch meistens Tau ist, die Arbeitszeit zumeist ab 10 Uhr beginnt und er nur bis etwa 18 Uhr eingesetzt werden kann, also in der Zeit, wo die Sonne ganz schön herunterbrennt und wo der Lenker wirklich nur in einer Minibekleidung darauf sitzt, also gar keine Gelegenheit hat, irgendwie noch Papiere zu verstauen. Sie werden verstehen, daß wir uns über diese Formulierung, die hier gemeinsam gefunden wurde, sehr gefreut haben.

Im Absatz 10 wurde auch die Problematik des Verbandzeuges — wie wir glauben — zufriedenstellend geregelt, denn wir haben die Erfordernisse: zur Wundversorgung geeignet, in einem widerstandsfähigen Behälter staubdicht verpackt und gegen Verschmutzung geschützt, eingebaut.

Und jetzt in meinen Augen eine ganz wichtige Bestimmung — und damit bin ich schon ziemlich am Schluß —: der § 106 Abs. 6, der die Schülertransporte mit Kleinbussen regelt, wonach 14 Schüler, die in die Pflichtschule oder bis zur 5. Klasse in eine allgemeinbildende höhere Schule gehen, mitgenommen werden können; eine Bestimmung, die bereits ab 1. September dieses Jahres in Kraft treten soll, damit der Schülertransport im Herbst bereits erfolgen kann.

Meine Damen und Herren! Je nachdem, ob man eine Statue von vorne, von der Seite oder von hinten betrachtet, kommt man immer wieder zu verschiedenen visuellen Eindrücken. Und wenn man schon eine gewisse Richtung hat, kommt es wieder darauf an, unter welchem Blickwinkel man diese Statue anschaut, ob man auf die Zehen schaut oder ins Gesicht

Minkowitsch

oder sonstwohin. Erst das richtige Zusammenschauen aller Probleme — von allen Seiten! — ergibt das richtige Bild.

Meine Damen und Herren! Wir haben uns im Unterausschuß bemüht, nicht nur ein Segment eines Problems herauszuschneiden, sondern diese Zusammenschau zu einer allgemeingültigen Formulierung auszubauen.

Trotz x-maliger Durchhackerung werden bestimmt noch Fehler in dieser Gesetzesvorlage drinnenstecken. Und da habe ich ein Ersuchen an die Öffentlichkeit: Bitte, seht nicht nur die Fehler allein, sondern in diesem Fall doch das ganze Werk! Lange genug hat es gewährt, es könnte auch gut geworden sein. Das neue Kraftfahrzeuggesetz ist nun da. Fahren müssen wir selber. Und ich wünsche allen eine gute Fahrt! (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Der vom Herrn Abgeordneten Minkowitsch eingebrachte Entschließungsantrag ist genügend unterstützt und steht zur Debatte.

Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Dr. Broda das Wort.

Abgeordneter Dr. **Broda** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Sie haben aus den Ausführungen meines Herrn Vorredners ein sehr lebendiges Bild über die Atmosphäre und die Arbeitsteilung im Unterausschuß, der das Kraftfahrzeuggesetz beraten hat, erhalten. Ich kann nur bestätigen, daß das eine gute Arbeitsteilung, ohne Unterschied der Parteirichtung der Mitglieder des Ausschusses, gewesen ist, und diese Arbeitsteilung hat sich auch heute hier fortgesetzt. Wie könnten wir sonst diese Materie überhaupt bewältigen, wenn wir uns den Stoff des Gesetzes nicht auch im Referat vor dem Hohen Hause und vor der Öffentlichkeit aufgeteilt hätten?

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte mich mit der Versicherungsfrage beschäftigen, die höchste Aktualität für die ganze Öffentlichkeit hat und ihre grundsätzliche Neuregelung im Abschnitt VI des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 erhalten wird.

Eine Ziffer, die die ganze Bedeutung, die brisante Bedeutung des Problems der Haftpflichtversicherung zeigt: 1965 — wir sind jetzt schon mitten im Jahre 1967 — war der Durchschnittsbestand an Kraftfahrzeug-Versicherungsrisiken, also Versicherungsverträgen, in Österreich 1,826.688. Das heißt, es gab schon damals fast zwei Millionen Kraftfahrzeug-Versicherungsverträge, die nicht nur die Haftpflichtversicherung, sondern auch freiwillige Höherversicherungen und die Kaskoversicherung, also alle Arten von Kraftfahrzeug-

Versicherungsverträgen, umfaßt haben. Wir haben heute sicherlich die Zahl von zwei Millionen Versicherungsrisiken — wie man das in der Fachsprache nennt — überschritten. 1965 entfielen auf Personenkraftwagen 749.110 derartige Verträge, heute gibt es nahezu eine Million Autohaftpflichtversicherungsverträge, nahezu eine Million Österreicher — und demnächst wird die Zahl von einer Million überschritten werden — unterliegen dieser großen Zwangsversicherung, dieser großen obligatorischen Versicherung.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Das ist das Problem der Prämienreform, das ist das brennende Problem der grundlegenden Neuregelung der Autohaftpflichtversicherung in Österreich: Es handelt sich um eine Zwangsversicherung, die heute schon — würde ich behaupten — die gleiche volkswirtschaftliche Bedeutung und die gleiche Bedeutung für unsere Bevölkerung hat wie die anderen großen obligatorischen Zwangsversicherungssysteme, wie Sozialversicherung, Krankenversicherung und ähnliche Versicherungssysteme, die ein Bestandteil unseres Lebens geworden sind.

In diesem Zusammenhang gebe ich für die sozialistischen Abgeordneten folgende grundsätzliche Erklärung zur Autohaftpflichtversicherungsfrage ab: Es geht nicht nur um die augenblickliche Prämienhöhe, die bekanntlich in Diskussion steht, sondern auch um die Neugestaltung dieses wichtigen modernen Systems einer Pflicht- und Zwangsversicherung. Was wir brauchen, ist eine Reform an Haupt und Gliedern der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, die alle Dimensionen gesprengt hat.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! In diesem Zusammenhang kann ich hier das feststellen, was ich in einem anderen Zusammenhang schon in der Öffentlichkeit gesagt habe: Die Versicherungsgesellschaften machen es sich zu einfach. Sie tragen der Tatsache nicht Rechnung, daß sie die Träger — wohl in privater Rechtsform — eines öffentlichen Systems einer Zwangsversicherung sind. Die Rechtfertigung dafür, daß es sich hier zum Unterschied von anderen großen obligatorischen Versicherungssystemen in Österreich — Sozialversicherung, Krankenversicherung — nicht um öffentlich-rechtliche Institute, sondern um private Gesellschaften, um Aktiengesellschaften handelt, die die Träger der Versicherung sind, kann doch nur darin liegen, daß sie billiger und besser arbeiten, aber nicht darin, daß sie teurer und mit mehr Verwaltungsaufwand arbeiten als Krankenversicherung und Sozialversicherung. Das möchte ich mit aller Deutlichkeit den Versicherungsgesellschaften — ich hoffe, daß Vertreter der Versiche-

Dr. Broda

rungsgesellschaften, da es ja eine sehr aktuelle Frage für die Versicherungsgesellschaften ist, hier auf der Zuhörertribüne sind — sagen.

Zweitens schafft das neue Kraftfahrzeuggesetz unserer Meinung nach — da schließe ich an das an, was Kollege Minkowitsch schon vor mir ausgeführt hat — die Voraussetzungen dafür, daß eine Neuregelung des österreichischen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungswesens möglich wird, daß diese Reform an Haupt und Gliedern, die wir verlangen und die wir brauchen, die der Wunsch aller österreichischen Kraftfahrer ist, durchgeführt wird. Zwei Millionen Versicherungskunden wollen auch als Kunden behandelt werden; sie werden derzeit nicht immer so behandelt, wie Kunden behandelt werden wollen, die beträchtliche Beträge bei großen Unternehmungen ins Verdienen bringen.

Wir glauben, daß das neue Kraftfahrzeuggesetz — wir haben uns das wirklich sehr genau überlegt, wir haben im Ausschuß sehr lange darüber diskutiert, und wir haben formuliert — die Voraussetzungen dafür schafft. Das ist einer der Gründe, warum die sozialistischen Abgeordneten für das Gesetz stimmen. Sie glauben, daß hier ein wesentlicher Schritt nach vorne gemacht wird. Es ist nicht nur um die Frage der Provisionen gegangen; ich werde dazu noch Stellung nehmen. Es sind alle Vorschläge, auch die Vorschläge von Institutionen und Organisationen, die im Ausschuß nicht durch Abgeordnete vertreten gewesen sind, sorgfältig berücksichtigt worden. Ich glaube, daß wir eine taugliche Grundlage für die Vollziehung, für die zuständigen Ministerien geschaffen haben. Hier ist der Herr Finanzminister zuständig. Ich nehme an, daß er, genauso wie er bei der Fernsehsendung über die Prämienhöhung am Fernsehschirm zugehört hat, heute durch den Herrn Vizekanzler und durch die Herren seines Ministeriums sich berichten lassen wird, was wir hier wieder zu der noch unerledigten Frage der Versicherungsprämienhöhung zu sagen haben. Denn jetzt liegt für die Vollziehung die volle Verantwortung beim Herrn Finanzminister, beim Finanzministerium, und das Parlament wird sehr genau darauf sehen, daß den Grundsätzen, dem Geist und dem Wortlaut des Gesetzes entsprechend vollzogen werden wird, das heißt, daß die Voraussetzungen für diese grundlegende Reform des Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungswesens, als einer der großen Sparten der Zwangsversicherung in Österreich, getroffen werden.

Hohes Haus! Ich möchte auch ganz offen sagen: Wir glauben, daß größte Wachsamkeit am Platz ist, daß nicht in der Zwischenzeit, das heißt nicht vor dem Inkrafttreten des

Gesetzes am 1. Jänner 1968, schnell vielleicht in der Hochsommerhitze eine Lösung für die Zwischenzeit getroffen wird, die Geist und Wortlaut dieses Gesetzes präjudizieren würde. Es würde sich neuerlich ein berechtigter Sturm der Millionen österreichischen Kraftfahrer erheben, wenn man vielleicht die Absicht hätte, so vorzugehen. Ich möchte den Herrn Finanzminister dringend davor warnen, etwa dieser Versuchung zu erliegen und nun rasch, rasch eine Zwischenlösung mit der bekanntlich noch offenen Prämienhöhung zu treffen, die nicht durchdacht ist und die vor allem das Wesentliche beim alten läßt und die Reform, die wir brauchen, nicht bringen wird.

Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte hier über den konkreten Fragenkomplex der Prämienhöhung gar nichts mehr sagen; es ist schon soviel geschrieben, diskutiert und gesagt worden. Meiner Meinung nach ist nach dem derzeitigen Stand der Erhebungen über die wirklichen Betriebsgrundlagen und die Betriebsergebnisse bei den großen Versicherungsgesellschaften schon alles an Argumenten für und wider gesagt worden, es ist alles Pulver verschossen worden, sodaß ich dem nichts mehr hinzufügen will. Ich meine ja gerade, daß dem Finanzministerium als Versicherungsaufsichtsamt gar nicht die geeigneten Entscheidungsgrundlagen zur Verfügung stehen. Einer der Fehler, den die Versicherungsgesellschaften begangen haben, besteht darin, daß sie die Öffentlichkeit nicht genügend über die wirklichen kalkulatorischen Grundlagen der Haftpflichtversicherung ins Bild gesetzt haben. Ich möchte dabei jetzt gar nicht weiter Zeit verlieren.

Ich möchte Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren, nur eines zeigen, warum wir glauben, daß das System der Autohaftpflichtversicherung in Österreich, wie ich sagte, an Haupt und Gliedern reformbedürftig ist.

Zufällig — ich muß sagen: ungeschickterweise — hat eine der großen österreichischen Versicherungsunternehmungen gestern in einer Reihe von großen Wiener Tageszeitungen so inseriert (*Redner zeigt eine ganzseitige Annonce in einer Zeitung*), meine Damen und Herren, ganzseitig inseriert! (*Abg. Herta Winkler: 30.000 S!*) Viel mehr, Kollegin! In Wien ist es teurer, Kollegin Winkler! Es sind genügend Zeitungsexperten da, die Ihnen sagen werden, was eine ganze Seite im „Kurier“ kostet. Viel mehr als 30.000 S. (*Abg. Dr. Gorbach: 40.000 S!*) Ich weiß es nicht, Herr Bundeskanzler, aber sicher mehr als 30.000 S!

Nun frage ich: Sie sehen hier, hochinteressant: Die Generaldirektion dieses großen

Dr. Broda

Unternehmens hätte mir nicht besser Munition für die heutige Rede liefern können als durch diese, in mehreren Wiener Tageszeitungen eingeschaltete Anzeige vom 22. Juni. Text unten: Prämienvolumen, und dann nur drei Zahlen — außer der Firmenbezeichnung — und ein Pfeil, der die Aufwärtsentwicklung des Prämienvolumens anzeigt. 1964: Prämienvolumen dieser Gesellschaft 1.537,012.000; 1965: 1.767,664.000; 1966: 1.963,522.000 — fast 2 Milliarden Schilling; Erhöhung von 1964 auf 1966 — fast eine halbe Milliarde Schilling!

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Hohes Haus! Das ist eine sehr interessante Sache. Ich möchte gleich sagen: Das ist selbstverständlich, nehme ich an, nicht nur die Kraftfahrzeugversicherung, sondern das gesamte Prämienvolumen. Natürlich ist es nicht nur die Haftpflichtversicherung, also nicht nur die Zwangsversicherung, sondern auch die Kaskoversicherung, es ist auch die freiwillige Höherversicherung, und es sind andere Sparten der Autoversicherung, die nicht Zwangsversicherungen sind. Aber, Hohes Haus, wer treibt denn das Volumen in die Höhe? Die Motorisierungsexplosion; Herr Bundeskanzler Gorbach, sicherlich nicht die Feuerversicherung. Warum soll die auf einmal zunehmen? Ich könnte es mir nicht vorstellen, daß es die Brandschadenversicherung auf dem Land, die Diebstahlsversicherung, die Einbruchversicherung, also alle die traditionellen, guten, ich möchte sagen, hausbackenen Sparten des österreichischen Versicherungsgeschäftes sind, sondern es ist die Zwangsversicherung, die Haftpflichtversicherung. Diese ist für die Versicherungen angeblich ein so schlechtes Geschäft, daß die Versicherungsgesellschaften jetzt seit Monaten antreten und um Mitleid werben und meinen, daß es ohne eine zuerst 78prozentige und jetzt eine 48prozentige Prämienerrhöhung nicht gehe.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich behaupte: Auch wenn der Schadensverlauf in der Haftpflichtversicherung ungünstig ist, was wir ja wissen — durch die Zunahme der Unfälle, der Preissteigerungen und anderes —, so hat doch die Versicherungsgesellschaft einen enormen Vorteil durch die Ausweitung ihres Volumens durch die Haftpflichtversicherung. Das ist doch ein integrierender Bestandteil ihres gesamten Geschäftes. Dadurch wird ja die Gesellschaft erst so groß, dadurch kann sie nun sagen: Unser good will ist so gestiegen, weil unser Prämienvolumen so zugenommen hat. Warum würde denn inseriert werden? Warum würde darauf hingewiesen werden, daß dieses renommierte Unternehmen an Prämienvolumen in drei Jahren eine halbe Milliarde mehr erzielen konnte?

Weil das für das Unternehmen nützlich ist! Weil das ein Anliegen von zwei Millionen Versicherungsteilnehmern, von zwei Millionen Versicherungspartnern und Kunden ist, wehren wir uns dagegen, daß man jetzt sagt: Diese Haftpflichtversicherung ist ein solches Defizitgeschäft, daß wir quasi schon einen Staatszuschuß brauchen. Darauf läuft ja die Diskussion ungefähr hinaus, die hier geführt wird, daß nämlich die Versicherungsgesellschaften meinen, sie müßten zuschießen, wenn ihnen nicht rasch durch eine exorbitante Prämienerrhöhung geholfen wird. Das kann nicht akzeptiert werden. Wir sind sehr froh darüber, daß das neue Gesetz hier Formulierungen vorsieht, die dem Finanzministerium und dem Versicherungsaufsichtsamt die Handhabe geben werden, hier gründliche Untersuchungen über die Geschäftsgebarungen der Versicherungsgesellschaften, der Haftpflichtversicherung vorzunehmen, um dann zu Entscheidungen zu kommen. Bis heute fehlen unserer Meinung nach diese Entscheidungsgrundlagen.

Jetzt noch fast eine Kleinigkeit. Meine sehr geehrten Damen und Herren! Nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen wird natürlich ein Teil dieser Anzeigenkosten sinnloserweise auf die Haftpflichtversicherung verrechnet. Wenn es sich nämlich um ein Defizitgeschäft handelt, braucht man dafür nicht zu werben! Wenn es überhaupt etwas ist, was die Versicherungsgesellschaften sozusagen aus Gefälligkeit für uns alle, die wir hier Versicherte sind — wir sind ja hier alle, fast ohne Ausnahme, offenbar Autohaftpflichtversicherte in diesem Haus —, tun, so möchte ich sagen: Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir zahlen ganz schön, Kollegin Winkler, hier anteilig für diese sinnlose, ich möchte fast sagen, provokatorische Werbung! Das wird uns dann aufgerechnet, um das werden die Prämien erhöht, und dann sollen wir für die Defizitwerbung nach Meinung der Versicherungsgesellschaften noch mitzahlen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich habe gar nicht die Absicht, mich hier mit Abwesenden — und das sind die Versicherungsgesellschaften — auseinanderzusetzen und zu argumentieren oder gar unsachlich zu werden. Was wir haben wollen, ist, daß endlich wirklich durchgerechnet wird, daß endlich von den Versicherungsgesellschaften die Karten wirklich auf den Tisch gelegt werden und daß auch das Versicherungsaufsichtsamt — ich werde ja dazu Anträge stellen — im Finanzministerium in die Lage versetzt wird, wirklich zu prüfen, wirklich zu kalkulieren, wirklich zu rechnen, Entscheidungsgrundlagen vorzulegen, und erst dann kann eine Prämien-

Dr. Broda

erhöhung vorgenommen werden, vorher nicht. Das war unser Standpunkt, und das ist weiter unser Standpunkt!

Der Gesetzgeber hat die Initiative ergriffen, die wir bei den Versicherungsgesellschaften vermißt haben. Wir haben — Kollege Minkowitsch hat es hier schon angeführt — in der Ihnen nun vorliegenden Endfassung des Gesetzentwurfes im § 60 — bitte merken, das ist sehr wichtig: 60; lesen Sie nicht das ganze Gesetz, sondern nur alles das, was dann einmal aktuell wird, hoffentlich bitte nicht die Bestimmungen über die Führerscheinentziehung; wir sind auch aus naheliegenden Gründen nicht wesentlich interessiert an den Bestimmungen für die Dienstwagen, die Opposition ist daran nicht interessiert —, das ist der nunmehr vorliegende Entwurf für die Versicherungen, festgelegt, wie in Zukunft die Grundlagen der Haftpflichtversicherung geregelt werden sollen. Ich muß Ihnen hier, weil das eine Kardinalbestimmung des Gesetzes ist, doch den Wortlaut vorlesen. Wir sagen hier in diesem Entwurf:

„Die Versicherungsbedingungen und der Tarif sind für die Zukunft unter Bedachtnahme auf die Betriebsgrundlagen und die durchschnittlichen Betriebsergebnisse der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung einschließlich der betriebswirtschaftlich gerechtfertigten Verwaltungskosten der Versicherer“ — ich schalte ein, wie der Kollege Minkowitsch, natürlich einschließlich der Provisionen, denn die gehören ja zu den Verwaltungskosten — „durch Verordnung festzusetzen. Bei der Gestaltung des Prämiensystems sind insbesondere auch die Interessen der Versicherungsnehmer in volkswirtschaftlich angemessener Weise zu berücksichtigen. Die Festsetzung erfolgt nach Maßgabe der jeweils bestehenden wirtschaftlichen Verhältnisse ...“ Und so weiter.

Wir glauben, daß wir damit einen verfassungsrechtlich einwandfreien, klaren, präzisen Rahmen für die Tätigkeit des Versicherungsaufsichtsamtes im Finanzministerium geschaffen haben, daß das Finanzministerium auf der Grundlage dieser Bestimmung alles das tun kann, was bis jetzt nur mangelhaft geschehen konnte oder noch nicht in dem Ausmaß durchgeführt wurde, wie wir es gebraucht hätten, nämlich die wirklichen Kalkulationsgrundlagen der Versicherungsgesellschaften prüfen und dann durch Verordnung mit Begutachtungsverfahren, mit Votum des Kraftfahrbeirates die Höhe der Versicherungsprämien in volkswirtschaftlich gerechtfertigtem Ausmaß unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse festsetzen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Noch deutlicher wird der Ausschlußbericht, der zu § 60 Abs. 2 ausdrücklich sagt, daß damit einer alten Forderung der Kraftfahrerorganisationen, sowohl des ÖAMTC wie des ARBÖ, Rechnung getragen werden soll, daß nämlich hier die Voraussetzungen dafür geschaffen werden sollen, daß das Prämiensystem im einzelnen so gestaltet werden soll, daß volkswirtschaftliche Gesichtspunkte berücksichtigt werden können, etwa die Begünstigung eines schadenfreien Fahrens durch Einführung eines Bonus. Hier wird ausdrücklich von dem den Kraftfahrern so gut bekannten Wort „Bonus“ gesprochen, es wird ausdrücklich im Ausschlußbericht erwähnt. Dann wird noch gesagt — was sehr wichtig ist —, daß bei der Einrechnung der Verwaltungskosten die Grundsätze der Betriebswissenschaft einzuhalten sind.

Damit, Hohes Haus, ergibt sich auch, daß die Befürchtungen des ÖAMTC, die in einem Brief an die Abgeordneten gestern noch zum Ausdruck gebracht worden sind, daß die Eliminierung des bisherigen § 60 Abs. 4 aus der Regierungsvorlage, wo das Finanzministerium eine Verordnungsermächtigung erhalten sollte, die Provisionen mit einer bestimmten Höhe zu begrenzen, eine Verwässerung des Gesetzes sei, absolut unbegründet sind. Ich verstehe, daß der an den Verhandlungen ja nicht unmittelbar beteiligte ÖAMTC diese Befürchtung hatte, ich verstehe auch durchaus, daß ein sehr sachkundiger Parlamentsberichterstatter einer großen Wiener Tageszeitung sich heute zum Sprecher dieser Befürchtungen gemacht hat. Ich darf sie, ich glaube im Namen aller Unterausschußmitglieder, zerstreuen.

Ich möchte hier ausdrücklich folgendes feststellen: Wir haben uns lange überlegt, als wir diese Ermächtigung des Finanzministeriums, die Provisionen durch Verordnung zu begrenzen, aus dem Gesetz eliminiert haben. Es geschah dies aus drei juristischen Erwägungen.

Erstens: Das Ganze ist ein Relikt der deutschen Gesetzgebung. Es ist eine Ermächtigung, die für die österreichische Gesetzgebung absolut ungewöhnlich ist, nämlich daß in dirigistischer Weise die Vollziehung, das Finanzministerium, ermächtigt werden soll, in Entlohnungsverhältnisse einer bestimmten Sparte von Arbeitnehmern einzugreifen.

Der zweite sehr wichtige Grund ist, daß die jetzt vorgenommene Fassung des § 60 Abs. 2 des Gesetzes viel weiter geht als die Sonderbestimmungen über die Versicherungen, und der dritte — ich sage es ganz offen, für mich ist es der juristische Hauptgrund, warum wir uns zur Neuformulierung entschlossen haben — ist der, daß niemand einen Umkehrschluß aus der Tatsache ziehen soll, daß zwar eine

Dr. Broda

Begrenzung der Höhe der Provisionen im Gesetz ausdrücklich genannt wird und damit immerhin die Auslegung möglich wird, daß im übrigen, so lautete nämlich die Regierungsvorlage, eine Kontrolle und eine Festsetzung der Verwaltungskosten in betriebswirtschaftlichem und in betriebswissenschaftlichem Ausmaß nicht zulässig sein soll. Wir sind der Meinung, daß die alte Formulierung gar nichts genützt hätte, weil die alte Formulierung ja überhaupt nur auf die Kosten von Provisionen von Arbeitnehmern abgestellt war, also von Provisionsvertretern, aber nicht auf die verschleierte, getarnten indirekten Provisionskosten — von denen spricht ja vor allem auch der ÖAMTC in seiner Zuschrift, die bis zu 30 Prozent gegeben werden sollen. Hier sind wir der Meinung, daß es die Pflicht des Versicherungsaufsichtsamtes ist, in geeigneter Weise die Kalkulationen der Versicherungsgesellschaften so zu durchleuchten, wie es zum Beispiel bei einer Sozialversicherung selbstverständlich wäre. Solche Versicherungsgesellschaften sind ja heute nichts anderes mehr als ein großer Sozialversicherungsträger. Ich kenne zwar die Bilanzsummen der Sozialversicherungsinstitute nicht im einzelnen, aber wenn Sie bedenken, was hier für Ziffern genannt wurden, so geht das in viele Milliarden. Allein die Autohaftpflichtversicherung wird vielleicht heute 2 Milliarden betragen. (*Ruf bei der ÖVP: Mehr!*) Ja. Da muß eben das Versicherungsaufsichtsamtsamt in die Lage versetzt werden, wirklich alles so zu durchleuchten, daß die Versicherungen Farbe bekennen müssen, einschließlich der betriebswirtschaftlich und betriebswissenschaftlich nicht gerechtfertigten Verwaltungskosten. Dazu gehört auch die anteilige Quote an diesem genannten sinnwidrigen Reklame-Inserat. Was wäre, wenn die Sozialversicherungsinstitute auf einmal solche Reklame-Inserate herausgeben würden? Da würde man mit Recht schreien.

Hohes Haus! So wird man auch die Frage der Versicherungsprovisionen erfassen. Im Hinblick auf die Stellungnahme der von mir genannten großen Wiener Tageszeitung möchte ich noch zweierlei sagen: Es ist ein Gebot der Fairneß, wenn ich darauf aufmerksam mache, daß die Versicherungsgesellschaften keineswegs die Eliminierung dieses § 60 Abs. 4 verlangt haben. Denn die Versicherungsgesellschaften sind darüber gar nicht glücklich gewesen, daß dieser Absatz 4 eliminiert wurde, weil sie sich ganz gern auf das Finanzministerium ausgedreht und gesagt hätten: Was wollen Sie von uns und den Provisionen? Das Finanzministerium kann ja jederzeit eine Verordnung erlassen und die Provisionen begrenzen. Das wäre ein schönes Schwarzer-Peter-Spiel geworden. Die Versicherungsgesellschaften haben

also die Eliminierung dieses Paragraphen gar nicht verlangt. Wir glauben, daß das Finanzministerium und die Versicherungsaufsicht die Pflicht haben werden — sie sollen auch die Möglichkeit dazu haben —, zu kontrollieren, was wirklich betriebswirtschaftlich gerechtfertigt ist.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte aber auch — auch das ist ein Gebot der Fairneß — noch folgendes sagen: Die Provisionsfrage ist nicht die Hauptfrage im Prämiensystem. Die Herren des Finanzministeriums sagen uns — und die haben ja die Erfahrung —, daß die Kosten der gesamten Provisionierung bei den sicherlich zu hohen 28 Prozent Verwaltungskosten mit 7 Prozent eingesetzt und anerkannt werden. Das mag viel oder wenig sein, aber Sie sehen, daß das nur ein relativ geringer Teil der sehr hohen Verwaltungskosten ist.

Hiezu möchte ich ein offenes Wort sagen. In dem Punkt haben die Versicherungsgesellschaften schon recht: Solange ein Großteil der Kraftfahrer bei der Umschreibung von Wagen keinen Schritt selber macht und keine Handbewegung selber machen will, sondern alles gerne den Versicherungsvertretern überläßt, muß man für diesen Teil von Kundenbetreuung auch etwas bezahlen. Wenn nicht die Kraftfahrer und die Kraftfahrerorganisationen sagen: Nein, wir werden das in Zukunft ganz puritanisch machen, wir machen uns jeden Weg von A bis Z selber!, sondern wenn zum Beispiel vor einem Wochenende ein Kraftfahrzeug erworben wird und man will auf jeden Fall haben, daß es noch am Freitag zugelassen wird, sodaß man am Samstag schon alle Versicherungspapiere in der Hand hat, dann — das muß ich zugestehen — haben die Versicherungsgesellschaften schon recht, daß diese Arbeit auch vergütet werden muß. Wieviel, das soll die Versicherungsaufsicht im Sinne der neuen Formulierungen des Kraftfahrergesetzes festsetzen.

Ich möchte hier für alle Parteien des Hohen Hauses, die dem Gesetzentwurf die Zustimmung erteilen werden, heute einen Vorwurf zurückweisen: der Verdacht, daß hier die Absicht bestanden hätte, in dieser Provisionsfrage den Versicherungsgesellschaften zu helfen oder sie zu schützen, ist nicht begründet.

Meine Damen und Herren! Hohes Haus! Wie soll es jetzt in der Frage der Prämienhöhe und der Haftpflichtversicherung weitergehen? Das Gesetz kann nicht alles regeln. Die Verordnung des Finanzministeriums auf Grund des neuen Gesetzes kann mit 1. Jänner 1968 erlassen werden. In der Zwischenzeit — dieser Meinung sind wir — darf es keine Regelungen geben, die den Geist und den Wortlaut des

Dr. Broda

neuen Gesetzes präjudizieren würden. Insbesondere ist es endlich notwendig, daß wir alle klar sehen.

Meine Parteifreunde und ich erlauben uns daher, folgenden Entschließungsantrag vorzulegen, von dem ich glaube informiert zu sein, daß ihm auch die Kollegen der Freiheitlichen Partei beitreten werden. Ich würde es sehr bedauern, wenn sich die Kollegen der Volkspartei nicht doch noch entschließen könnten, ebenfalls ihre Zustimmung zu erteilen.

Der Entschließungsantrag lautet:

Der Nationalrat möge beschließen:

Der Bundesminister für Finanzen wird ersucht, im Wege der Versicherungsaufsicht das Gutachten eines unabhängigen Wirtschaftsprüfungsinstituts über die durchschnittlichen Betriebsergebnisse der Kraftfahr-Haftpflichtversicherung und die betriebswirtschaftlich gerechtfertigten Verwaltungskosten der Versicherer einzuholen, damit ausreichende Entscheidungsgrundlagen für eine Umgestaltung des Prämiensystems der Kraftfahr-Haftpflichtversicherung mit dem Ziel der Begünstigung des unfallfreien Fahrers durch Einführung eines Bonus zur Verfügung stehen.

Der Bundesminister für Finanzen wird ersucht, eine Enquete von Fachleuten einschließlich der Vertreter der großen Kraftfahrerorganisationen einzuberufen, damit die Möglichkeiten der Modernisierung und Rationalisierung der Kraftfahr-Haftpflichtversicherung geprüft werden können.

Der Bundesminister für Finanzen wird ferner ersucht, dem Nationalrat bis 31. Dezember 1967 über die Vorschläge für eine Neugestaltung des Haftpflicht-Prämiensystems zu berichten, das die Interessen der Versicherungsnehmer in volkswirtschaftlich angemessener Weise berücksichtigen wird.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir ersuchen Sie, diesem Entschließungsantrag beizutreten und ihm bei der Abstimmung Ihre Zustimmung zu erteilen.

Unsere Absicht: Wir haben jetzt einen ausreichenden Gesetzesrahmen, der aber erst ab 1. Jänner 1968 gelten wird, und wir glauben, daß in der Zwischenzeit endlich die Entscheidungsgrundlagen, die bisher weder von den Versicherungsgesellschaften in ausreichendem Maße zur Verfügung gestellt wurden noch vom Bundesministerium in ausreichendem Maße erarbeitet werden konnten, gesammelt werden sollen, damit diese Neugestaltung des Kraftfahrhaftpflichtversicherungswesens in Österreich, eine Reform an Haupt und Gliedern, stattfinden kann. Das geht nicht ohne gründliche Diskussion, ohne daß ein Gremium von

Fachleuten darüber berät, ohne daß die großen Kraftfahrerorganisationen und die Öffentlichkeit mitsprechen.

Ich sage ein sehr offenes Wort: Im Sektor der Autoversicherung ist in privatwirtschaftlichem Gewande ein gewaltiger Zweig der öffentlichen Versicherungswirtschaft herangewachsen. Das zahlenmäßig sehr kleine, wenn auch aus hochqualifizierten Beamten bestehende Versicherungsaufsichtsamt im Finanzministerium ist einfach überfordert, wenn es nun Milliardenkalkulationen der großen Versicherungsgesellschaften so prüfen soll, damit die Entscheidungsgrundlagen für sachgerechte Prämiengestaltung geschaffen werden können.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir haben es ja praktisch gesehen. Jetzt ist ein Jahr vergangen; im Hochsommer vorigen Jahres war der erste Antrag der Versicherungsgesellschaften auf Erhöhung der Prämien um 78 Prozent gestellt worden, ein Jahr später stehen wir bei einem Scherbenhaufen, die Ziffern schwirren hin und her, Behauptung steht gegen Gegenbehauptung. Wir wollen endlich Klarheit haben. Daher die Anträge in dieser Entschließung.

Hohes Haus! Wir wollen noch eine weitere Lücke im Haftpflichtversicherungsrecht schließen, die auch nach den Beratungen im Unterausschuß offengeblieben ist. Wir stellen einen Abänderungsantrag, den ich mir ebenfalls vorzulesen erlaube.

Im § 59 ist als Absatz 5 anzufügen:

„(5) Die im § 1 Abs. 1 auf Straßen mit öffentlichem Verkehr eingeschränkte Anwendung dieses Gesetzes gilt nicht für die Bestimmungen dieses Abschnittes über die Haftpflichtversicherung.“

Ich bitte den Herrn Präsidenten, auch diesen Abänderungsantrag bei der Schlußabstimmung in der zweiten Lesung zur Abstimmung zu stellen.

Der Sinn dieses Antrages: Herr Kollege Minkowitsch hat sich schon mit der Frage auseinandergesetzt, ich ergänze nur. Es ist richtig, daß auch bei den sogenannten Straßen mit nichtöffentlichem Verkehr die allgemeinen Haftpflichtbestimmungen des bürgerlichen Rechtes beziehungsweise des Eisenbahn- und Kraftfahrhaftpflichtgesetzes gelten, aber die Autohaftpflichtversicherung gilt nicht, und das sollte ausgeräumt werden.

Ein Beispiel: Wirkliche Spezialisten und Fachleute haben uns gesagt, daß es höchst zweifelhaft ist, ob es sich bei dem Verkehrstreifen auf der rückwärtigen Seite des Parlaments in der Reichratsstraße mit Parkplätzen für Autos der Abgeordneten und Parlaments-

Dr. Broda

beamten um eine Straße für öffentlichen Verkehr oder nichtöffentlichen Verkehr handelt. Ich habe den Herren, die da Sachverständige sind, gesagt: Meine sehr geehrten Herren, wenn nicht einmal Sie das wissen, wer soll das dann von uns entscheiden können? Natürlich wird das schon irgendeinmal vom Verwaltungsgerichtshof entschieden werden, aber wir wollen doch auch in der Zwischenzeit auf sicher gehen.

Darf ich das Problem erläutern. Es ist nicht etwa so, Herr Vizekanzler, daß sich die Freiheit von der Haftpflichtversicherung nur auf Fahrzeuge beschränkt, die auf diesem Verkehrstreifen hin- und herfahren und sonst nirgends, sondern es ist so, daß derzeit die Versicherungsgesellschaften berechtigt sind, im Hinblick auf diese Bestimmung des Gesetzes, daß die Haftpflichtversicherung eben nur für Straßen mit öffentlichem Verkehr gilt, ausdrücklich aufzunehmen: Gilt nicht für die Verkehrsfläche hinter dem Parlament. Ich glaube — wir haben im Unterausschuß auch darüber gesprochen, Herr Vizekanzler —, daß man diese Lücke schließen sollte. Ich hätte Verständnis dafür, wenn die Mehrheit heute nicht gleich diesem Antrag zustimmen will, obwohl ich glaube, daß es ein durchaus zielführender Antrag wäre, und es ist ja ein gemeinsamer Entschließungsantrag eingebracht worden, daß die Bundesregierung im Wege aller beteiligten Ressorts, Handelsministerium, Justizministerium, Innenministerium, prüfen soll, wie nun die Probleme der Haftpflicht auf den Straßen mit nichtöffentlichem Verkehr nach Inkrafttreten des Gesetzes liegen, um allenfalls zu legislativen Maßnahmen zu kommen. Es ist eine Lücke, die ich an dem einen Beispiel hier verdeutlicht habe, das Sie alle kontrollieren können, aber es gibt ja viele Beispiele: Nichtöffentlicher Verkehr ist der Verkehr auf Flugplätzen, großen Betriebsgeländen, bei der VÖEST, in großen landwirtschaftlichen Betrieben und Forstverwaltungen. Ich glaube, wir sollten hier auch zu einer Lösung kommen.

Es erübrigt sich, daß ich hier auf einen sehr wichtigen gemeinsamen Entschließungsantrag aller drei Parteien eingehe, durch den ebenfalls eine Lücke im geltenden Haftpflichtrecht geschlossen werden soll. Es sollen nämlich Vorarbeiten geleistet werden, daß der heute auf freiwilliger Grundlage beruhende Fonds zur Entschädigung, wenn Personen- oder auch Sachschäden durch Kraftfahrurfälle entstehen, die nichtberechtigte Fahrer, Schwarzfahrer, Fahrzeugdiebe, verursachen, in Zukunft einer gesetzlichen Regelung zugeführt werden soll. Das ist eine alte Forderung, die etwa der ARBÖ vertreten hat, und ich bin sehr froh darüber, daß wir heute hier zu einer einhelligen Kundgebung der Gesetzgebung

kommen werden, womit die zuständigen Ministerien ersucht werden, hier durch legislative Maßnahmen Abhilfe zu schaffen.

Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich komme zum Schluß. Das neue Kraftfahrergesetz wird am 1. Jänner 1968 in Kraft treten. Wir sagen mit allem Ernst, und wir bitten alle Herren der Ministerien, das dem Herrn Finanzminister auszurichten — insbesondere den hier anwesenden Leiter des Versicherungsaufsichtsamtes, für dessen wertvolle Mitarbeit im Ausschuß ich ihm ausdrücklich danken möchte —, ich bitte also alle Herren, als Boten zum Herrn Finanzminister zu eilen, um ihm zu sagen, daß wir sehr genau kontrollieren werden, daß nicht die Zwischenzeit zwischen jetzt und dem 1. Jänner 1968 dazu genützt wird, Regelungen zu erlassen, die dem Geist des neu geschaffenen Gesetzes und auch seinen Bestimmungen widersprechen. Die Verantwortung für die Festsetzung der Höhe der Versicherungsprämien liegt ausschließlich beim Herrn Finanzminister. Er ist nach geltendem Recht und nach künftigen Recht zuständig. Niemand kann dem Finanzminister die Verantwortung abnehmen. Er kann sie allerdings mit der Öffentlichkeit teilen, wenn er diese rasch und vollständig informiert.

Ich mache aufmerksam, daß sich der Kraftfahrbeirat einhellig gegen jede Erhöhung der Versicherungsprämien über das Ausmaß, das durch die Verdreifachung der Deckungssummen bedingt ist, ausgesprochen hat; daß der Kraftfahrbeirat jede weitere Erhöhung der Prämien als sachlich unbegründet bezeichnet hat. Über diese Stellungnahme des Kraftfahrbeirates kann nicht einfach hinweggegangen werden. (*Präsident Wallner übernimmt den Vorsitz.*)

Sehr geehrte Damen und Herren! Unsere Forderungen an den Herrn Finanzminister in diesem Zusammenhang sind daher:

1. Keine neuen Überraschungen für die Kraftfahrer, insbesondere keine Überraschungen aus heiterem Sommerhimmel!

2. Keine Geheimverhandlungen mit den Versicherungsgesellschaften. Keine vollendeten Tatsachen für die Kraftfahrer. Wir wollen nicht aus der Zeitung erfahren, wie die Versicherungsprämien neu festgesetzt werden, ebensowenig wie wir aus der Zeitung erfahren wollen, ob die Krankenkassenbeiträge beziehungsweise die Arbeiternehmer- und Arbeitgeberbeiträge der Sozialversicherung neu festgesetzt werden. Kollege Machunze! So einfach können auch Sie es sich nicht machen, das geht nicht. (*Abg. Machunze, auf Abg. Reich zeigend: Seine Angelegenheit!*) Das betrifft also Sie, Kollege Reich!

Dr. Broda

3. Keine Prämien erhöhungen, die über die Regulierung hinausgehen, die sich aus der Verdreifachung der Mindestversicherungssummen ergibt, und vor allem Durchführung aller Erhebungen, die notwendig sind, endliche Einholung des Gutachtens eines unabhängigen Wirtschaftsprüfungsinstitutes, damit sachgerecht entschieden werden kann.

Hohes Haus! Das ist das, was wir vom Herrn Finanzminister als dem Regierungsmitglied, das für die Erhöhung der Prämien zuständig ist, erwarten.

Die Kraftfahrer zahlen heute schon Milliarden an Mineralölsteuer, an Bundeszuschlag zur Mineralölsteuer, sie erbringen außerordentlich große Leistungen für die Volkswirtschaft. Ich erwähnte schon und erwähne es nochmals: Sehr bald wird der Tag kommen, an dem der Erlös aus der Kraftfahrzeugsteuer — Sie alle picken die entsprechenden Marken — einen größeren Betrag ausmacht als die gesamte Vermögensteuer. Das wird sehr bald der Fall sein. (*Abg. Kulhanek: Dann lassen wir die Vermögensteuer auf!*) Die Kraftfahrzeugsteuer auch! (*Abg. Dr. Pittermann: Dafür erhöhen wir die Lohnsteuer! Das ist Ihr Programm, Herr Kollege Kulhanek!*) Kollege Kulhanek! Nicht einmal wir waren so kühn, heute einen Entschließungsantrag vorzuschlagen, daß auch die gesamte Kraftfahrzeugsteuer abgeschafft werden soll. (*Abg. Kulhanek: Das wäre ein Ritt über den Bodensee!*)

Die volkswirtschaftliche Bedeutung aller dieser Fragen, über die wir heute diskutieren, liegt auf der Hand. Wir haben also allen Grund, als Volksvertreter sehr genau zu kontrollieren, wie es weitergeht. Insbesondere in der Frage der Versicherungsprämienhöhung wird die sozialistische Opposition auch weiterhin sehr genau „am Ball“ bleiben. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident **Wallner**: Sie haben die beiden Anträge der Abgeordneten Dr. Broda und Genossen gehört. Sie sind ordnungsgemäß unterstützt und stehen daher mit zur Debatte.

Zum Wort gemeldet hat sich ferner der Herr Abgeordnete Dr. Geißler. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. **Geißler** (ÖVP): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Zunächst darf ich feststellen, daß wir dem Entschließungsantrag des Herrn Kollegen Dr. Broda und Genossen, betreffend Neugestaltung des Prämien systems der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, nicht beitreten können, weil wir der Meinung sind, daß mit der Umformulierung des § 60 Abs. 2 das Auslangen gefunden werden kann. Wir sind davon überzeugt, daß das Finanzministerium unverzüglich alle Vorbereitungsmaßnahmen zur Durchführung des § 60 Abs. 2 treffen wird.

Nun möchte ich kurz zu einem Paragraphen des in Beratung stehenden Gesetzentwurfes einige Feststellungen treffen. Es handelt sich um den § 103, dessen Absatz 6 vorsieht, daß Personenkraftwagen im Besitze des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Ortsgemeinden und der von diesen Gebietskörperschaften unter ihrer Haftung betriebenen Unternehmungen zu kennzeichnen sind. An der Rückseite dieser Fahrzeuge muß vollständig sichtbar, dauernd gut lesbar und unverwischbar auf einem Hintergrund in den Farben der Republik Österreich im weißen Mittelfeld das Wort „Dienstkraftwagen“ angeschrieben sein.

Anlässlich der Beratungen über das Budget 1961 habe ich im Finanz- und Budgetausschuß vorgeschlagen, im Zeichen des Sparsamkeitsfeldzuges der damaligen Regierung alle Dienstautos, die aus Steuergeldern oder aus sonstigen Zwangsabgaben angeschafft werden, besonders zu kennzeichnen. (*Abg. Dr. van Tongel: Ein Jahr nach uns!*) Dieser Anregung wurde damals insofern Rechnung getragen, als in der Entschließung des Nationalrates vom 23. November 1960 die Bundesregierung ersucht wurde, erstens rigorose Einschränkungen am Personenfahrzeugbestand des Bundes vorzunehmen und gleichzeitig den übrigen Körperschaften des öffentlichen Rechts dies dringend zu empfehlen; zweitens zu prüfen, für welche Personenkraftwagen des Bundes zum Zwecke der Einschränkung eine besondere Kennzeichnung erforderlich ist.

In seiner Sitzung vom 17. Jänner 1961 hat der Ministerrat den Herrn Bundesminister für Inneres mit der Erstellung entsprechender Vorschläge bezüglich der besonderen Kennzeichnung der Personenkraftwagen des Bundes betraut.

Da in der Folgezeit nichts geschah, habe ich im Hohen Haus am 10. Oktober 1961 an den damaligen Herrn Innenminister eine diesbezügliche mündliche Anfrage gestellt. In der Sitzung des Ministerrates vom 24. Oktober 1961 wurde dann der Antrag auf Kennzeichnung der Personenkraftwagen des Bundes angenommen. Für alle Dienstwagen waren Kennzeichentafeln vorgesehen, die mit dem Buchstaben „D“ beginnen sollten. Der Herr Bundesminister für Handel und Wiederaufbau wurde beauftragt, die erforderlichen legislativen Maßnahmen zu treffen.

In der Regierungsvorlage über ein Kraftfahrzeuggesetz vom 3. Mai 1963 war in § 48 eine derartige Kennzeichnung vorgesehen. Diese Vorlage wurde aber bekanntlich vom Nationalrat in der Legislaturperiode 1962 bis 1966 nicht verabschiedet, sodaß die monocole

Dr. Geißler

Regierung am 18. Juli 1966 erneut eine entsprechende Regierungsvorlage dem Hohen Hause zuleiten mußte.

In eingehenden und langen Beratungen wurde unter Bedachtnahme auf eine verwaltungstechnisch möglichst einfache und zweckentsprechende Regelung die in § 103 vorgesehene Lösung gefunden.

Diese Kennzeichnung der Dienstkraftwagen soll aber nicht für Autos gelten, die für Fahrten des Herrn Bundespräsidenten, der Präsidenten des Nationalrates, der Vorsitzenden des Bundesrates, der Mitglieder der Bundesregierung, der Staatssekretäre, der Mitglieder der Landesregierungen, der Präsidenten der Landtage, der Präsidenten oder Vizepräsidenten des Rechnungshofes, des Verfassungsgerichtshofes, des Verwaltungsgerichtshofes oder des Obersten Gerichtshofes verwendet werden.

Warum wurde diese Ausnahme getroffen? Nach § 13 des Bezügegesetzes vom 29. Februar 1956 steht bestimmten obersten Organen im Staat ein Dienstwagen zu, der auch privat gebraucht werden kann. Die Beistellung eines Dienstwagens ist somit ein Teil des Gehaltes unserer obersten Staatsorgane in Gesetzgebung, Verwaltung und Justiz. Dies gilt sinngemäß auch für die obersten Organe der Länder. Es war daher richtig, im vorliegenden Gesetzentwurf eine diesbezügliche Ausnahme zu treffen. Von den insgesamt 723 Kraftwagen der Kategorien 0 bis III des Systemisierungsplanes der Kraftfahrzeuge des Bundes für das Jahr 1967 sind demnach nur 36 Fahrzeuge, das sind 5 Prozent, von der Kennzeichnungspflicht ausgenommen.

Hohes Haus! Der Rechnungshof mußte in jedem seiner Prüfberichte, die er dem Hohen Hause jährlich vorgelegt hat, zahlreiche Beanstandungen und Bemängelungen beim Gebrauch der Dienstfahrzeuge aufzeigen. Immer wieder hat der Rechnungshof festgestellt, daß der sparsame Einsatz der Dienstkraftwagen viel zu wünschen übrigläßt.

Selbstverständlich kann keine moderne Staatsverwaltung auf die Verwendung von Personenkraftwagen verzichten. Die Haltung und der Gebrauch von Dienstautos aus Prestigegründen oder aber, um angebliche Repräsentationsaufgaben zu erfüllen, soll im Hinblick auf die so notwendigen Sparmaßnahmen in der staatlichen Verwaltung eingeschränkt werden.

Wir müssen in verstärktem Maße dazu übergehen, den Einsatz von privaten Personenkraftwagen unter angemessenem Ersatz der Erhaltung- und Betriebskosten zu forcieren. Dann fällt auch der Vorwurf, daß Dienstkraftwagen manchmal zu privaten Zwecken Verwendung finden, weitgehend weg.

Außerdem könnte besonders in den großen Städten durch die Schaffung von zentralen Fahrbereitschaften, soweit sie nicht schon bestehen, eine noch rationellere Ausnützung der Kraftfahrzeugbestände erreicht werden. Im Hinblick auf den immer größer werdenden Parkplatzmangel wird darüber hinaus an den verstärkten Einsatz von Mietkraftwagen für Dienstfahrten zu denken sein.

International gesehen sind wir bei der Anschaffung und Systemisierung von Dienstkraftwagen in Österreich sehr großzügig.

Der schon zitierten Entschließung des Nationalrates vom 23. November 1960 ist erfreulicherweise von der Regierung insofern entsprochen worden, als von 1961 bis 1967 der Bestand an Kraftfahrzeugen des Bundes der Kategorien 0 bis III von 802 auf 723, also um 10 Prozent, zurückgegangen ist, wobei allerdings eine Verschiebung zugunsten der besseren Kategorien der Dienstwagen festzustellen ist.

Wenn durch die Kennzeichnung der Dienstautos ein noch sparsamerer und rationellerer Einsatz erfolgen sollte, ist der Zweck dieser Bestimmung im Kraftfahrzeuggesetz 1967 erfüllt. Appelle der Staatsführung, zu sparen, werden nur dann zielführend sein, wenn der Staatsbürger zur Überzeugung gelangt, daß auch die Organe im staatlichen Bereich sparsam und zweckmäßig wirtschaften.

Der § 103 des Kraftfahrzeuggesetzes wird wahrscheinlich da und dort kritisiert werden. Die Regierung hat aber durch Aufnahme dieser Bestimmung eindeutig zum Ausdruck gebracht, daß sie bereit ist, alle Maßnahmen zu ergreifen und durchzuführen, die geeignet sind, einer möglichst sparsamen staatlichen Verwaltung Rechnung zu tragen. In diesem Sinne wird auch dieser Paragraph der Regierungsvorlage 186 der Beilagen die Zustimmung meiner Fraktion finden. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident **Wallner**: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Meißl. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Meißl** (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich darf die Worte meines Parteifreundes Dr. Tongel wiederholen und feststellen, daß wir diesem Gesetz zustimmen werden. Ich darf darüber hinaus auch feststellen, daß die ganze Phase der Verhandlungen im Unterausschuß durchaus erfreulich war und daß die Sache nur zum Schluß, leider bedingt durch die ganze hektische Atmosphäre dieses „legistischen Räumungsverkaufes der Frühjahrsession“ — man kann es nicht anders bezeichnen — dann noch etwas in Verzug gekommen ist, sodaß das Gesetz infolge der Art der letzten Beratungen in seiner letzten Fassung vielleicht doch noch einige Mängel auf-

Meißl

weist. Trotzdem soll noch einmal wiederholt werden, daß dieses Gesetz eines von den wenigen ist, denen wir gerne zustimmen werden.

Ich möchte gleich anfangs auf die Ausführungen des Abgeordneten Geißler zurückkommen, der eine sehr undankbare Aufgabe gehabt hat. Er, der immer für die Kennzeichnung der Dienstwagen eingetreten ist, der in den Zeitungen entsprechende Artikel veröffentlicht hat, muß jetzt begründen, warum es wieder eine Kaste gibt, die ein Privileg bekommt.

Es ist wirklich nicht einzusehen, warum ein Mitglied der Bundesregierung oder einer Landesregierung, warum die Präsidenten der Landtage oder die Präsidenten des Nationalrates, denen kraft Gesetzes ein Dienstwagen zusteht, diesen nicht benützen sollen — aber sie sollen ihn kennzeichnen! Das ist ja der Sinn der Kennzeichnung der Dienstkraftwagen, daß damit versucht werden soll, einem allfälligen Mißbrauch Einhalt zu gebieten. Ich darf bei dieser Gelegenheit nur an die unerfreuliche Sache mit dem Dienstkraftwagen des Herrn Ministers Prader erinnern.

Wir werden diesem Gesetz zustimmen. Ich darf nun noch zu einzelnen Fragen im besonderen Stellung nehmen, zu Fragen, die bereits von anderen Abgeordneten angeschnitten wurden, zu Entschließungsanträgen, die eingebracht worden sind, oder auch zu solchen, die noch nicht eingebracht wurden. Ich weiß nicht, ob die sozialistische Fraktion den im Ausschuß eingebrachten Antrag bezüglich der Regelung im Hinblick auf die Fahrschulen auch hier im Haus bringen wird. Ich möchte aber für alle Fälle den Standpunkt meiner Fraktion dazu klarlegen. Wir sind der Meinung, daß es bei der Regelung bleiben soll, wie sie in der Vorlage vorgesehen ist, daß wirklich nur natürliche Personen weiterhin das Recht erhalten, Fahrschulen zu führen. Diese Fahrschulen haben sich durchaus bewährt, und man soll kein Ventil dafür schaffen, man soll nicht durch eine Änderung die Möglichkeit schaffen, daß vielleicht auch große Organisationen in dieses Geschäft mit einsteigen. Folgendes ist klar: Wenn diese Organisationen die Möglichkeit erhalten sollten — der Abgeordnete Broda hat humorvoll gesagt, daß er schon wisse, daß wir gleich an den ARBÖ und daran denken, daß er ein Geschäft machen will; ich will das gar nicht bezweifeln, der Abgeordnete Broda hat das jedoch bestritten, er hat gemeint, daß diese Absicht gar nicht besteht —, wenn im Gesetz diese Möglichkeit vorgesehen ist, dann muß man damit rechnen, daß große Organisationen, die über entsprechende finanzielle, materielle Mittel verfügen, den privaten Fahrschulen im

Konkurrenzkampf überlegen sind, denn sie sind ja ohneweiters in der Lage, dieses Geschäft einige Zeit auch nicht kostendeckend zu betreiben, weil sie eben eine entsprechende finanzielle Basis haben. Ich möchte nur für meine Fraktion hier deponieren, daß wir in dieser Frage unbedingt dafür sind, daß der bisherige Zustand bestehen bleibt. Vielleicht kommt der Antrag auch nicht mehr, dann umso besser.

Ich darf für meine Fraktion des weiteren deponieren, daß wir verschiedenen Anträgen der sozialistischen Fraktion die Zustimmung geben werden, besonders der vom Abgeordneten Dr. Broda vorgebrachten Entschließung bezüglich der Regelung der Haftpflicht beziehungsweise des Prämiensystems. Auch wir sind der Meinung, daß man diese Dinge neu zu überdenken hat und es weitestgehend vermeiden muß, hier neue Belastungen einer, wie schon gesagt, sehr, sehr großen Gruppe von Staatsbürgern aufzuerlegen. Wir werden daher diese Entschließung auch hier im Hause unterstützen.

Ich darf des weiteren sagen, daß wir sehr froh darüber sind, daß eine Entschließung im Anhang vermerkt ist, die ebenfalls die Billigung aller Parteien hat, und das ist die Entschließung, mit der die Bundesregierung aufgefordert wird, strengere Maßnahmen bezüglich der Überprüfung von Reifenschäden — von sogenannten Reifenglatzen, wie es im Volksmund heißt — durchzuführen. Ich darf in diesem Zusammenhang erinnern — sie sind Ihnen ja allen bekannt — an die letzten tragischen Unglücksfälle vor allem auf der Autobahn, deren Ursache die mangelhafte Ausstattung der Wagen, der Reifen im besonderen, war. Wir sind der Meinung, daß man hier wirklich nicht streng genug vorgehen kann.

Ich darf Ihnen nur ein kleines Beispiel erzählen. Ich konnte vor einiger Zeit einmal beobachten, wie ein Verkehrspolizist die Parksünder notiert hat. Ich bin dann kurz darauf — das war auf einem Platz in Graz — zu der Stelle hingekommen und habe den Zettel mit der Aufforderung auf einem Wagen gesehen, daß sich der Verkehrssünder, der Parksünder auf der Polizeiwachstube zu melden hat. Ich habe mir den Wagen dann zufällig näher angesehen: Der hat zwei Reifenglatzen gehabt. Das hat der Polizist aber nicht beanstandet. Hier wäre es wirklich richtig und notwendig, entsprechend Anweisung zu geben, daß genauere Kontrollen erfolgen. Denn Vorbeugen ist ja bekanntlich immer noch besser, als dann den Schaden zu beheben, einen Schaden, der zwar meistens ein Materialschaden ist — das wäre noch nicht so tragisch —, aber wenn der Schaden am Leben

Meißl

eintritt, dann ist es sehr, sehr tragisch, und wenn man es vermeiden hätte können, dann ist es doppelt tragisch.

Nun darf ich noch zu einzelnen Fragen Stellung nehmen. Ich möchte die Frage der Dienstkraftwagen noch einmal kurz berühren. Es ist nicht so, daß das überall ein Teil des Gehaltes ist, wie der Herr Abgeordnete Dr. Geißler hier zu behaupten versucht hat. Bei Präsidenten der Landtage und so weiter ist es kein Teil des Gehaltes.

Ich möchte auch die Problematik dieser Bestimmung aufzeigen: Ein Zweiter, Dritter Präsident eines Landtages hat vielleicht im Protokoll, aber in der Bedeutung sicherlich nicht die Stellung wie ein Bürgermeister einer großen Landeshauptstadt, wie zum Beispiel von Linz oder von Graz. Der muß deklarieren, der muß kennzeichnen, und für die anderen wird hier eine Ausnahme gemacht. Mein Parteifreund Dr. Tongel hat ja bereits einen Antrag der Freiheitlichen eingebracht.

Ich darf dazu nur noch sagen: Nachdem wir die Unterstützung nicht bekommen haben, werden wir konsequenterweise den von den Sozialisten eingebrachten Antrag unterstützen. Ich darf darüber hinaus aber auch sagen, daß wir diesen Antrag umso lieber unterstützen, als wir ja — und das möchte ich schon behaupten — die linke Seite dieses Hauses mehr oder weniger doch durch unsere Ausschußstellungnahme zu diesem Antrag veranlaßt haben. Aber es geht uns in dieser Frage ja mehr um die Sache als um andere Belange.

Ich darf nun noch ein paar Punkte anführen, die ebenfalls in der Diskussion bereits aufgetaucht sind und die vielleicht zu diesen Fragen gehören, die nicht gut gelöst wurden. Es ist das vor allem die Frage: Führerscheinentziehungskommission, die jetzt als Beirat, mit Sachverständigen, neu geregelt ist. Ich weiß, es hat da und dort in den Bezirkshauptmannschaften Schwierigkeiten gegeben. Die Führerscheinentziehungskommission war nicht das, was man sich von ihr versprochen hat. Trotzdem ist auch die Neuregelung etwas problematisch. Es gehört eben zu diesen Punkten, die im Gesetz vielleicht dadurch, daß sie nicht entsprechend beraten wurden, auch nicht entsprechend gelöst werden konnten.

Zu einer Frage des § 70 darf ich noch kurz Stellung nehmen. Es ist erfreulich, daß es jetzt gelungen ist, daß der Geprüfte zur Prüfung Personen seines Vertrauens mitnehmen kann, daß hier eine gewisse Lockerung, Erleichterung geschaffen wurde. Das hat dann sogar in den Ausschußberatungen so weit geführt, daß der Abgeordnete Minkowitsch einwendete: Da kann man ja tausend Personen mitnehmen.

Das ist aber nicht so. Durch die jetzige Formulierung ist geregelt, daß es eben nur ein paar Personen des Vertrauens sein können.

Mein Parteifreund Dr. Scrinzi wird noch zu ein paar besonderen Fragen Stellung nehmen. Ich möchte nur noch abschließend sagen, daß wir diesem Gesetz die Zustimmung geben, da es auf der einen Seite Verbesserungen, legistische Voraussetzungen schafft. Es kann aber eines nicht beheben, den Mangel, der noch darin besteht, daß die Straßen dieser Entwicklung nicht gefolgt sind. Sinn dieses Gesetzes soll es sein, Schäden an Leben und Gut mehr oder weniger weitgehend herabzusetzen, es kann aber nicht die Schäden vermeiden, die dadurch entstehen, daß der Staat seiner Verpflichtung bisher nicht nachkommen konnte, die entsprechenden Fahrbahnen zu schaffen. Dieser Verpflichtung hat er sich nicht unterzogen, und das wird auch weiterhin die Ursache von Unfällen sein.

Abschließend: Wir werden diesem Gesetz die Zustimmung geben. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Präsident **Wallner**: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Eberhard. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Eberhard** (SPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wenn man so ziemlich am Schluß einer Rednerliste zu einem Gesetz aufsteht, dann kann man sich vieles zu sagen ersparen, weil man unbedingt damit rechnen kann, daß Vorredner das eine oder das andere behandelt haben. Aber trotzdem bleibt auch mir noch einiges zu diesem Kraftfahrsgesetz 1967 zu sagen, und ich halte es für äußerst wichtig, daß wir diese Bestimmungen hier im Hohen Hause besprechen.

Ich möchte gleich in das Konkrete kommen und zunächst einmal den § 24 dieser Vorlage besprechen. Im § 24 lautet der Absatz 2:

„Lastkraftwagen mit einem Eigengewicht von mehr als 3500 kg, Omnibusse und Kraftwagen zur Beförderung gefährlicher Güter ... müssen mit geeigneten Fahrtschreibern und Wegstreckenmessern ausgerüstet sein, die so beschaffen sind, daß sie nicht von Unbefugten in Betrieb oder außer Betrieb gesetzt werden können; ...“

Nun, meine sehr verehrten Damen und Herren, hier handelt es sich also um eine Bestimmung, die zweifelsohne dazu beitragen wird, die Verkehrssicherheit im allgemeinen zu heben. Allein schon das Vorhandensein einer solchen Einrichtung in den vorhin von mir genannten Fahrzeugen wird bei den einzelnen Lenkern eine rein psychologische Wirkung hervorrufen. Denn abgesehen davon, daß er weiß, daß jede Geschwindigkeitsüberschreitung genauestens registriert wird, wird sie bei Kontrollen oder aber — und hier vor allem —

Eberhard

bei Unfällen jenen Verdacht bestätigen, der unter Umständen eine strafrechtliche Verfolgung nach sich zieht.

Hierin erblicke ich den hohen Wert dieser Bestimmung, und man müßte daher meinen, daß diese Vorschrift uneingeschränkt für alle von mir vorhin aufgezeigten Fahrzeuge zu gelten hat. Leider ist dem aber nicht so. So wie in einigen anderen Paragraphen dieses Gesetzes Ausnahmebestimmungen vorgesehen sind, so hat der Gesetzgeber auch hier leider solche Ausnahmen eingebaut, die mich irgendwie sehr bedenklich stimmen, bedenklich stimmen insofern, als man bei der Beurteilung des Gesamtkomplexes Verkehrssicherheit davon abgeht, dem Menschen als solchen nicht jenen Schutz angedeihen zu lassen, zu dem wir alle eigentlich verpflichtet wären. Ich finde es daher äußerst bedauerlich, daß die Argumente meiner Fraktionskollegen im Unterausschuß, aber auch im Handelsausschuß auf Herausnahme dieser Ausnahmebestimmungen aus dem Gesetz nicht auch die Zustimmung beziehungsweise die Billigung der Vertreter der Regierungspartei gefunden haben.

Sehen wir uns nun einmal den § 24 Abs. 2 näher an. Was besagen diese Ausnahmebestimmungen?

„... mit Fahrtsschreibern und Wegstreckennessern müssen jedoch nicht ausgerüstet sein:

a) Lastkraftwagen, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes bestimmt sind, sowie Heereslastkraftwagen,

b) Mannschaftstransportfahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Zollwache bestimmt sind, sowie Heeresmannschaftstransportfahrzeuge ...“

Und hier, meine sehr geehrten Damen und Herren, bin ich beim Kernproblem, wenn ich mir vorstelle, daß für Mannschaftstransportfahrzeuge so bedeutsame Ausnahmebestimmungen geschaffen werden sollen. Ich brauche mir hier nur einen einzigen Unglücksfall vor Augen zu führen, der sich im Februar dieses Jahres in Unterferlach am Weidischbach zugegetragen hat, wo es damals sechs tote Bundesheersoldaten gegeben hat und dieses Ereignis die Öffentlichkeit sehr, sehr beschäftigt hat. Wenn ich mir vor Augen führe, daß nicht nur dieser Unfall von damals, sondern schon vorher unzählige Unfälle vielleicht immer wieder dadurch eingetreten sind, daß die Fahrer mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren sind oder andere Sicherheitsmaßnahmen außer Betracht gelassen worden sind, so glaube ich, befinden wir uns mit dem Wunsch, diese Ausnahme-

genehmigungen aus dem Gesetz herauszunehmen, in der besten Gesellschaft der öffentlichen Meinung.

Ich war selbst am Unglücksort und habe dann mit den verwundeten Soldaten im Krankenhaus gesprochen, ich habe mit dem Fahrer gesprochen, ich habe mit den Offizieren des Militärkommandos gesprochen, die mir gesagt haben: Hier scheint es menschliches Versagen zu sein. — Ja das entschuldigt nicht. Denn letzten Endes kann ich menschlichem Versagen in irgendeiner Form begegnen, wenn ich ihm nicht von vornherein mit dem Gesetz Dinge in die Hand gebe, die dann eine negative Auswirkung nach sich ziehen. Die Entschuldigung „menschliches Versagen“ kann nicht gelten, wenn der Gesetzgeber erkennt, daß man diesem menschlichen Versagen dadurch begegnen kann, daß man in das Gesetz entsprechende Bestimmungen einbaut. Es ist auch nicht damit abgetan, wenn dann eine spätere gerichtliche Verurteilung erfolgt. Das entschuldigt noch lange nicht, denn diese Verurteilung kann nicht gutmachen, was dadurch letzten Endes oftmals an Unglück zustande gekommen ist. Daher sage ich mir: Halten wir uns das Unglück vom Weidischbach vor Augen!

Vor allem aber werden die davon Betroffenen, zum Beispiel die Mütter, kein Verständnis dafür aufbringen, wenn sie feststellen müssen, daß der Gesetzgeber seine Pflicht vernachlässigt. Mit den Toten, bei denen es sich durchwegs um junge Menschen gehandelt hat, die noch ihr Leben vor sich hatten, werden sie zwangsläufig zum Ankläger werden und werden uns vor allem deswegen anklagen, weil bewußt nichts unternommen wird, um für die Zukunft solchen traurigen Ereignissen vorzubeugen.

Ich habe schon gesagt, eine allfällige gerichtliche Verurteilung des Schuldigen kann keine Genugtuung sein. Sie schafft weder für die Betroffenen eine Genugtuung, noch wird sie imstande sein, die Toten wiederum zum Leben zu erwecken. Hier, glaube ich, hätten wir alle zusammen die Pflicht, unbedingt vorbeugende Maßnahmen zu setzen, Maßnahmen, die dazu angetan sind, der Parole, die auch für den Gesetzgeber gelten muß, nämlich „Leben hat Vorrang“, in allen unseren Handlungen zum Durchbruch zu verhelfen.

Meine Damen und Herren! Leider mußten wir diese Einstellung bei den Vertretern der Mehrheitspartei im Unterausschuß vermissen. Ansonsten wären Sie unserem Abänderungsantrag zu diesem Paragraphen beigetreten. Die von Ihnen vorgebrachten Einwände, wie zum Beispiel, es kostet viel Geld oder, auf die Heeresfahrzeuge bezogen, hier sitzt sowieso immer auch ein Verantwortlicher neben dem

Eberhard

Fahrer, halten nicht. Natürlich wissen auch wir, daß der Einbau von Fahrtschreibern Geld kostet. Aber ich glaube, der Schutz des Lebens unserer Mitmenschen rechtfertigt eine solche Ausgabe. Dafür wird die Öffentlichkeit auch Verständnis aufbringen, zumal die Bevölkerung sehr wohl weiß, daß oftmals viel höhere Beträge fehlgeleitet werden.

Ich lade daher die Damen und Herren der rechten Seite ein, ihre nun einmal vorgefaßte Meinung zu diesem Problem zu revidieren, und ersuche sie, dem von mir dem Herrn Präsidenten übermittelten Abänderungsantrag, der wie folgt lautet, die Zustimmung zu geben:

Abänderungsantrag

der Abgeordneten Eberhard, Dr. Broda, Skritek, Konir und Genossen betreffend Kraftfahrsgesetz 1967.

Der Nationalrat wolle in zweiter Lesung beschließen:

§ 24 (2) hat zu lauten:

„(2) Lastkraftwagen mit einem Eigengewicht von mehr als 3500 kg, Omnibusse und Kraftwagen zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92) müssen mit geeigneten Fahrtschreibern und Wegstreckenmessern ausgerüstet sein, die so beschaffen sind, daß sie nicht von Unbefugten in Betrieb genommen oder außer Betrieb gesetzt werden können.“

Mit diesem Antrag, meine sehr geehrten Damen und Herren, will ich im Namen meiner Fraktion zum Ausdruck bringen, daß uns die Sicherheit der Person und vor allem der Schutz des Lebens über alles geht. Sollte er nicht die Zustimmung des Hohen Hauses finden, dann tragen nicht wir, sondern diejenigen, die sich nicht dafür entschließen konnten, allein die Verantwortung für etwaige künftige Ereignisse, ähnlich der Tragik vom Weidischbach. Was sich im Februar dort ereignete, kann sich in jeder Minute und an jedem Ort wiederholen. Machen wir uns daher nicht mitschuldig und setzen wir gemeinsam von vornherein Maßnahmen, die geeignet sind, ähnliche Unglücksfälle zu verhüten.

Herr Kollege Minkowitsch hat in seinen Ausführungen darauf hingewiesen, daß die Abgeordneten meiner Fraktion einschließlich meiner Person im Unterausschuß den Standpunkt vertreten haben, für alle Fahrzeuge, die hier im Gesetz genannt werden, Fahrtschreiber vorzuschreiben oder ansonsten für keine. Ich möchte diese Ausführungen korrigieren: Wir haben nie davon gesprochen, „entweder alle oder gar keine“, sondern wir sind immer dafür eingetreten, keine Ausnahmen zu gestatten.

Ich bin namens meiner Fraktion ermächtigt, außer dem Abänderungsantrag zum § 24 Abs. 2 auch noch zwei weitere Anträge einzubringen. Sie betreffen die §§ 108 und 109 im XI. Abschnitt, die die Ausbildung in Fahrschulen und die Erteilung einer Fahrschulbewilligung regeln.

Unser Antrag zum § 108 Abs. 1 lautet:

Der Nationalrat wolle beschließen:

§ 108 Abs. 1 hat zu lauten:

„(1) Das gewerbsmäßige Ausbilden von Bewerbern um eine Lenkerberechtigung ist nur im Rahmen des Betriebes einer Fahrschule zulässig.“

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Mit diesem Antrag soll klargestellt werden, daß nur das gewerbsmäßige Ausbilden von Bewerbern um eine Lenkerberechtigung im Rahmen des Betriebes einer Fahrschule zulässig ist, wobei jedoch auch andere Ausbildungsmöglichkeiten, allerdings nicht gewerbsmäßig, gesetzlich gestattet sein sollen. Dadurch, daß man im Gesetzestext das Wort „gewerbsmäßig“ gestrichen hat, obwohl es ursprünglich in der Regierungsvorlage enthalten war und auch später immer wieder eingebaut ist, wird das Ausbilden von Bewerbern um eine Lenkerberechtigung zum alleinigen Recht der Fahrschulen.

Hier haben wir es also mit einem Sieg der Bundeswirtschaftskammer zu tun. Es wird dadurch verhindert, daß eventuell auch durch andere Institutionen eine gleichgelagerte Tätigkeit ausgeübt wird. Es ist dies ein Sieg des „zünftlerischen Geistes“ über den Geist des Fortschritts. Dabei bin ich mir völlig darüber im klaren, daß man diese Monopolstellung auf die Dauer nicht wird aufrechterhalten können.

Ich möchte darauf hinweisen, daß wir bereits jetzt im Gesetz selbst wieder Ausnahmen gestatten, und zwar im § 119, in dem das Recht zur Ausbildung von Bewerbern um eine Lenkerberechtigung den landwirtschaftlichen Lehr- und Versuchsanstalten eingeräumt wird, allerdings beschränkt auf Zugmaschinen, Motorwagen und selbstfahrende Arbeitsmaschinen, und im § 121 für das Heer. Wir bekennen uns grundsätzlich dazu, daß die Ausbildung von Lenkern im Heer durchgeführt wird, weil wir davon überzeugt sind, daß diese Ausbildung äußerst gut ist, aber wir können uns nicht vorbehaltlos dazu bekennen, daß man dieselbe Ausnahmegenehmigung auch den land- und forstwirtschaftlichen Lehr- und Versuchsanstalten gibt.

Nach dem hier vorliegenden Gesetzestext darf eine Fahrschulbewilligung nur an natürliche, also nur an physische, nicht aber an

Eberhard

juristische Personen erteilt werden. Damit will man von vornherein verhindern, daß auch andere Institutionen in den Besitz einer Fahrschulbewilligung kommen. Ich denke dabei an die beiden großen Kraftfahrorganisationen, an den ÖAMTC und den ARBÖ, oder aber auch an das Wirtschaftsförderungsinstitut. Wo bleibt hier die Logik, wenn man bedenkt, welche Aufgaben heute allein, und zwar im Interesse des Staates, von den beiden Kraftfahrorganisationen erfüllt werden? Gerade sie wären dazu prädestiniert, im Rahmen ihrer übrigen Tätigkeit auch eine Fahrschule zu unterhalten, wenn die übrigen Voraussetzungen dem Gesetz nach gegeben sind. Denn wie allseits bekannt ist, verfügen sie nicht nur über die notwendigen technischen Einrichtungen, sondern auch über das erforderliche Fachpersonal. Wenn ich daran denke, wie viele Verkehrsschulungen allein in meinem Bezirk vom ARBÖ durchgeführt wurden, die sich keineswegs nur auf den Unterricht über die Straßenverkehrsordnung oder über das Kraftfahrgesetz beschränkt haben, so erscheint es mir einfach unverständlich, warum man gerade diese Organisationen vom Betrieb einer Fahrschule ausschließt. Hier erweist man Einrichtungen, die bisher ihre ganze Kraft in den Dienst der Allgemeinheit stellten, die letzten Endes in ihrer aufopferungsvollen Tätigkeit wesentlich zur Hebung der Verkehrssicherheit beitragen und damit Gut und Leben schützen helfen, einen sehr schlechten Dienst.

Um dieses Unrecht zu beseitigen, erlaube ich mir, namens meiner Fraktion zu § 109 folgenden Abänderungsantrag einzubringen:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die ersten drei Zeilen in § 109 (1) haben zu lauten: „Eine Fahrschulbewilligung (§ 108 Abs. 3) darf an natürliche Personen nur erteilt werden, wenn sie nachfolgende Voraussetzungen erfüllen: ...“

Als neuer Absatz 2 ist unter gleichzeitiger Bezeichnung der Absätze 2 bis 5 als Absätze 3 bis 6 einzufügen:

„(2) Eine Fahrschulbewilligung darf an juristische Personen nur erteilt werden, sofern sie einen Fahrhülleiter gemäß § 113 Abs. 1 bis 3 bestellen.“

Hohes Haus! Ich kann nicht die Auffassung meines Vorredners, des Herrn Kollegen Meißl, teilen, der im besonderen darauf hingewiesen hat, daß es nach seiner und der Auffassung seiner Fraktion nach nicht gut wäre, auch anderen Institutionen eine solche Genehmigung zu erteilen. Ich möchte nochmals in Erinnerung rufen: Wenn der Staat diese Organisationen und Institutionen bei der Erfüllung seiner Aufgaben heranzieht, dann wäre es

auch recht und billig, diese Organisationen von der Führung einer Fahrschule nicht auszuschließen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Lassen Sie mich nun noch kurz ein anderes Problem, und zwar das Problem der Fahrlehrer beziehungsweise Fahrhülleiter, streifen.

In den „Erläuternden Bemerkungen“ finden wir im Allgemeinen Teil folgende Aussage:

„Der Nationalrat hat anlässlich der Neuregelung der Straßenpolizeivorschriften in seiner Entschließung vom 6. Juli 1960 die Bundesregierung ersucht, die zuständigen Ressorts, Gebietskörperschaften und Institutionen auf folgende Willenskundgebung in entsprechender Weise aufmerksam zu machen:

... Die Ausbildung der Fahrhülleiter“ — ich meine hier auch die Fahrlehrer —, ist auf eine neue, den Verhältnissen entsprechende Grundlage zu stellen.“

Die §§ 116 und 117 des Kraftfahrgesetzes 1967 regeln zwar, unter welchen Bedingungen Fahrhülleiter und Fahrlehrer zugelassen werden. Soweit ist alles recht und gut. Nur vermisse ich leider in diesem Gesetz Bestimmungen, die die Ausbildung als solche betreffen. Die Erfüllung der im Gesetz vorgeschriebenen Voraussetzungen allein scheint mir heute nicht mehr zu genügen. Vergessen wir nicht, welche Anforderungen letzten Endes an diese Personen gestellt werden. Neben der praktischen Unterrichtserteilung sollen sie auch technisch versiert sein, sie müssen die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung und des Kraftfahrgesetzes kennen, und, soll ihre Tätigkeit das Maximum an Erfolg aufweisen, müssen sie auch Pädagogen sein.

Was will ich damit zum Ausdruck bringen? Nichts anderes, als daß sich die zuständigen Stellen ernstlich einmal damit befassen sollen, in der Ausbildung von Fahrlehrern und Fahrhülleitern einen Weg zu beschreiten, der der Entschließung des Nationalrates vom 6. Juli 1960 gerecht wird.

Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Das Kraftfahrgesetz 1967 ist kein Gesetz mit politischem Akzent. Das soll jedoch nicht heißen, daß es zwischen den beiden politischen Parteien beziehungsweise ihren Vertretern nicht verschiedentliche Auffassungen bei der Beratung über einzelne Abschnitte beziehungsweise Paragraphen gegeben hätte. Trotz der Schwierigkeit der Materie verliefen die Beratungen in den vielen Sitzungen sachlich, sehr sachlich, was heute ja schon fast von allen Rednern in diesem Hause bestätigt wurde. Wenngleich auch einige sehr wesentliche Wünsche, von denen wir Sozialisten glauben,

Eberhard

daß sie Inhalt eines zeitgemäßen Kraftfahrzeuggesetzes sein müssen, nicht eingebaut werden, wird diese Vorlage nach ihrer Beschlußfassung in viele bisher offene Belange Klarheit bringen.

Ich betone ausdrücklich: Für uns Sozialisten gibt dieses Gesetz keinen Anlaß zu Jubel. Trotzdem dürfen wir der Hoffnung Ausdruck verleihen, daß es wieder ein Schritt auf dem Weg zur Hebung der Verkehrssicherheit sein möge, zum Wohle aller Verkehrsteilnehmer in unserem Lande. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident **Wallner**: Sie haben die drei Anträge des Abgeordneten Eberhard und Genossen gehört. Die Anträge sind ordnungsgemäß unterstützt und stehen mit zur Debatte.

Zum Worte gemeldet ist der Herr Abgeordnete Dr. Scrinzi. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. **Scrinzi** (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Gerade das vorliegende Gesetz zeigt, daß es nicht sehr dienlich ist, wenn man, zwar unter berechtigter formaler Berufung auf die Geschäftsordnung, eine Fraktion dieses Hauses mehr oder weniger von der wirksamen Mitarbeit bei der Gesetzwerdung einer so wichtigen Materie ausschließt. Geist und Verstand lassen sich halt sehr schlecht im Proporz verteilen.

Das vorliegende Gesetz weist eine Reihe von Mängeln und Unzulänglichkeiten auf, neben Bestimmungen und Neuerungen, denen man beipflichten kann, die man unterschreiben kann, denen man bescheinigen muß, daß sie echte Fortschritte darstellen. Das hängt nicht zuletzt damit zusammen, wie das Hohe Haus seit Wochen und Monaten gezwungen ist, seiner Aufgabe, Gesetze zu schaffen, nachzukommen. Auch die Regierungsfraktion selber ist durch die Flut von Gesetzesinitiativen, die von der Regierungsbank kommen, in einem Maße überfordert, daß sie trotz des großen Stabes, der ihr zur Verfügung steht, offensichtlich nicht in der Lage ist, die anstehenden Probleme in jeder Richtung ausreichend in Ruhe zu überdenken und entsprechend zu behandeln. Ich bin überzeugt, daß wir in Kürze auch diesem Gesetz, das wir ja, wie zu erwarten ist, gemeinsam verabschieden werden, die ersten Novellierungen werden folgen lassen müssen.

Es sind hier im Hause eine Reihe von Änderungsanträgen gestellt worden, die zum Teil unsere Unterstützung finden werden. Wir selber haben noch einiges zu dem vorliegenden Entwurf zu sagen, und ich bitte Sie, mir in diesem Zusammenhang zubilligen zu wollen, daß ich nicht vom Standpunkt einer Fraktion, die an dem Gesetz auf Grund ihrer oppositionellen Haltung Kritik üben

will, einiges zu kritisieren und anzuregen habe, sondern daß ich hier berufliche persönliche Erfahrungen und Erfahrungen deponiere, die ich insbesondere im beruflichen und kollegialen Kontakt mit allen jenen Menschen gewonnen habe, die mit der Kehrseite der Motorisierung und des Kraftfahrzeugwesens beruflich befaßt sind, nämlich mit jener Seite, von der bekannt ist, daß auf den europäischen Straßen Jahr für Jahr rund 55.000 Menschen ihr Leben lassen müssen. Das ist eine Zahl, die etwa der Wohnbevölkerung der Kärntner Landeshauptstadt entspricht.

Wir haben uns allmählich an die Alltäglichkeit dieser Katastrophen, die jahraus, jahrein viele, viele Tausende von Menschen auf den Straßen dahinraffen, gewöhnt. Mit einem gewissen Fatalismus sagen wir: Da kann man halt nichts machen, das ist der Tribut, den wir dem Fortschritt zahlen müssen! Man liest mit Erschütterung zum Frühstück die Morgenzeitung und hört, daß eben wieder soundso viele Menschen in Österreich infolge menschlicher Unzulänglichkeit, in vielen Fällen leider auch infolge menschlicher Rücksichtslosigkeit, in anderen Fällen ganz allgemein wegen der unzureichenden Straßen- und Verkehrsverhältnisse, aber auch infolge von Mängeln der Kraftfahrzeuge ihr Leben lassen mußten.

Nun ist sicher zu unterstreichen, daß wir uns in einer Reihe von Fällen jenseits der Möglichkeit wirksamer Abhilfe befinden. Bis zu einem gewissen Grad muß man anerkennen, daß ein echter, wenn auch tragischer Tribut an Menschenleben, an Gesundheit, aber auch an materiellen Werten geleistet werden muß. Umso mehr sind wir verpflichtet, genau zu prüfen und zu überlegen, wo wir im Bereich des Möglichen Abhilfe schaffen und manche Unzulänglichkeit verhüten und ausschalten können. Das gilt für ein Gebiet, das ich hier ausschließlich aus der Erfahrung des Mediziners behandeln möchte.

Ich meine den dem öffentlichen Bewußtsein nicht genügend klaren Umstand, daß rund die Hälfte aller Verkehrstoten am Unfallsort oder auf dem Transport ins nächstgelegene Krankenhaus sterben. Große internationale Verkehrsunfallstatistiken zeigen uns aber, daß rund ein Drittel dieser tödlichen Verkehrstopfer, die unmittelbar nach dem Unfall sterben, am Leben bleiben könnten, wenn wir organisatorisch in die Lage versetzt würden, ihnen rechtzeitig Hilfe zu bringen.

Diese rechtzeitige Hilfe ist durch unsere materiellen Möglichkeiten begrenzt. Wir könnten durch die Vermehrung fahrbarer Unfallstationen, durch Vermeidung des Transportes

Dr. Scrinzi

und durch das Heranführen einer Unfallausrüstung an den Unfallsort zweifellos eine Reihe von derartigen Unfallverletzten durch lebensrettende Operationen am Leben erhalten. Das ist, wie gesagt, eine materielle Frage kostspieliger Einrichtungen, aber auch eine personelle Frage, weil man dazu bestqualifizierte Operationsteams braucht, die in einem permanenten Bereitschaftsdienst stehen müssen, wenn diese Einrichtungen einen Sinn haben sollen, und das ist alles in allem ein kostspieliges Unterfangen.

Trotzdem bleibt zu überlegen, ob die Kosten, die man hier aufwendet, nicht reichlich auf der anderen Seite, auch rein materiell gesehen, hereingebracht werden können. Ich rede nicht davon, daß wir alle hier im Hohen Hause der Meinung sind: Wenn ein Verkehrsteilnehmer auf der Straße sein Leben lassen mußte, so können wir dieses Leben durch materielle Güter oder materielle Entschädigungen nicht ersetzen; ich glaube, das brauche ich nicht noch zu betonen.

Aber wir haben jenseits dieser Wege, von denen in den industrialisierten und damit zunehmend motorisierten Staaten in großem Umfang Gebrauch gemacht wird, Möglichkeiten, die wir ohne großen materiellen und personellen Aufwand einsetzen sollten: Das ist die Erste Hilfe am Unfallsort, das sind die Sofortmaßnahmen durch Ärzte und durch Laien. Wenn wir uns vor Augen halten, daß rund ein Drittel der österreichischen Verkehrstoten, die am Unfallsort oder unmittelbar auf dem Transport ins Krankenhaus, zum Teil an den Folgen des Transportes, sterben müssen, am Leben bleiben könnten, wenn am Unfallsort einfache, zweckmäßige und rasche Hilfe geleistet würde, so glaube ich, ist es die Pflicht dieses Hohen Hauses, zu überlegen, was geschehen kann, um diese Soforthilfe im optimalen Ausmaß zu gewährleisten.

Zu diesem Thema werde ich mir erlauben, dem Hohen Hause ein paar Entschließungsanträge vorzulegen, die durchaus noch im Zuge der laufenden Beratungen behandelt werden könnten, sofern das Hohe Haus diesen meinen Anträgen die erforderliche geschäftsordnungsmäßige Unterstützung gibt, wobei dann der Modus procedendi noch in der Form gewählt werden könnte, durch gemeinsame Abänderungsanträge dem Anliegen dieser Entschließungsanträge Rechnung zu tragen.

Wenn rund ein Drittel dieser Verkehrstoten — die Hälfte der Verkehrstoten stirbt, wie ich bereits sagte, am Unfallsort oder unmittelbar beim Transport — durch zweckmäßige Sofortmaßnahmen am Leben erhalten

werden könnte, so haben wir zwei Dinge zu beachten: Bezüglich der ärztlichen Soforthilfe will ich einen weitverbreiteten Glauben zerstreuen, der in Wirklichkeit ein Aberglaube ist, nämlich daß es darauf ankäme, daß diese Soforthilfe vom Arzt, wenn nicht sogar vom besonders geschulten Arzt, gewährt werden müßte. Das ist nicht so, denn auch hier haben wissenschaftliche Untersuchungen und statistische Arbeiten ausgewiesen, daß 90 Prozent aller dieser Verletzten — ich wiederhole: jenes Drittels der Verkehrstoten, die am Unfallsort oder während des Transports sterben — durch ein paar einfache Handgriffe, die jeder Laie, ja jedes intelligente Kind leisten kann, gerettet werden könnten, wenn zumindest unzweckmäßige oder falsche Maßnahmen unterblieben. Nur bei 10 Prozent wird man zubilligen müssen, daß lediglich geschulte ärztliche Hilfe für die Lebensrettung entscheidend ist, weil etwa die Einführung eines Beatmungsgerätes und nicht die bloße Mund-zu-Mund- oder Nase-zu-Mund-Atmung oder eine sonstige Atemhilfe erforderlich ist. Das kann man selbstverständlich bestenfalls einem sehr gut ausgebildeten Rettungsmann oder einer diplomierten Krankenschwester zumuten, aber nicht der großen Masse der Laien, die ja in über 99 Prozent aller Fälle tatsächlich diejenigen sind, die als erste am Unfallsort Hilfe leisten können. Es gehören auch jene Fälle nicht dazu, wo es erforderlich wäre, etwa ein tief liegendes zerrissenes Gefäß abzuklemmen, um damit die tödliche Blutung zu verhindern. Aber das sind nur 10 Prozent, in 90 Prozent aller Fälle genügt die Laienhilfe, um lebensrettende Maßnahmen zu setzen.

Jahrelang haben wir die Fahrschüler damit gequält, ihnen unnötige Unterrichtsstunden für theoretische Kenntnisse aufzubürden, die für die Fahrsicherheit, für die Verkehrstüchtigkeit vollkommen bedeutungslos waren. Ja mit einem gewissen Sadismus wurde — das wird jeder bestätigen, der solche Prüfungen hinter sich gebracht hat — gerade auf diesen völlig sinnlosen Teilen der theoretischen Prüfung herumgeritten. Man hat Prüflinge besonders gerne wegen Mangels an Kenntnissen auf diesem Gebiete durchfallen lassen. Das erinnert an ähnliche Einstellungen, die auch bei akademischen Prüfungen festzustellen sind, bei denen sich die Vertreter der abstraktesten und bedeutungslosesten Fächer meist berufen fühlen, durch besondere Strenge und Härte aufzufallen. Das ist jahrelang auch bei den Verkehrsprüfungen, bei den Führerscheinprüfungen geschehen. Stundenlang wurden die Fahrschüler mit Modellen des Otto-Viertakt-Motors und ähnlichen Dingen gequält und gelangweilt. Aber einer schon

Dr. Scrinzi

das vierte Jahr anstehenden einhelligen Forderung des Österreichischen Roten Kreuzes, der österreichischen Unfallärzte und der österreichischen Unfallversicherungsanstalten auf Unterrichtung des Fahrerschülers in den primitivsten Erfordernissen der Soforthilfe hat man nicht entsprochen, leider auch nicht bei dem vorliegenden Gesetzentwurf.

Meine Damen und Herren! Das war der Grund, warum ich mich — ich gebe zu, reichlich spät — mit diesem Entschließungsantrag an das Hohe Haus wende, mich beschwörend an Sie wende und Sie alle bitte: Helfen Sie, Leben zu erhalten! Hier können wir ohne großen organisatorischen Apparat, ohne Kosten, ohne großen materiellen Einsatz viele, viele Menschenleben retten. Sehen wir von den erschreckenden Zahlen der Statistik ab und vergessen wir nicht: Der Tod auf der Straße bedeutet in jedem Fall einen hundertprozentigen Verlust: für die Frau, die ohne den Ernährer mit den Kindern zurückbleibt, für den Familienvater, der die Frau verliert. Es lohnt sich also, daß sich das Hohe Haus aufrafft, in das Gesetz Maßnahmen einzubauen, die uns in die Lage versetzen, diese Menschenleben — es geht um Hunderte pro Jahr — zu retten.

Das mit der Angelegenheit befaßte Ministerium hat sich auf formaljuristische Bedenken zurückgezogen, etwa nach dem Grundsatz: *Fiat justitia, pereat homo*, weil sich möglicherweise formaljuristische Komplikationen dadurch herausstellen — man staunt, daß es solche Bedenken bei einem gelehrten Juristen, bei einem Akademiker in einem Ministerium überhaupt gibt —, daß ein Mensch, der nach der Straßenverkehrsordnung verpflichtet ist, Erste Hilfe zu leisten, nun, obwohl er einen Erste-Hilfe-Kurs oder einen Soforthilfekurs hinter sich hat, diese Erste Hilfe nicht zweckmäßig und richtig anwendet und zivilrechtlich haftbar werden könnte. Das war alles, was das Ministerium zu einer mehrseitigen, von zuständigen Fachleuten verfaßten Eingabe an Einwendungen und Bedenken äußern konnte. Es ist geradezu grotesk, ja paradox: Wir verpflichten auf der einen Seite in der Straßenverkehrsordnung jeden Verkehrsteilnehmer, aber auch jeden Bürger, der zu einem Unfall kommt, Erste Hilfe zu leisten, aber wir versetzen ihn auf der anderen Seite nicht in die Lage, diese Erste Hilfe auch zweckmäßig und richtig zu leisten.

Sie werden einwenden, es werde ohnedies auf dem Gebiete der Ausbildung und Fortbildung in Erster Hilfe erstaunlich viel Initiative entwickelt. Schulen, Betriebe, die verschiedensten Vereine und Verbände befassen

sich damit, das Rote Kreuz macht zahlreiche Veranstaltungen, in denen Erste Hilfe gelehrt wird. Das enthebt uns aber nicht der Aufgabe und Verpflichtung, den Verkehrsteilnehmer so, wie wir von ihm die Erfüllung einer ganzen Reihe von anderen Voraussetzungen fordern, auch zu verhalten, seine Kenntnisse so weit zu verbessern, daß er in der Lage ist, zweckmäßige Soforthilfe zu leisten.

Wir haben in Anlehnung an die internationalen Gepflogenheiten den Begriff der Soforthilfe gewählt, um gewisse Bedenken zu zerstreuen, weil natürlich die Erste Hilfe sehr viel weiter zu fassen ist. Sie umfaßt auch Dinge, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Verkehrsunfall notwendig sind. In den Rahmen der allgemeinen Ersten Hilfe gehört etwa auch die Wiederbelebung bei Ertrinkungsunfällen, bei Vergiftungen und so weiter; man braucht das hier nicht weiter anzuführen. Um also Bedenken zu zerstreuen, man würde den Fahrerschüler mit stundenlangen Kursen zeitlich und zum Teil auch wirtschaftlich belasten, haben wir den Begriff der Soforthilfe gewählt. Die zuständigen Fachleute sagen uns, daß drei, unter Umständen auch nur zwei Stunden genügen, um einem durchschnittlich intelligenten Menschen das beizubringen, was er in der Notfallsituation des Verkehrsunfalles braucht. Ich glaube, wenn wir früher den Leuten zugemutet haben, sich zum Teil in einem Drittel der Ausbildungszeit mit rein theoretischen Problemen herumzuquälen, dann können wir ihnen auch zumuten, für die Ausbildung in der Soforthilfe zwei oder drei Stunden aufzuwenden. Das aber sollten sie aufwenden müssen!

Die Tatsache, daß wir damit natürlich nicht mit einem Schlag Hunderte von Schwerverletzten retten, aber doch schrittweise — da einen und dort einmal fünf — die Zahl der Verkehrstoten, die nicht unbedingt sterben müssen, vermindern könnten, sollte uns verhalten, den Entschließungsantrag, den ich nunmehr mit Genehmigung des Herrn Präsidenten verlesen möchte, zu unterstützen. Er lautet:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, die Möglichkeit einer Schaffung der gesetzlichen Voraussetzungen dafür zu prüfen, daß als weitere Zulassungsbedingung zur Führung eines Kraftfahrzeugs der Nachweis über den erfolgreichen Besuch eines Ausbildungskurses für Sofortmaßnahmen bei Verkehrsunfällen erbracht werden muß.

Was die Bewältigung der Ausbildungsaufgaben anlangt, stellen sich sicherlich alle im

Dr. Scrinzi

Dienste der Lebensrettung stehenden Institutionen gerne und kostenlos zur Verfügung. Das Rote Kreuz, der Arbeitersamariterbund, die Unfallkrankenhäuser, aber auch die Ärztekammern stehen mit ihren ausgebildeten Unfallärzten gerne zur Verfügung. Ich darf darauf verweisen, daß sich zum Beispiel die Kärntner Ärztekammer schon seit Jahren im Einsatz befindet, die Laienausbildung in der Soforthilfe bei einem Verkehrsunfall, aber auch bei anderen Unfällen zu fördern und zu unterstützen.

Meine Damen und Herren! Ich habe gesagt: In rund 10 Prozent jener Fälle, die am Unfallort oder unmittelbar auf dem Transport sterben, könnte nur der rechtzeitige Eingriff des Arztes den Tod des Verletzten verhindern. Aber auch hier sind wir verpflichtet, alles Mögliche zu unternehmen, um in den 10 Prozent des Drittels von Toten — das bedeutet für Österreich 500 bis 600 Verkehrstote, die aus Mangel an zweckmäßiger Erster Hilfe sterben — noch zu helfen, indem ein Arzt oder Unfallarzt rechtzeitig eingreift. Auf das Wort „rechtzeitig“ habe ich die Betonung gelegt, denn über das Zweckmäßige wird das Haus in dem Zusammenhang nicht sehr viel entscheiden können. Das ist eine Frage der fortgesetzten Ausbildung der Ärzte, der Ausrüstung mit dem notwendigen Unfallbesteck, mit der Unfallsbereitschaftstasche, in den Landgebieten möglichst der Ausrüstung der Sprengelärzte und der diensthabenden Ärzte mit Funkeinrichtungen, sodaß Gendarmerie, Rettung und Arzt sehr rasch und ohne Zeitverlust in Kontakt treten können.

Ein Umstand ist gelegentlich auch entscheidend, nämlich das rechtzeitige Eintreffen des Arztes am Unfallort. In den Städten ist dieses rechtzeitige Eintreffen durch die Unfallsbereitschaften des Roten Kreuzes gegeben, die in Zusammenarbeit mit den Ärzten oder von vornherein, grundsätzlich schon mit einem eigenen Rettungsarzt ausgestattet, natürlich sehr rasch mittels Funk an die Unfallstelle gebracht werden können. Aber auf dem flachen Land liegen die Dinge anders. Dort ist es unter Umständen schon problematisch, den Arzt überhaupt rechtzeitig vom Unfall zu verständigen. Ist dies dann mit mehr oder weniger Zeitverlust gelungen, tritt jener verhängnisvolle Zeitverlust ein, den man tunlichst vermeiden soll, nämlich daß der Arzt nicht unverzüglich und unbehindert den Unfallort erreicht.

Es gibt eine Reihe von privilegierten Fahrzeugen, welche durch Blaulicht und Folgetonhorn in die Lage versetzt sind, auch unter schwierigen und ungünstigen Verkehrsverhältnissen rasch an den Unfallort zu gelangen. Gewiß ist es wichtig, daß am Unfallort die Gen-

darmarie rasch zur Stelle ist, weil es unter Umständen auch von Zeitfaktoren abhängt, die zweifellos auch menschlich bedeutsame Verschuldensfrage zu klären, aber sehr viel wichtiger wäre es doch, daß rechtzeitig und möglichst rasch und möglichst noch vor der Gendarmerie der Arzt an Ort und Stelle ist, um dem Verletzten Erste Hilfe zu leisten beziehungsweise durch die rechtzeitige Leistung der Ersten Hilfe Hunderten von Menschen das Leben erhalten zu können.

Meine Damen und Herren! Sie werden vielleicht meinen, die Verletzten sterben daran, daß sie schwerste Organzerreißen, Gefäßzerreißen oder bei den berüchtigten Frontalzusammenstößen massive Gehirnaustritte haben, daß sie schwere Stauchungsfrakturen erleiden, um dann in weiterer Folge an Fettembolien oder sekundären Komplikationen zu sterben. Keineswegs! Sie sterben an Unfallschock, an traumatisch bedingtem Herzstillstand, an Verschlucken des erbrochenen Mageninhales, weil sie auf den Rücken statt auf die Seite gelegt wurden, und dergleichen mehr; sie sterben an Komplikationen, die ein intelligentes Kind, das in der Schule zwei Stunden Unterricht in Soforthilfe gehört hat, vermeiden kann.

Ganz besonders kann natürlich der rasch am Unfallort eintreffende Arzt solche Komplikationen vermeiden. Aber wenn er 10 oder 15 Minuten nach dem durch den Schock oder Kollaps eingetretenen schweren Schockzustand oder Herzstillstand eintrifft, hilft ihm die beste Unfallsbereitschaftstasche nichts, helfen ihm auch alle Wiederbelebungsversuche nur mehr mit einer sehr rasch abnehmenden Erfolgswahrscheinlichkeit. Setzen wir also diese Gruppe von Ärzten in die Lage, rasch zu helfen.

Im besonderen handelt es sich um Landärzte, deren rechtzeitiges Eintreffen schon dadurch häufig an sich und objektiv verzögert ist, weil sie sich gerade irgendwo auf Visite befinden; hat man aber dann einen Arzt glücklich irgendwo erreicht, muß er sich an endlos langen Kolonnen etwa in den Fremdenverkehrsländern Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg in den Sommermonaten durchkämpfen, wobei er wertvolle und lebensentscheidende Minuten verliert.

Ich habe mir deshalb erlaubt, hier anzuregen, die Wagen dieser Gruppe von Ärzten mit Blaulicht und Folgetonhorn auszurüsten. Wir haben konkrete Erfahrungen damit. Ich darf vielleicht, weil ich gerade den Kollegen Zankl aus St. Veit sehe, daran erinnern, daß wir in Kärnten einen solchen praktischen Arzt, der zugleich lange Zeit für das Rettungswesen verantwortlich war, seit Jahren mit Blaulicht ausgerüstet haben; es ist Dr. Kimeswenger aus St. Veit.

Dr. Scrinzi

Wir können Ihnen jene zahlreichen Fälle nachweisen, die gerade dieser Arzt durch den Minutenvorsprung, den er in manchem schweren Fall durch die begünstigte Fortbewegungsmöglichkeit erzielen konnte, gerettet hat.

Die Ausdehnung dieses Privilegiums im Dienste dieser lebenserhaltenden Aufgabe kostet uns nichts, wird kaum Anlaß zum Mißbrauch solcher privilegierter Einrichtungen sein und wird manchem unserer Mitbürger das Leben retten können. Ich muß Ihnen vom Standpunkt des Arztes sagen — und Sie werden mir beipflichten —: Wenn wir auf Grund von vielleicht tausend Unfallseinsätzen mit Blaulicht von Landärzten einen Menschen gerettet haben, dann hat sich der Einsatz schon gelohnt! Ich darf also auch hier wieder unseren Entschließungsantrag mit der Bitte an das Hohe Haus, ihn zu unterstützen und bei der Beratung über dieses Gesetz Mittel und Wege zu finden, ihn zu effektuieren, zur Kenntnis bringen und mit Zustimmung des Präsidenten verlesen:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, die Voraussetzung zu schaffen, daß die Berechtigung zur Führung von Blaulicht und Folgetonhorn auf jene Ärzte ausgedehnt wird, welche auf Grund eines lokalen Bedarfs für den Unfalleinsatz herangezogen werden und im besonderen dazu verpflichtet sind.

Im besonderen dazu verpflichtet sind zum Beispiel die sogenannten Gemeinde- und Sprengelärzte auf dem Lande, welche ja auch zu einem permanenten Anwesenheitsdienst verpflichtet sind und dadurch über die allgemeine Verpflichtung jedes Arztes zur unverzüglichen Hilfeleistung im Krankheits- und Unfallsfall hinaus noch eine besonders qualifizierte Verpflichtung haben. Diese Wünsche sind aus Kreisen der Landärzte seit Jahren immer wieder an uns, aber auch an die zuständigen Stellen herangetragen worden.

Noch ein drittes Kapitel möchte ich in Form eines Entschließungsantrages dem Hohen Haus zu bedenken geben. Es ist ein Kapitel, bei dem ich Ihnen auch aus persönlicher beruflicher Erfahrung berichten kann. Seit bald 20 Jahren beschäftige ich mich als gerichtlicher Sachverständiger damit, eingetretene gesundheitliche Schadensfolgen nach Unfällen, wenn es um die Geltendmachung von Ersatzansprüchen geht, vom ärztlichen Standpunkt aus zu beurteilen; vorwiegend sind es natürlich Schädelverletzungen.

Das Gesetz hat in dieser Richtung einige kleine Fortschritte gebracht, die wir begrüßen, wengleich man auch diesbezüglich bei der Forderung auf Verstärkung und Ausbau von Sicherheitsmaßnahmen mehr auf internationale

Erfahrung hätte zurückgreifen müssen. Aber eine sehr einfache gesetzliche Maßnahme würde geeignet sein, auch da tragisches Unheil zu verhüten.

Sie wissen alle, daß der gefährdetste Verkehrsteilnehmer bekanntlich der rechts neben dem Fahrer sitzende Beifahrer ist. Er ist es, der durch die Windschutzscheibe oder gegen das Verdeck des Autos geschleudert wird, der durch die aufspringende Wagentür hinausfällt, der gegen massive Hindernisse geschleudert zu Tode kommt. Der Beifahrer steht zahlenmäßig weit an der Spitze aller tödlich verletzten Verkehrsteilnehmer, die zur Zeit eines Unfalls in einem Kraftfahrzeug waren.

Im Zeichen der zunehmenden Motorisierung ist nun die bedenkliche und lebensgefährliche Unsitte — vorerst ist es nur eine Unsitte —, ist der Leichtsinn, die Gedankenlosigkeit eingerissen, Kleinkinder — ja sogar Säuglinge — und minderjährige Kinder gerade auf diesen gefährlichen Platz zu setzen. Wenn sich ein Erwachsener, ein Volljähriger, ein Mensch, der über sich verfügungsberechtigt ist, dorthin setzt, wenn er darauf verzichtet, einen Sicherheitsgurt anzulegen, dann kann man sagen: Jeder soll so sterben, wie er will. Aber das gilt nicht für das Kind, das gilt nicht für den Minderjährigen, der gar nicht die Einsicht haben kann. Im Gegenteil: der ist ja interessiert daran, die Nase möglichst an die Windschutzscheibe anzukleben, damit er möglichst viel sieht und damit er den Rausch der Geschwindigkeit des Papis oder der Mama am Steuer recht intensiv genießen kann. In diesem Falle tragen wir, die Erwachsenen, die daneben sitzen, die Verantwortung. Gerade der daneben am Steuer sitzende Vater oder die dort sitzende Mutter haben den Ehrgeiz, des Kind gewissermaßen das Maximum des Fahrgenusses zu setzen, selbstverständlich auch etwa mit dem väterlichen Stolz, zu demonstrieren, daß die Familie jetzt schon einen fahrbaren Untersatz hat. Diese Unsitte, diese Gedankenlosigkeit, diese Leichtfertigkeit bezahlen Hunderte von Kindern mit schweren Verletzungen und mit dem Tod.

Was nun ganz besonders bedenklich ist: Das Kind, infolge seines geringen Gewichtes kaum verankert, wird wie ein Ball aus dem Auto hinaus oder gegen feste Teile des Fahrzeuges geschleudert, und zwar mit seinem schwersten Körperteil, mit dem Schädel. Die Schädel-Hirn-Verletzungen der solchermaßen beschädigten Kinder sind zahllos.

Was aber besonders bedenklich ist: Während die Schädel-Hirn-Verletzung des Erwachsenen eine relativ gute Vorhersage hat, wengleich sie nach wie vor zu den schweren Verletzungen und zu den Verletzungen mit dem größten Anteil an Dauerfolgen zählt, ist die Schädel-

Dr. Scrinzi

Hirn-Verletzung des Kindes mit dem ungeheuren Risiko der Dauerschädigung verbunden, nicht nur der mangelnden intellektuellen Entwicklung infolge der Schädigung des Gehirns, sondern auch sehr unangenehmer und bedenklicher Spät komplikationen: es kommt zu traumatischen Anfallsleiden, zu schweren Werkzeugausfällen beim Kind, die es zum geistig oder körperlich dauernd Versehrten machen.

Meine Damen und Herren! Raffen wir uns doch auf, uns über all die formalen Hürden, all die Schwierigkeiten, die es zweifellos auch bei der Bewältigung dieses Problems gibt — auch juristische Schwierigkeiten mögen bestehen —, hinwegzusetzen und diese Tausende von Kindern vor dem Leichtsin, der Fahrlässigkeit und der Gedankenlosigkeit der eigenen Eltern zu schützen. Minderjährige, Kleinkinder gehören nicht auf den rechten Vordersitz!

Sie gehören auch dann nicht dorthin, wenn die Mutter diese Kinder etwa auf den Schoß nimmt. Dann sind sie nämlich besonders gefährdet. Dann erteilt ihnen das Körpergewicht jener Person, die das Kind hält, noch eine zusätzliche Beschleunigung, und das Kind wird nicht nur nach vorn geschleudert, sondern von dem nachfolgenden Erwachsenen auch noch jämmerlich zerquetscht.

Die Fliehkräfte, die dabei zur Wirkung kommen, sind auch bei kleinen Geschwindigkeiten schon gigantisch. Das alles unterschätzt der Laie. Wenn Sie etwa, um ein Beispiel zu bringen, einen Feldhasen — kein sehr großes Lebewesen — mit einer Geschwindigkeit von 150 km/h — das ist schon eine sehr große Geschwindigkeit, aber heute durchaus üblich — anfahren, so macht die Wucht, mit der dieses relativ kleine Lebewesen auf das Auto einwirkt, 400 Meterkilosekunden aus. Sie können sich also vorstellen, mit welcher Wucht etwa bei einem Anprall eines Fahrzeuges frontal gegen ein starres Hindernis ein 10 bis 15 kg schweres Kind gegen eine Verstrebung des Autos geschleudert wird.

Ich kann Ihnen zahlreiche Fälle aus meiner eigenen Gutachterpraxis als Beleg anführen, aber wir haben sehr viel signifikantere große Statistiken über Fälle, in denen das Kind, das unangeschnallt auf dem rechten Vordersitz saß, tödlich verunglückt ist und die drei oder vier übrigen, erwachsenen Insassen, die im Fond und hinter dem Lenkrad saßen, fast unverletzt geblieben sind.

Wir müßten uns doch in die Lage versetzt sehen, diese Kinder durch ein einfaches Verbot vor diesem Schicksal zu schützen. Selbst wenn, wie ich auch hier zubillige, meine diesbezüglichen Anregungen spät kommen, müßten wir dazu in

der Lage sein. Aber, meine Damen und Herren des Hohen Hauses, an Ihnen liegt es, daß diese Anregungen nicht zu spät kommen.

Wir haben ja ähnliches bei der Empfehlung von Maßnahmen, welche die Unfallverhütung bei Schulkindern begünstigen sollten, erfahren. Blättern Sie doch, bitte, nach! Blättern Sie vor allem in den Protokollen der vorwiegend zuständigen Körperschaften, der Länder nach: Wie viele Hindernisse, wie viele Bedenken, wie viele Wenn und Aber von allen möglichen Instanzen, angefangen von der Lehrerschaft, die über die Überlastung der Schulpläne geklagt hat, bis zu allen möglichen Behörden, mußten überwunden werden, bis wir den obligaten Verkehrserziehungsunterricht durchgesetzt haben. Wir haben ihn mit Erfolg durchsetzen können, und die Zahlen nicht verunglückter Kinder haben für die Richtigkeit der Maßnahme gesprochen, auch wenn heute trotzdem die Zahl der Unfälle von Kindern auf der Straße im Ansteigen begriffen ist. Das hängt nicht damit zusammen, daß die Erziehungsmaßnahmen wirkungslos oder gar zwecklos sind, sondern einfach damit, daß auch diese Maßnahmen unzureichend sind, der rein quantitativen, objektiven Erhöhung der Unfallgefährdung Paroli zu bieten.

Meine Damen und Herren! In dem besprochenen Fall haben wir es aber in der Hand, mit ein paar Zeilen Gesetzestext wirklich Zehntausende von Kindern vor Gefährdung, vor Verletzung und vor Tod zu bewahren. Deshalb darf ich mit Genehmigung des Herrn Präsidenten auch diesen Entschließungsantrag verlesen. Er lautet:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, für die Einführung einer gesetzlichen Bestimmung vorzusorgen, daß das Mitführen von minderjährigen Kindern auf den Vordersitzen von Kraftfahrzeugen untersagt wird.

Hier muß noch ergänzend angefügt werden: Der Erwachsene kann die spezifische Gefährdung des Beifahrersitzes vorn durch eine zweckmäßige Sicherheitseinrichtung, nämlich durch den Sicherheitsgurt, wesentlich reduzieren. Lassen Sie mich hier die persönliche Bemerkung machen, die auch an Sie alle, meine Damen und Herren, soweit Sie Autofahrer sind, gerichtet ist: Machen Sie von dieser Einrichtung, die ja jetzt gesetzlich zwingend wird, Gebrauch! Es soll nicht wieder so werden, daß wir hier zwar eine zweckmäßige Vorschrift haben, man es aber dann mit zeitlicher Entfernung von der Gesetzwerdung dieser Vorschrift immer leichter und fahrlässiger nimmt.

Ich könnte Ihnen hier zahlreiche schwere Unfälle von Menschen anführen, die Sie gekannt haben, bedeutende Männer, die im öffentlichen

Dr. Scrinzi

Leben, in der Wissenschaft, auf allen möglichen Gebieten tätig waren und die wir deshalb verloren haben, weil sie im kritischen Augenblick ihren Sicherheitsgurt nicht angelegt hatten. Es gibt hier allerdings noch eine gewisse Problematik, eine medizinische, eine unfallchirurgische und, wenn Sie wollen, eine unfalltechnische Problematik. Aber im großen und ganzen kann man sagen, daß in mehr als 90 Prozent aller dieser Fälle der Sicherheitsgurt lebensrettend war oder zumindest die Unfallsfolgen wesentlich verringert hat. Aber dem Kind auf dem Vordersitz kann man mit dem Sicherheitsgurt nicht helfen, es sei denn, man würde neben dem für den normalen Erwachsenen entwickelten Sicherheitsgurt noch einen speziellen Sicherheitsgurt für das Kind einrichten, aber das ist ja wahrscheinlich technisch nicht möglich. Trotzdem ist ein Kind mit Sicherheitseinrichtung auf dem rechten Vordersitz mehr gefährdet als ein Kind ohne Sicherheitseinrichtung, das im Fond sitzt.

Meine Damen und Herren! Ich habe Sie mit diesem Appell in der vorgeschrittenen Zeit vielleicht über Gebühr belästigt und aufgehalten, aber glauben Sie mir: Es ist aus der ganz besonderen Verantwortung heraus erfolgt, die ich glaube, nicht nur als Abgeordneter, sondern auch als Arzt zu haben. Ich würde mich als Arzt freuen, wenn Sie sich diesen Appell zu Herzen genommen haben sollten. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Präsident **Wallner**: Sie haben die eingebrachten Entschließungsanträge gehört. Die Anträge sind nicht ordnungsgemäß unterstützt. Ich stelle daher für jeden dieser Anträge getrennt die Unterstützungsfrage.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem Antrag der Abgeordneten Dr. Scrinzi und Genossen, betreffend die Aufforderung an die Bundesregierung, die Voraussetzungen zu schaffen, daß als weitere Zulassungsbedingung der Besuch eines Ausbildungskurses für Sofortmaßnahmen bei Verkehrsunfällen erbracht werden muß, ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist nicht ordnungsgemäß unterstützt. Ich kann daher den Antrag nicht in die Verhandlungen einbeziehen.

Ich komme nunmehr zur Unterstützungsfrage über den Antrag der Abgeordneten Dr. Scrinzi und Genossen, betreffend Ausdehnung der Berechtigung zur Führung von Blaulicht und Folgetonhorn auf den ärztlichen Unfalleinsatz. Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Entschließungsantrag ihre Unterstützung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Der Antrag ist nicht ordnungsgemäß unterstützt.

Wir kommen nun zur Unterstützungsfrage für den Antrag der Abgeordneten Dr. Scrinzi und Genossen über das Mitführen minderjähriger Kinder auf den Vordersitzen von Kraftfahrzeugen. Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Entschließungsantrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Der Antrag ist ebenfalls nicht ordnungsgemäß unterstützt.

Die drei Anträge können daher nicht in die Verhandlungen einbezogen werden.

Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Konir. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Konir** (SPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Hohes Haus! Ich kann mir vorstellen, daß ich es jetzt ein bißchen schwer habe. Herr Dr. Scrinzi hat von der vorgerückten Stunde gesprochen. Ich habe zu dieser Stunde nicht einmal die Möglichkeit, zu provozieren oder irgendwie anzuklagen, um Sie damit wachzuhalten. *(Abg. Minkowitsch: Das fällt dem Konir besonders schwer!)* Das fällt mir besonders schwer, wenn ich der Volkspartei gegenüberstehe und an alle Sünden denke, die sie begangen hat.

Meine Damen und Herren! Vor ungefähr sieben Jahren, am 6. Juli 1960, haben wir die Straßenverkehrsordnung in diesem Hause behandelt. Ich war damals erst einige Tage im Haus, und ich stehe heute noch unter dem Eindruck dieser Diskussion, die außerordentlich sachlich und menschlich gewesen ist. Darf ich nur einige Zeilen — ich habe mir mehr vorgenommen —, nur den Beginn einer Rede wiederholen:

„Hohes Haus! Meine Damen und Herren! In diesem Saal haben 165 Abgeordnete ihren Sitz, und mit unseren Gästen auf der Galerie und mit den Beamten und Journalisten mögen wir 300, die im Couloir inbegriffen, sein. Ohne jegliche prophetische Gabe kann ich jetzt mit apodiktischer Gewißheit voraussagen, daß mindestens 30 von uns in den nächsten zehn Jahren durch Verkehrsunfälle zumindest verletzt werden. Diese Voraussage erlaubt uns die österreichische Bundesstatistik, nach der im vergangenen Jahr rund 70.000 Menschen, das ist 1 Prozent unserer Bevölkerung, durch Verkehrsunfälle verletzt oder getötet worden sind.“

Mit diesen Worten hat ein sehr begabter Mensch, der leider nicht mehr unter uns weilt, den ein hartes, böses Schicksal aus unseren Reihen gerissen hat, damals seine Rede begonnen: Peter Strasser, uns allen, die wir damals dem Haus angehört haben, in bester Erinnerung.

Konir

Das war, wie gesagt, 1960. Aber, meine Damen und Herren, ich werde Sie nicht mit Zahlen martern. 1961: 75.000 Unfälle — die Hunderter, Zehner und Einer erspare ich mir —; 1965: 91.000. Davon Verletzte und Tote 1961 58.000 und 1965 61.000.

Mir hat heute Herr Dr. Brodafrisch, gleichsam aus der Bäckerei, Zahlen überreicht, die uns vielleicht das ganze Problem vergegenwärtigen und uns zwingen, den Ernst dieses Problems zu sehen. In Wien allein sind mit 31. Mai 1967 383.202 Fahrzeuge registriert; davon 266.454 PKW, 33.401 LKW, 24.847 Motorräder, 10.459 Anhänger, 48.041 Mopeds. Im Jahr vermehrt sich diese Zahl um 20.000. Das heißt, in Wien gehört einschließlich Kindern und Jugendlichen jeder Vierte zu dem Kreis, der heute durch dieses Gesetz irgendwie betroffen wird.

Meine Damen und Herren! Ich will nichts zitieren; ich werde Ihnen nur die Blätter zeigen. Heute, nicht nur in der „Arbeiter-Zeitung“, auch im „Kurier“ — ich habe es wenigstens gesehen —, im „Volksblatt“: „Abgefahrene Reifen: 9 Verletzte“; aus der gleichen Woche, „Volksblatt“, 17. Juni: „Pneuglatzen: Mutter tot“ — eine Gerichtsverhandlung. „Kurier“ vom 20. Juni: „Autobahn, glatte Reifen, tödlicher Unfall“.

Dazu kommen die zwei Unfälle, die uns allen in Erinnerung sind und die manchen von uns auch persönlich berührt haben. Ich meine die Herren der VÖEST und das junge deutsche Paar, das in Wien auf Urlaub gewesen ist und auf der Heimfahrt verletzt worden ist.

Im § 7 Abs. 4 haben wir dazu Stellung genommen und dem Ministerium die Möglichkeit gegeben, dagegen einzuschreiten. Aber, meine Damen und Herren, jetzt möchte ich mich an Ihre Erinnerung wenden: Am 31. Mai habe ich in diesem Haus an den Innenminister die Anfrage gestellt, ob man nicht auf Grund dieser Unglücksfälle die Reifen überprüfen sollte. Der Herr Minister hat sich zurückgezogen auf die Unzuständigkeit des Bundes. Er hat gemeint, es sei Landessache, Sache der Bezirksbehörden. Steht der Paragraph vor dem Herzen? Oder hätten wir nicht alle die Pflicht, bei diesen Zahlen von Unglücksfällen ohne Nachsicht und ohne Rücksicht auf die Zugehörigkeit, auf die Machtbefugnis einzuschreiten?

Ich frage: Wie viele müssen noch sterben, bevor wirklich etwas geschieht? Wie viele müssen noch sterben, bevor durch Verordnung wenigstens ein Mindestprofil vorgeschrieben wird? Wir haben drei Gegebenheiten, die uns dabei berühren: die Straße — Verkehrsordnung, die Maschine — das heutige Gesetz

und den Menschen. Wir können die Straße, wir können die Maschine in Gesetze einbeziehen und sie verändern. Es ist fast unmöglich, den Menschen zu verändern, ihm vorzuschreiben, wie er sich verhalten muß, damit diese Todesserie zu Ende geht.

Ich habe vor mir einen Artikel der „Arbeiter-Zeitung“: „Tödlicher Wasserkeil bei Tempo 100“, eine Untersuchung des Hochschulprofessors Dr. Ing. Franz Blitzl. Da wird darauf hingewiesen, daß bei nasser Straße schon bei 16 km Geschwindigkeit das Fahrzeug die Haftung mit der Straße verliert, daß sich vorne bei den Rädern ein Wasserkeil bildet, der größer wird, je schneller sich das Fahrzeug bewegt, und daß dieser Keil nun den Wagen buchstäblich von der Straße hebt. Und da heißt es: Ein Windstoß, der Versuch, zu bremsen, die Fahrtrichtung zu verändern, kann zum Tode führen.

Sagen Sie mir das Gesetz, formulieren Sie den Paragraphen, mit dem man dieses Sterben verhindern kann! Da gibt es einen einzigen Appell: Mensch, denk daran, daß es andere gibt, die dich lieben, die weinen, wenn du verletzt bist, wenn du tot bist! Denk daran, unter welchen Schmerzen dich deine Mutter geboren hat. Gib acht!, oder — wie es Herr Minister Czettel einmal hat formulieren lassen — „Das Leben hat Vorrang“! (*Beifall bei der SPÖ.*) Komm um eine Stunde später nach Haus, aber komm nach Haus! Der Tod kommt gewiß irgendeinmal; du mußt ihn nicht holen, du mußt ihn nicht erzwingen.

Meine Damen und Herren! Ich wäre bei manchen Dingen noch gerne ins einzelne gegangen, denn ich meine, es wäre notwendig, dabei über vieles zu reden. Vielleicht könnte der Appell in diesem Haus doch dazu beitragen, daß es mehr Disziplin gibt.

Darf ich dabei eine kleine Anekdote — ich weiß nicht einmal, ob sie wahr ist — erzählen. Es hat da irgendeinmal 1945 — vielleicht können Sie sich erinnern — kleine englische Bücherln gegeben, wie „Readers Digest“, „Auslese“; darin war ein Ausspruch, ich glaube von Feldmarschall Slim — ich will ihm nicht einen Titel geben, den er vielleicht nicht hat, aber er war zu dieser Zeit der Höchstkommmandierende der englischen Armee —, er hat damals gesagt: Daß du in England hinfahren kannst, wohin du willst, das ist Freiheit; daß du aber auf der linken Straßenseite fahren mußt, das ist Disziplin!

Man könnte diesen Speech nicht nur da, sondern oft und oft in unserem Leben wenden. Freiheit ohne Disziplin ist keine Freiheit, sondern manchmal eine sehr gefährliche Angelegenheit. Und Freiheit des Autofahrers ohne Disziplin ist Mord — sagen wir es ganz

Konir

offen —, ist Rücksichtslosigkeit gegenüber den Mitbürgern, ist eine Tat gegen die Mütter, gegen das Leben.

Und nun, meine Damen und Herren, will ich Sie wirklich nicht zu lange aufhalten, aber ich muß doch zu einigen Dingen Stellung nehmen. Zum Beispiel zum § 1, zu dieser berühmten Formulierung: „Straßen mit öffentlichem Verkehr“.

Ich habe ein Gutachten des ARBÖ bei mir. Das ist abgeschrieben, aber es ist in meinem Besitz. Da wendet sich der ARBÖ gegen diese Einengung, denn bekanntlich hat es im alten Gesetz nur „Straßen“ geheißen, die Worte „mit öffentlichem Verkehr“ engen also den Begriff, die Möglichkeiten ein. Ich habe ein Gutachten des Hauptverbandes vor mir, auch in Abschrift; in diesem wird darauf hingewiesen, wie sich die Einengung für Menschen, die zu Schaden kommen, auswirken könnte.

Einer unserer Betriebsräte hier im Haus hat Dr. Broda gefragt: Wie ist das, wenn in meinem Betrieb in Ranshofen zwei Privatfahrzeuge zusammenstoßen und es zum Schaden kommt? Ist dieser Schaden durch eine Versicherung gedeckt? Die Fahrzeuge sind nicht betriebseigen, es sind fremde Fahrzeuge. — Darf ich fragen: Wie ist das auf Flugplätzen — wir haben ja darüber im Ausschuß sehr lange gesprochen —, also in Großbetrieben, Alpine, VOEST und, wie gesagt, zum Beispiel oben in Ranshofen, in den Stickstoffwerken, in den Forsten und in der Landwirtschaft?

Warum diese Einengung? Sie ist uns unverständlich. Werden die dort verwendeten Fahrzeuge auch in der notwendigen Weise überprüft? Besteht die Gewähr, daß der, der sie führt, auch eine entsprechende Ausbildung hat? Sind — und das habe ich schon gesagt — Fahrer und eventuell geschädigte Dritte durch Versicherung entsprechend gesichert? Wem dient diese Definition?

Darf ich jetzt ein kleines bißchen boshaft sein? Persönlich vertrage ich mich mit dem Generaldirektor der Handelskammer außerordentlich gut, er hat uns ja in Niederösterreich sehr lange geholfen, er war mit uns im Vorstand der Krankenkasse, wir haben immer das beste Einvernehmen gehabt. Aber warum ist die Handelskammer für diese Bestimmung und der ARBÖ dagegen, der Hauptverband dagegen, die Vertreter der Arbeitnehmer dagegen? Weil man sich bei Versicherungszahlungen etwas einsparen kann. Was aber da eingespart wird, geht auf Kosten derer, die zu Schaden kommen.

Aber erfreulicherweise darf ich nun einen Entschließungsantrag vorlegen, der im

Ausschuß keine Zustimmung, jetzt aber im Haus die Zustimmung aller drei Fraktionen gefunden hat:

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Konir, Dr. Fiedler, Dr. van Tongel und Genossen, betreffend Straßen mit nicht-öffentlichem Verkehr.

Der Nationalrat möge beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, dem Nationalrat bis 30. Juni 1969 einen Bericht zu erstatten über die Erfahrungen hinsichtlich Benützung von Straßen mit nicht-öffentlichem Verkehr durch nicht zum Verkehr zugelassene Kraftfahrzeuge, damit im Bedarfsfalle legislative Maßnahmen zur Erweiterung dieses Anwendungsbereiches des Kraftfahrzeuggesetzes für Kraftfahrzeuge, die auf Straßen mit nicht-öffentlichem Verkehr verwendet werden, getroffen werden können.

Der Herr Präsident hat den Antrag. Ich lege ihn also vor.

Nun gibt es zum Beispiel eine kleine Kuriosität: Gleich im nächsten Paragraphen, also im § 2, heißt es unter 1: „Kraftfahrzeug ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug...“ Unter § 1 ist noch von „Straßen mit öffentlichem Verkehr“ die Rede.

Das scheint ein bißchen etwas danebengegangen zu sein, ich habe darauf auch schon im Ausschuß aufmerksam gemacht, habe aber keine Zustimmung gefunden, das zu ändern.

Ich darf sagen, daß das Klima im Ausschuß außerordentlich gut war; das ist vom Kollegen Minkowitsch heute schon betont worden. Wir haben uns zeitweise gehänselt; aber bei langen Sitzungen ist das ja nicht anders möglich. Wir haben wirklich versucht, miteinander zu arbeiten.

Es gibt zum Beispiel laut § 2 Z. 19 den berühmten Transportkarren, wo es dann heißt: „... von Gütern sowie in erster Linie zur Verwendung innerhalb von Betriebsanlagen bestimmt ist;“ —. Da müßte man also den Behörden anraten, Hellseher anzustellen, damit sie vorausschauen können, wo diese Geräte einmal verwendet werden. (*Der Präsident übernimmt wieder den Vorsitz.*)

Im § 4 ist es zum Beispiel um Abmessungen und Gewichte gegangen. Das war vorher in Verordnungen bestimmt; wir waren der Meinung, es gebe zu viele Verordnungen, man solle vieles in das Gesetz aufnehmen. Es ist aber nicht nur darum gegangen, daß diese Bestimmungen ins Gesetz kommen sollen, sondern die Abmessungen und Gewichte erschienen uns außerordentlich wichtig, denn vom Gewicht, von der Breite, der Länge des Fahrzeuges

Konir

hängt unter Umständen die Gefährdung einer Brücke, die Gefährdung der Straßendecke ab. Ich gestehe ganz offen: Wir sind da der Empfehlung des Städtebundes nachgekommen, diese Frage anzuschneiden.

Eine Angelegenheit, die von Dr. Scrinzi schon angeschnitten worden ist, betrifft die berühmte Frage: Sicherheitsgurte — ja oder nein, für alle Fahrzeuge, nur für einen Teil beziehungsweise für welche?

Ich darf daran erinnern, daß es in dieser oder in der vorigen Woche, ich will jetzt darüber nicht streiten, einen Unfall gegeben hat — ich glaube, das war das junge Münchner Paar —, bei dem die Frau durch die Windschutzscheibe geflogen ist. Ich möchte fast behaupten — ich habe mich nicht näher informiert —, daß dieser tödliche Unfall nicht geschehen wäre, wenn die Frau einen Sicherheitsgurt gehabt hätte.

Wie bei vielem im Leben sind wir auch in dieser Angelegenheit im Ausschuß zu einem Kompromiß gekommen: Der Sicherheitsgurt ist nicht vorgeschrieben, wohl aber die Vorrichtung bei den Vordersitzen, ander man später den Gurt anbringen kann.

Es hat über alle möglichen — Kollege Minkowitsch hat es auch schon gesagt — landwirtschaftlichen Geräte Debatten gegeben. Ich habe in Erinnerung, daß man sehr lange über die Falldielsel — ich glaube, so heißt dieses Zeug — diskutiert hat. Fährt man auf der Straße, dann geht's, fährt man aber über den Acker, dann könnte sich durch die Unebenheit des Bodens eine Situation ergeben, als ob die Falldielsel gefallen wäre; sie bremst den Wagen. Wir haben mit uns reden lassen, es ist da, wie gesagt, zu Kompromissen gekommen.

Meine Damen und Herren! Nun komme ich — Kollege Minkowitsch hat es angekündigt — zu den berühmten Schmutzlappen. Zuerst war man im Ausschuß für die Lappen. Dann kam das Gutachten eines Ministerialrats, der uns erzählt hat, es gehe nicht nur um die Streuung der Spritzer nach hinten, sondern vor allem auch um die seitliche Spritzung, die unter Umständen den entgegenkommenden Fahrer gefährdet. Ich habe schon damals gesagt: Auf Autobahnen spielt das keine Rolle, weil ja das entgegenkommende Fahrzeug auf der anderen Seite fährt; auf normalen Straßen könnte nie die Geschwindigkeit gefahren werden, daß das gefährlich wird. Ich habe persönlich eine Untersuchung angestellt und Dutzende unserer hauptberuflichen Fahrer gefragt, wie sie zu der Frage stehen. Ich habe keinen gefunden, der nicht gesagt hätte, Schmutzlappen seien notwendig. Dabei wurde ich auf eine Tatsache aufmerksam gemacht,

die vielleicht wesentlich ist. Sie sagen, es gehe wohl um den Schmutz, aber es gehe vor allem um den Stein, der geschleudert werden kann, der die Windschutzscheibe zertrümmert und unter Umständen ein großes Unglück herbeiführt.

Meine Damen und Herren! Ich verdanke einer Aufmerksamkeit des Kollegen ... (*Der Redner blättert in seinen Unterlagen.* — *Abg. Dr. Gorbach: ... von der ÖVP!*) Aber gar keine Spur! Diese sind ja gar nicht so aufmerksam! (*Heiterkeit.*) Ich verweise vielmehr auf ein Gutachten der Hochschule Carolo-Wilhelmina zu Braunschweig von Professor Dr. Ing. Paul Koeßler. Ich will es aber nicht vorlesen. Ich darf nur sagen, daß darin festgestellt wird, die Schmutzlappen seien notwendig. Er bestreitet nicht, daß die Gefahr der seitlichen Spritzung besteht. Aber man könne sie verhindern, wenn man die Schmutzlappen ein wenig nach innen neigt, wenn man also die Schmutzlappen irgendwie schräg stellt. Die Wissenschaft sagt also: Schmutzlappen!

Ich hoffe, daß das Gesetz einmal novelliert wird und daß die Erfahrung bis dahin so groß sein wird, daß wir dann wirklich zu Schmutzlappen kommen. Man möchte lachen: Es ist ein Stückchen Leder, aber von diesem Stückchen Leder hängt es ab, ob der „kleine Karli“ morgen vielleicht Waise wird. Wir sollen daher diese Kleinigkeiten oft und oft ernster nehmen.

Zum Beispiel ist im Zusammenhang mit § 14 Abs. 1 die Frage entstanden, ob der Scheinwerfer besonders die rechte Seite beleuchten kann. Darüber haben wir gestritten. Im Gesetz ist die Möglichkeit gegeben; ob sie vernünftig ist, dazu wird auch die Erfahrung das letzte Wort sagen.

Wir haben lange auch darüber diskutiert — man muß, um all das verstehen zu können, immer wieder die Atmosphäre und das Klima des Ausschusses herbeizaubern —, ob man bei einer Fußgängergruppe den Scheinwerfer aufdrehen darf. Wir haben darüber diskutiert, was eine „Gruppe“ sei. Liegt dann, wenn 20 Leute im Gänsemarsch je 2 m hintereinander gehen, eine „Gruppe“ vor? Wie bei vielem haben wir auch da eine Lösung gefunden: Eine Gruppe von Fußgängern liegt vor, wenn mehrere Fußgänger entweder durch Bilden einer Formation oder durch sonstige geringe Entfernung ... und so weiter. Ich habe da nur eine einzige Frage: Wie soll der Fahrer, der eine Anzahl von Menschen sieht, feststellen, ob die Definition des Gesetzes zutrifft? Das ist wirklich schwierig.

Eine andere Frage — Dr. van Tongel hat sie als seine Lieblingsfrage sehr oft zitiert —: Soll man in der Stadt mit Fernlicht blinken

Konir

dürfen oder nicht? Das Gesetz gibt diese Möglichkeit nicht, aber viele, viele Fahrer sagten mir, ihr Wagen biete überhaupt keine andere Möglichkeit, als mit dem Fernlicht zu blinken, wobei natürlich unter „Ortsbereich“ etwas ganz Verschiedenes zu verstehen ist: ein Dorf in Niederösterreich mit spärlicher Beleuchtung, Straßen in Wien, in Graz, in Linz, wo das Abblendlicht gar nicht zum Durchbruch kommt, wenn man damit Warnzeichen geben möchte.

Wir haben im Gesetz eine Pannenvorrichtung, auch erstmalig. In Deutschland gibt es, wie uns gesagt worden ist, so etwas wie eine Alarmvorrichtung. Wir haben darüber gestritten, ob man diese Pannenvorrichtung, Alarmvorrichtung beim fahrenden Wagen oder nur beim stehenden Wagen betätigen kann. Das Gesetz sagt: nur bei stehendem Wagen.

Nun wieder eine kleine Kuriosität: Das (*der Redner zeigt einen Umschlag, auf dem einige Zeilen stehen*) ist nach den alten gesetzlichen Bestimmungen das Verbandszeug, das genügt. Ich habe die Zeitung der Gendarmerie, die bestätigt, daß sie nicht einschreiten könne, weil laut Text des alten Gesetzes in diesem Fall der Fahrer dem Gesetz entspricht. Das haben wir geändert. Ich glaube, daß wir damit auch den Anregungen des Dr. Scrinzi nachgekommen sind.

Wir haben auch durchgesetzt, daß der Kraftfahrbeirat erweitert wird; es sind jetzt statt 24 26 Mitglieder. Die Fahrlehrer sind auch — ein österreichischer Kompromiß — die Unfallversicherung der Landwirtschaft bekommen je einen Vertreter.

Ich darf darauf hinweisen, daß wir bei den Schülertransporten von 8 auf 14 gegangen sind. Man kann also jetzt im Volkswagenbus 14 Kinder mitnehmen. Dies machten wir auf Grund einer einfachen Tatsache: Sie wissen, daß wir dabei sind, die Schulen „höher zu organisieren“, sodaß man also viele Kinder vom Wohnort zum Schulort transportieren muß. Das ist aber umso schwieriger, je weniger Kinder in einem Wagen mitgenommen werden können. Wir haben als Ausnahme bestimmt, daß dieser Paragraph, wie ich glaube, schon mit 1. September dieses Jahres in Kraft tritt.

Nun möchte ich im großen und ganzen Schluß machen. Ich glaube, ich habe darauf hingewiesen, worum es geht. Ich möchte nur noch mit folgender Bemerkung schließen: Natürlich haben wir auch versucht — wie soll ich sagen? —, zu stilisieren, auf grammatikalische Fehler aufmerksam zu machen, bessere Formulierungen zu finden. Aber da ist uns dann geantwortet worden, das sei nicht so einfach. Der Legist läßt sich durch

einen Techniker irgendeinen Tatbestand einmal in Worte fassen. Dann überprüft er das, er formuliert, legt die Formulierung weg, läßt sie einigen Leuten lesen, diese kommen dann zu der Ansicht, sie sei nicht gut, man solle sie ändern. Sie wird geändert, dann schläft der Legist einige Nächte unruhig. Schließlich kommt er zur Erkenntnis, daß die erste Formulierung doch die beste ist.

Es scheint sich bei den Gesetzen eine andere Sprache als Deutsch herauszubilden. Das macht es uns — ich möchte sagen: den normalen Menschen, den Nichtjuristen — sehr schwierig, diese Sprache zu verstehen.

Aber wir haben dabei, meine Damen und Herren, auch kennengelernt, mit welchem Fleiß die damit beschäftigten Beamten gearbeitet haben, mit welcher Geduld sie unsere ewigen Änderungen ertragen haben, daß sie bereit gewesen sind, darauf einzugehen. Es ist ihnen heute oft und oft dafür gedankt worden. Ich will es auch tun. Aber es war immer von „Beamten“ die Rede. Bei den Sitzungen war aber auch eine „Beamtin“. Wir Männer sollten so galant sein, nicht nur von „Beamten“, sondern auch von der betreffenden „Beamtin“ zu reden, und wir sollten ihr hier herzlichst danken. (*Allgemeiner Beifall.*)

Präsident: Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Zeillinger. Ich erteile es ihm. — Augenblick! Vor der Worterteilung gebe ich noch bekannt: Der Entschließungsantrag der Abgeordneten Konir, Dr. Fiedler, Dr. van Tongel ist ordnungsgemäß unterstützt und steht daher mit in Verhandlung.

Bitte, Herr Abgeordneter Zeillinger. (*Abg. Dr. Gorbach zum Abg. Zeillinger: Zwei Minuten!*)

Abgeordneter **Zeillinger (FPÖ):** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich weiß nicht, warum Sie auf seiten der Regierungspartei wieder so enttäuscht waren. Ich hoffe, es war nicht deswegen, weil die Verhandlungen etwas länger dauern. Der Grund hierfür liegt ausnahmsweise nicht bei der Opposition, sondern, wie Ihnen ja in Erinnerung sein dürfte, es hat heute die mit Abstand längste Rede, die längste Vorlesung, die über eine Stunde gedauert hat, ein Sprecher der Regierungspartei gehalten — mit Recht, muß ich sagen, denn das Kraftfahrgesetz, das heute hier zur Diskussion steht, verdient entsprechende Beachtung. Das Parlament wäre schlecht beraten, wenn es den Stil beziehungsweise die Stillosigkeit der Bundesregierung, alles unter Zeitdruck durchzupeitschen, auch bei einer so wichtigen Gesetzesmaterie, wie es das Kraftfahrgesetz ist, durchführte. Wir haben gesehen, daß es trotz genauester und bester Beratungen sehr viele Vorschläge gibt, die

Zeillinger

noch hier im Hause gemacht werden beziehungsweise gemacht worden sind. Ich glaube, es ist notwendig, daß sich die Parteien damit befassen. Es ist höchst unerfreulich — ich möchte das in aller Öffentlichkeit feststellen —, wenn man nur deswegen, weil die Regierung Klaus ihren Zeitplan nicht einhalten kann, nun herumgeht und sagt: Aufhören mit dem Reden, kurz reden!, denn sonst ist der ganze Zeitplan über den Haufen geschmissen.

Ein Kollege hat das Gerücht verbreitet, ich verlange, daß bis 23 Uhr verhandelt werde. Ich möchte klarstellen: Umgekehrt ist es! Ich habe, obwohl es die Klubobmänner so vereinbart haben, also auch meiner Zustimmung hat, rein persönlich, als Zeillinger dagegen protestiert und erklärt, daß es eine Zumutung an einen geistigen Arbeiter ist — und das sind wir alle hier in diesem Hause, hoffe ich — zu glauben, er könne ohne weiteres 14, 15 Stunden arbeiten, sich dann hinsetzen und sich noch auf die nächste Arbeit vorbereiten.

Dagegen habe ich protestiert. Ich stehe nach wie vor auf dem Standpunkt, daß auch dem Abgeordneten und seiner geistigen Arbeit irgendwo menschliche Grenzen gesetzt sind, bis zu welchem Grade man ihm Leistungen zutrauen kann. Es ist bedauerlich, wenn man so lange wartet, bis der erste hier umfallen wird, weil er nicht mehr weiter kann. Deswegen wehren wir uns gegen das Tempo und den schlechten Stil der Regierung, die monatelang nicht in der Lage war, das Parlament zu beschäftigen. Ich darf Sie, meine Herren von der Regierungspartei, erinnern: Es ist keinem von Ihnen aufgefallen, daß wir Zeiten gehabt haben, in denen die Klubobmänner nicht gewußt haben, was sie auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung setzen sollen, weil die Regierung keine Vorlagen zur Beratung eingebracht hat. Es hat Zeiten gegeben, in denen wir damit einverstanden waren, daß ein Punkt der Tagesordnung nicht behandelt wird, damit er übrigbleibt, damit wir die Möglichkeit haben, für die nächste Sitzung überhaupt eine Tagesordnung zustandezubringen.

Da hat man bewußt in den Ministerien hunderte Materien bis zu jenem berühmten unglückseligen Stichtag des 6. Juni zurückgehalten. Die Präsidialkonferenz darf nie wieder den Ministerien einen derartigen Stichtag sagen. Das war geradezu eine Verlockung: Bis zum 6. Juni halten wir zurück, und dann schicken wir 100 Gesetze hinüber. Hernach werden wir sehen, ob das Parlament in der Lage ist, die Gesetze eingehend zu beraten.

Ich stimme in diesem Punkt mit dem ersten Sprecher der Regierungspartei vollkommen überein: Man kann nicht ausführlich genug und nicht eingehend genug über ein so wichtiges Gesetz wie dieses sprechen. Es stellt sich beim Mietengesetz, das jetzt durchgepeitscht werden soll und durchgepeitscht werden muß, heraus, wie mangelhaft es in dieses Haus gekommen ist. Allein bei den ersten drei Zeilen hat es — ich muß sagen, erfreulicherweise, ich anerkenne es — stundenlange Debatten gegeben. Über ein Drittel der Redezeit wird von den Abgeordneten der Regierungspartei bestritten, um nicht nur zu diesem Gesetz Stellung zu nehmen, sondern um auch bei diesen drei Zeilen einen Ausweg, Formulierungen zu finden, damit man wenigstens die ersten drei Zeilen der Regierungsvorlage versteht.

Das ist der gleiche Stil, den wir vor kaum einem Jahr schon erlebt haben. Rund 400 Richtigstellungen mußten wir über Nacht verarbeiten, weil die Regierung nicht in der Lage war, ordnungsgemäße Unterlagen zur Verfügung zu stellen. Das ist der gleiche Stil, und dagegen wende ich mich, weil ein Herr der ÖVP im Hause herumgeht und nun das Gegenteil erzählt. Das möchte ich hier in aller Öffentlichkeit feststellen. Wir Freiheitlichen protestieren dagegen, daß man die Absicht hat, bis 23 Uhr weiterzuarbeiten. Wir sind ohne weiteres bereit, Sitzungen — was weiß ich — morgen oder am Sonntag einzuschieben, wenn Sie es für notwendig halten sollten. Aber auch der Abgeordnete hat das Recht, sich auf fünf Stunden niederzulegen und zu schlafen.

Die Regierung Klaus glänzt durch Abwesenheit. Der Herr Vizekanzler ist heute das Opfer: er muß hier sitzen! Der Finanzminister, der hergehört und dessen Abwesenheit ich hier nur mit Protest zur Kenntnis nehmen kann ... (*Ruf bei der ÖVP: Nicht zuständig!*) Nein, es ist ein Gesetz, für dessen Vollzug auch der Herr Finanzminister zuständig ist. Herr Kollege! Wenn man Zwischenrufe macht, sollte man wenigstens die eigenen Regierungsvorlagen gelesen haben. Sie haben sie nämlich gar nicht gelesen, denn sonst würden Sie festgestellt haben, daß gemäß § 136 auf Seite 76 auch der Herr Finanzminister für einen Teil der Vollziehung dieses Gesetzes zuständig ist. Sie werden auch heute hier in der Debatte gehört haben, daß sehr viele Bestimmungen in das Ressort des Herrn Finanzministers hineinschlagen. Es gibt ja nur 2 Millionen Autofahrer, was hat da der Herr Finanzminister schon dabei zu tun? Er hat sein Möglichstes getan, er hat der größeren Oppositionspartei ein Zuckerl gegeben, ich glaube, 100 Millionen — ich hatte

Zeillinger

heute noch nicht einmal Zeit, die Zeitung zu lesen —, in der Hoffnung, sie vielleicht etwas gnädiger zu stimmen; aber er findet es nicht für notwendig, hierherzukommen. Den Herrn Kanzler habe ich überhaupt nicht gesehen, der Herr Justizminister ist, glaube ich, entschuldigt, und der Herr Finanzminister ist, ohne ein Wort verloren zu haben, überhaupt nicht gekommen. Was geht es ihn an, wenn wir hier über Ermächtigungen sprechen, die ihm gegeben werden? Ihn interessiert doch die Meinung dieses Parlaments nicht!

Meine Damen und Herren von der Österreichischen Volkspartei! Sie müssen sich das ja gefallen lassen, Sie sind Angehörige der Regierungspartei, Sie müssen alles schlucken. Ich kann nur der Hoffnung Ausdruck geben, daß Sie wenigstens in den Klubsitzungen den Mut haben, Ihrem Klubobmann und der Regierung hie und da zu sagen, daß dieser Stil das Parlament abwertet und daß das der sicherste Weg ist, um die Demokratie in Österreich zumindest in den Augen der Öffentlichkeit abzuwerten. Aber ich glaube, daß Sie es wenigstens innerhalb des Klubs als notwendig ansehen, hie und da auch einem Minister zu sagen, daß er dann, wenn man über seine Arbeit spricht, anwesend zu sein hat, nicht nur, weil dies ein Akt der Höflichkeit ist, sondern weil es in einer Demokratie einen schlechten Eindruck macht, wenn man deutlich zum Ausdruck bringt: Was die Regierungspartei sagt, wissen wir ohnehin. Wenn wir etwas wollen, bestellen wir uns Fragen einschließlich der Zusatzfragen. Was die Opposition sagt, interessiert uns nicht. — Denn sonst müßte der Herr Finanzminister hier sein, der ja von den heutigen Verhandlungen gewußt hat. Er, der für dieses Gesetz mitzuständig ist, hat ja auch in der Zeitung lesen können, daß heute auch die Haftpflicht zur Debatte steht, die in den nächsten Monaten immerhin 2 Millionen Autofahrer treffen wird, die daher daran interessiert sind, daß dieses Gesetz heute sehr eingehend behandelt wird. Der Herr Finanzminister hätte zumindest durch einen kurzen Besuch sein Interesse an den Verhandlungen des österreichischen Parlaments kundtun müssen.

Damit, daß die Regierung drei Monate hindurch alle Vorlagen sperrt, keine Vorlagen ins Haus herüberkommen läßt, uns sozusagen aushungert, sodaß wir Schwierigkeiten haben, eine Tagesordnung zustandezubringen, und dann schlagartig 100 Vorlagen herüberschickt, damit das Parlament weiß, daß all das innerhalb von 20 Tagen erledigt werden soll, damit mögen Sie sich abfinden, wir Freiheitlichen werden uns mit diesem neuen Stil der Regierung auf gar keinen Fall abfinden.

Wir haben es gestern erlebt: Als die Außenpolitik behandelt wurde, ist der Herr Außenminister nicht hereingegangen, und genau wie man mit der Außenpolitik fertig war, ist er dann zum nächsten Kapitel hereingekommen, und da ist dann der Herr Finanzminister hinausgegangen, denn da war sein Kapitel dran. Er ist erst dann wieder hereingekommen, als sein Kapitel beendet war. Das ist in aller Öffentlichkeit geschehen, Sie konnten das alles kontrollieren. Damit, meine Damen und Herren, wird doch deutlich demonstriert: Klaus und Genossen sind nicht daran interessiert, dem Parlament die notwendige Reverenz zu zeigen. Es ist nur unsere Aufgabe, das Volk darauf aufmerksam zu machen, wohin es führt, wenn eine Partei die absolute Mehrheit bekommt und eine Regierung weiß, sie hat im Parlament eine Regierungsfraktion, auf die sie sich bedingungslos und ohne jede Kritik verlassen kann.

Es ist heute hier schon sehr viel lobend über das Zustandekommen dieses Gesetzes gesprochen worden. Erlauben Sie mir, daß ich jetzt nur noch zu einigen Punkten Stellung nehme, wobei ich noch einmal feststellen will: Wir haben mit Interesse vermerkt, mit welchüberschwenglichen Worten die Regierungspartei die Mitarbeit der sozialistischen Opposition bedankt hat. Jetzt werden sich noch die Sozialisten bedanken für den Dank und für die 100 Millionen, die Propaganda, die Sie ihnen gemacht haben. Ich glaube, es wäre den Sprechern der Regierungspartei kein Stein aus der Krone gefallen, wenn sie zumindest sachlich festgestellt hätten, daß die Mitarbeit des freiheitlichen Vertreters genauso wertvoll war wie die der anderen. (*Abg. Libal: Was sind das für 100 Millionen?*)

Nun ist hier einiges erstaunlich. Ich bin ein Mensch, der viel Zeitung liest. Das letzte, was ich auslasse, ist das Zeitunglesen. Ich bin heute noch nicht dazugekommen, Zeitung zu lesen, weil, wie Sie ja wissen, wir mit Ausschüssen eingedeckt sind. Wir müssen uns auch auf die Ausschüsse vorbereiten. Wir haben soeben eine Verständigung bekommen — ich weiß, daß das nicht so ernst gemeint ist, ich möchte das loyalerweise für den Ausschußvorsitzenden sagen —, daß eine halbe Stunde nach Schluß der Haussitzung — das kann heute acht oder zehn Uhr abends sein — Ausschluß ist. Ich persönlich würde lieber nach Hause fahren, denn ich möchte auch einmal ein Wochenende daheim sein. Die Verständigung lautet: Ohne Rücksicht auf den Schluß der Haussitzung wird der Ausschuß einberufen. Man hätte sagen können: Nach soundsoviel Uhr findet der Ausschuß nicht statt. Unsere Meinungen gehen auseinander,

Zeillinger

aber nach den Erfahrungen im ersten Sonderausschuß schätze ich die reine Beratungszeit auf 20 bis 30 Stunden. Und den berufen Sie unter Umständen auch in der Nacht ein!

Das möchte ich nur als Entschuldigung sagen, weil ich noch nicht in der Lage war, heute die die Zeitungen zu lesen. Und das ist doch der teuflische Plan: Wir sind mit einem Mann im Ausschuß vertreten, ich muß mich vorbereiten, auch wenn wir wissen, daß der Ausschuß vielleicht nicht stattfindet. Ich muß für den Fall vorbereitet sein, daß der Ausschuß dann doch stattfindet. Es ist ganz gleichgültig, daß wir heute in der Nacht bis 2 Uhr gearbeitet haben, in der Früh wieder um 9 Uhr angefangen haben, und jetzt berufen wir den Ausschuß ein. Na, werden wir ihnen am Abend ein Zuckerl geben, und sie dürfen nach Hause fahren. Meine Herren von der Regierungspartei! Das ist die Methode, mit der Sie eine Verschärfung der parlamentarischen Gangart ins Haus gebracht haben. Diese Methode, die Methode Klaus-Withalm, belebt sicher das Parlament, aber wir wehren uns dagegen. Ich muß sagen, vorläufig sind die Mittel, mit denen wir uns wehren, noch wesentlich fairer, denn Sie, Herr Dr. Withalm, und Sie, Herr Dr. Klaus, Sie gehen auf unsere Gesundheit, Sie gehen aufs Persönliche. Wir machen es vorläufig noch mit der Geschäftsordnung, und wir können eventuell das Tempo des Redens etwas zügeln, aber wir können natürlich auch, wenn Sie weiterhin diese Kampfansagen für notwendig halten, den neuen Stil insofern übernehmen, als wir Ihnen mit neuen Waffen antworten werden. Dann werden Sie schreien. Aber dann vergessen Sie nicht, daß wir Sie wochenlang ersucht haben: Bleiben wir bei der soliden parlamentarischen Arbeit!, und daß wir wochenlang vom Herrn Dr. Klaus und vom Herrn Dr. Withalm ein eiskaltes Nein hören mußten. Wir werden das selbstverständlich nicht auf die Dauer zur Kenntnis nehmen, sondern eines Tages in der von Ihnen vorgezeichneten Form entsprechend scharf reagieren.

Meine Damen und Herren! Ich möchte mich als erstes mit dem Thema der neuen Kraftfahrzeugtafeln befassen. Im § 48 waren neue Kennzeichen vorgeschlagen. Das ist eine außerhalb jeder Parteipolitik stehende Frage, man kann verschiedene Meinungen vertreten. Ich persönlich hätte es begrüßt, wenn man die im Ausland gemachten Erfahrungen etwas stärker zugrunde gelegt hätte. Da könnte man einmal einige hundert oder tausend Schilling investieren, um die in Frage kommenden Beispiele fürs Auge vorzubereiten. Das scheint nicht geschehen zu sein. Ich darf gleich sagen: Ich habe mit unzulänglichen Mitteln versucht, das selber zu zeichnen, um

Ihnen den Unterschied zwischen zwei Systemen zu zeigen. Ich kenne als in Westösterreich wohnender Salzburger das deutsche Kennzeichensystem und habe versucht, dem das im neuen Gesetz vorgeschlagene österreichische System gegenüberzustellen. Ich bitte, mich nicht zu steinigen, wenn die Versuche vielleicht etwas ungenau sind, ich bin kein Maler. Aber das wäre eine Aufgabe gewesen, die man vom Ministerium hätte erbitten können.

Das ist eine Nummer der Großstadt München. (*Der Redner zeigt eine Tafel mit dem Text: „MFP 234“.*) Ich weiß, es gibt dort auch die Nummer München A 27 oder München B 23, aber ich habe die höchststellige Münchner Nummer, die man sich vorstellen kann, gewählt. — Und das ist die Nummer einer kleinen niederösterreichischen Gemeinde. (*Der Redner zeigt eine Tafel, auf der „N 12 KB 234“ steht.*) Es geht darum, daß man mit dem Kennzeichen auf möglichst einfache Weise deutlich machen will, nicht nur einer Behörde, sondern jedem, der etwa einen Unfall beobachtet, woher das Fahrzeug kommt. (*Abg. Probst: Nicht, wegen dem „FP“ ist es sympathischer? — Heiterkeit.*) Herr Kollege, es ist vielleicht leichter zu merken, Ihnen ist das „FP“ aber aufgefallen. Sie können eventuell „München SP“ hinmachen. (*Abg. Weikhart: VP ist auch eine Kombination!*) Das geht auch, „VP“, das ist natürlich auch eine Kombination.

Aber an und für sich war es die übereinstimmende Meinung der Mitglieder aller Parteien gewesen: Wir wollen Kennzeichentafeln haben, die verständlich sind. Man kann auch nach anderen Gesichtspunkten gehen. Die Deutschen haben nicht nur das einfachere System, sondern wenn ein deutscher Wagen vorbeifährt, kann man auch sofort sagen, zu welcher Kreisstadt er gehört. Berchtesgaden zum Beispiel hat „BGD“. Die kleinen Kreisstädte haben drei Buchstaben, Großstädte wie München nur einen.

Ich muß noch einmal sagen: Ich bin Laie, ich habe nichts anderes getan, als auf der Straße Nummerntafeln abgeschrieben, und habe festgestellt, daß die Franzosen und vor allem die Italiener ein verheerendes System haben, nicht nur, weil man es nicht lesen kann, weil es klein geschrieben ist, sondern weil endlos lange Ziffern stehen. Die Nummer, die ich Ihnen hier gezeigt habe, ist sehr lang. Sehr viele Autofahrer haben nichts anderes als beispielsweise „BGD 22“. Ich glaube, hier hätte man eine Vereinfachung durchführen können, wenn man etwas mehr auf Lokalpatriotismus verzichtet hätte. Und dabei hätte man sogar den ausdrücken können, denn wenn das relativ größere Deutsch-

Zeillinger

land in der Lage ist, das bis zu jeder Bezirkshauptmannstadt im Kennzeichen durch drei Buchstaben auszudrücken, dann wäre das bei unseren wesentlich weniger zahlreichen Bezirkshauptmannschaften sogar noch leichter möglich gewesen.

Ich darf also noch einmal die Redner, die sich vielleicht melden, oder den Herrn Minister fragen, welche Bedenken dagegen bestanden, wobei ich gar nicht sagen kann, ob das hier gezeigte das beste System ist. Aber ich halte dieses System für weniger einfach und weniger leicht zu merken als das deutsche System. Darum geht es ja letzten Endes. Es wäre begrüßenswert, wenn wir die Argumente erfahren könnten, die gegen die Einführung eines anderen Systems gesprochen haben.

Ich habe meinen Parteifreund Dr. van Tongel gar nicht gefragt, aber ich hoffe, man hatte in dem Ausschuß, der das behandelt hat, die entsprechenden Modelle, denn das macht man an und für sich schon im kleinsten Verein oder in den Schulen, wenn man etwas Neues einführt. In diesem Fall handelt es sich um etwas Neues für 2 Millionen Kraftfahrer, etwas, das hunderte Millionen in der Einführung kosten wird. Da könnte man zumindest diese 1000 S aufwenden, um den Ausschußmitgliedern an Hand von Modellen die Möglichkeiten von den einfachsten bis zu den höchsten Nummernkombinationen zu zeigen. Wenn man dann das französische, das italienische, das deutsche, das amerikanische und das englische System anschaut — das englische ist sehr bedenklich, aber es ist auch ein relativ einfacheres System — oder das Schweizer und das österreichische System, dann könnte man sagen: Das wollen wir, das halten wir für das einfachste.

Wenn das nicht geschehen ist, Herr Vizekanzler, dann darf ich gleich sagen, ist ein wesentlicher Punkt der modernen Forschung und Beratungsgrundlagen verletzt worden. Sie wissen, daß wir Freiheitlichen immer sehr fürs Sparen sind, aber eine Nummerntafel mit der längstmöglichen Nummer und einer normalen Nummer aus jedem Lande hätte man unter allen Umständen zumindest im Ausschuß zur Beratung verwenden sollen. Ich sage noch einmal: Wenn es geschehen ist, dann bitte ich um Entschuldigung. Ich bitte nur um Aufklärung, warum man sich zu dieser wesentlich schwierigeren Kombination entschlossen hat. Es wird natürlich Leute geben, die sich eine siebenstellige Zahl leichter merken als eine Kombination von Zahlen und Buchstaben. Ich persönlich aber merke mir dieses längste deutsche Kennzeichen mit einem Blick leichter. Wenn man aber das jemandem drei oder fünf Sekunden zeigt

(*der Redner zeigt die Tafeln*), ich weiß nicht, ob er es sofort wiedergeben kann, er wird bei diesem niederösterreichischen Kennzeichen Schwierigkeiten haben. Soweit zur Frage des § 49, zu den Kennzeichentafeln.

Als nächstes möchte ich mich mit dem § 103 beschäftigen, der die Kennzeichnung von Dienstfahrzeugen vorsieht. Mit einer gewissen Genugtuung darf ich feststellen, daß nach einem jahrzehntelangen Kampf eine Forderung der Freiheitlichen wenigstens zum Teil erfüllt wird. Gerade jene Fälle aber, über die man sich in den letzten Jahren in der Öffentlichkeit aufgeregt hat, hat man meisterlich herausgenommen. Man hat das Gesetz zwar so geschickt formuliert, daß man zwar imstande ist, einen „kleineren“ Benutzer eines Dienstfahrzeuges festzunageln, aber die Herren, an deren Verhalten die Öffentlichkeit Anstoß genommen hat, werden auch in Zukunft nicht gefaßt werden können, denn es gibt so wie bei den Diebsschlössern verschiedene Kombinationen.

Wer sich um die öffentliche Deklaration drücken will, hat verschiedene Auswege. Es wurde nämlich an der bisherigen gesetzlichen Praxis festgehalten, daß der Benutzer eines Dienstfahrzeuges Deckkennzeichen benutzen kann. Der Benutzer eines Fahrzeuges, das jemandem anderen, der Republik Österreich gehört und das nach dem Gesetz zu kennzeichnen ist, bekommt die scheinbar harmlos klingende Bewilligung, ein Deckkennzeichen, eine unverfängliche zweite Nummer zu verwenden. Das scheint auch vertretbar, denn es ist nicht immer angenehm, wenn bei bestimmten Anlässen in großen Massen Dienstfahrzeuge daherkommen. Das Deckkennzeichen berechtigt ihn dann aber, die öffentliche Kennzeichnung als Fahrzeug der Republik Österreich nicht anzubringen. Das ist das Raffinierte! Es ist natürlich manchmal unangenehm, mit dem Kennzeichen W 2 oder W 5 irgendwo hinzufahren, und ich würde auch damit einverstanden sein, daß man in diesen Fällen ein Deckkennzeichen verwendet. Wer ein Deckkennzeichen hat, braucht auch nicht zu kennzeichnen. Die Möglichkeit, ein solches Deckkennzeichen zu verwenden, reicht sehr weit. Ich kenne eine ganze Reihe von nicht sehr hochgestellten Persönlichkeiten — Vizebürgermeister —, die Decktafeln haben. Bis zu dieser Ebene brauchen alle diese Leute ihr Fahrzeug in Zukunft nicht zu kennzeichnen. Damit haben wir die Parteifunktionäre aller Parteien glücklich herausgebracht, wir haben die Beruhigung, daß die Politiker weiterhin das Dienstfahrzeug benutzen dürfen; sie brauchen, wenn sie die Bewilligung haben, eine Decktafel zu verwenden — und das

Zeillinger

geht, wie ich schon gesagt habe, nach der Polizeivorschrift sehr weit hinunter —, die staatliche Kennzeichnung nicht zu führen.

Vor der Öffentlichkeit, vor der Presse, vor den Österreichern kommt jetzt die Beweihräucherung: Jetzt endlich, nach zehn Jahren kommen wir euch entgegen, die Dienstfahrzeuge werden gekennzeichnet! Wer wird denn schon das Gesetz lesen? Wenn man es liest, kommt man natürlich darauf: Man braucht nur eine Decknummer zu beantragen, und wenn man die Decknummer hat, braucht man die Kennzeichnung als Fahrzeug der öffentlichen Hand nicht mehr zu führen, denn im § 103 heißt es ausdrücklich: „... dies gilt jedoch nicht für Fahrzeuge, ... c) die ein Deckkennzeichen ... führen.“ Damit sind also alle Politiker ausgenommen.

Ich gratuliere zu diesem göttlichen Gedanken. Ich weiß nicht, ob es der Herr Generalsekretär Withalm, vielleicht sogar ein Herr der Regierung oder ein Beamter war, der den Politikern pflichtgemäß diese Reverenz erwiesen hat. Damit haben wir der Öffentlichkeit Genüge getan und gleichzeitig die Hintertür aufgemacht, um alle Politiker wieder herauszubringen. Der eine oder andere kleinere Beamte wird natürlich hängenbleiben. Wenn er noch keine Decknummer bekommt, dann ist er eben in seiner Karriere noch nicht so weit. Wenn er zwar ein Dienstfahrzeug hat, aber keine Decknummer, dann ist es ein Pech, dann geschieht ihm recht, dann soll er nur zeigen, daß er ein Fahrzeug der Republik benützt.

Meine Damen und Herren! Ich muß mich überhaupt wundern, daß sich die Dienstfahrzeugbenützer mit einem so großen Elan dagegen wehren, daß ein Fahrzeug, das gar nicht ihnen gehört, als solches gekennzeichnet wird. Von jedem Fuhrwerker verlangen wir, daß an der Tür seines Autos steht, wem es gehört. Nur ab einem gewissen politischen Funktionärs- oder Mandatgrad glaubt man, man kann auf Kosten des Staates und der öffentlichen Hand Fahrzeuge kaufen lassen, man kann sie benützen, auch privat — darauf komme ich später noch —, und braucht nicht zuzugeben, daß das Fahrzeug der öffentlichen Hand gehört. Alle sollten doch eigentlich stolz darauf sein, dieses rot-weiß-rote Schildchen auf ihrem Dienstfahrzeug zu führen! Es ist komisch: Welch mangelnder Patriotismus bis in die höchsten Funktionärsstellen der Regierungspartei! Auf der einen Seite kämpft man um einen Nationalfeiertag, man sagt, wir brauchen dringend einen Nationalfeiertag. Aber wie gering ist dieses Nationalbewußtsein, wenn Sie das rot-weiß-rote Schild auf dem vom Staate Rot-Weiß-Rot zur Ver-

fügung gestellten Auto anbringen sollen. Da verläßt Sie der ganze Patriotismus, da ist das Nationalbewußtsein weg, denn damit sagen Sie offen: Ich will das Auto so gebrauchen, daß niemand weiß, daß ich ein hoher Funktionär, ein hoher Mandatar dieses Staates Österreich bin und daß mir die Österreicher mit ihren Steuergeldern die Möglichkeit geben, dieses Fahrzeug zu benützen.

Meine Herren! Mit offenen Karten ist hier nicht gespielt worden! Hier wird die Öffentlichkeit betrogen und belogen, und der Mißstand, der bisher bestanden hat, wird in alle Zukunft weiterbestehen. Das wollen wir einmal ganz offen aussprechen. Ich darf jene, die das Wort „rot-weiß-rot“ bei jeder passenden und unpassenden Gelegenheit im Munde führen, bitten: Kämpfen Sie mit mir! Wir sind der Ansicht, daß sich ein hoher Funktionär der Farben Rot-Weiß-Rot nicht zu schämen braucht; wenn er ein Auto dieses Staates fährt, dann kann er auch dieses Zeichen führen.

Nun gibt es einen Einwand. Es wird gesagt, daß zum Beispiel bei Ministern und Landeshauptleuten das Dienstauto einen Bestandteil des Gehalts bildet. Das ist völlig richtig, und ich möchte das in diesem Augenblick auch gar nicht zur Debatte stellen. — Sie werden es zwar nicht registrieren, aber es gibt gewisse Punkte, bei denen wir selbst bei schärfster Opposition haltmachen und sagen: Okay, wir brauchen darüber nicht weiter zu diskutieren. — Aber es bleibt dennoch ein Fahrzeug im Eigentum der Republik, und diese Republik haftet als Fahrzeughalter für jeden Schaden, so wie der Fuhrwerker haftet, wenn er seine Fahrzeuge hinaus-schickt. Der Eigentümer eines Fahrzeuges hat eine besondere Haftung. Warum soll nicht jemand, selbst wenn es eine höchstgestellte Persönlichkeit ist, wenn er mit einem Fahrzeug dieser Republik fährt, dieses kleine Schildchen Rot-Weiß-Rot an seinem Auto anbringen, auch wenn es ein Bestandteil seines Gehalts ist? Der Staat zahlt ja trotzdem das Auto, die Reparaturen, das Benzin, die Steuern und allfällige Unfallfolgen. Warum diese ewige Abwehr dagegen, indem man offen sagt: Jawohl, das ist ein hoher Funktionär unseres Staates, und er hat das Recht bekommen, ständig ein Auto zu verwenden und damit hinzufahren, wohin er will. — Ich finde nichts daran. Aber man braucht sich doch nicht zu schämen, daß dieses Auto der Republik gehört, von ihr bezahlt wird und von dem betreffenden Funktionär benützt wird. Ich glaube, man hätte ruhig etwas mehr Mut haben können.

Außerdem machen sich jene Leute, die sich so gegen eine korrekte Regelung wehren, damit doch erst recht verdächtig. Natürlich

4838

Nationalrat XI. GP. — 61. Sitzung — 23. Juni 1967

Zeillinger

fragt sich der Mann auf der Straße: Was hat der Bundeskanzler Klaus oder der Vizekanzler Bock oder ein Staatssekretär für ein Interesse daran, mit einer Decknummer zu fahren und zu verhindern, daß das rot-weiß-rote Schildchen auf seinen Wagen kommt? Was haben diese Leute für einen Grund, daß sie so darum kämpfen, nicht mit einer Dienstnummer, sondern mit irgendeiner hohen Nummer fahren zu können und dadurch das Recht zu bekommen, die Farbe Rot-Weiß-Rot nicht auf dem Auto führen zu müssen?

Diese Frage ist durchaus berechtigt. In diesem Gesetz wehren Sie sich ja wieder mit allem Schwung. Sie beschränken die Sauberkeit und Ordnung, die wir Freiheitlichen verlangen, auf die kleinen Beamten. Die werden wieder gezwungen. Wenn die mit einem Fahrzeug, das irgendeinem Ministerium gehört, dienstlich irgendwohin fahren, müssen sie das Rot-Weiß-Rot führen. Das ist völlig korrekt. Es soll auch so sein. Aber warum endet das schon wieder beim Vizebürgermeister, beim Bürgermeister, bei den Staatssekretären und bei den Ministern? Warum? Das fragt die Öffentlichkeit, und diese Frage gebe ich weiter.

Herr Vizekanzler, ein ganz offenes Wort: Warum wehren Sie sich persönlich dagegen? Nicht die Ausrede: Das Gesetz will es so, der Gesetzgeber will es so. Denn, meine Herren von der Volkspartei, darauf möchte ich Sie auch aufmerksam machen. Es wird dann nachher immer gesagt: Ich wäre ja sowieso bereit, aber der Gesetzgeber hat es anders beschlossen. Vor diesem Vorwurf sollen Sie sich rechtzeitig schützen. Ich frage die zwei Herren, die hier sitzen: Warum wehren Sie sich, auf Ihrem Fahrzeug zu bekennen: Jawohl, ich bin hoch genug in diesem Staat und angesehen genug, daß mir dieser Staat ein Auto zur Verfügung stellt. Ich bin stolz darauf, das zu bekennen und das Rot-Weiß-Rot darauf zu führen. — Sehen Sie, und dann kommt es eben zu jenen Dingen, die das Volk weiß und über die man redet.

Sie werden erstaunt sein, und vielleicht werden mich meine Fraktionskollegen nachher rügen, wenn ich jetzt sage: Ich finde auch gar nichts dabei, wenn der Minister ins Theater oder irgendwohin fährt. Das Auto steht ihm persönlich zur Verfügung. Es macht keinen guten Eindruck — vielleicht ist das der Grund gewesen —, wenn draußen in den Gassen, wo die Heurigen sind, dann plötzlich ein rot-weiß-roter Flaggenwald entsteht, weil die Dienstautos alle vor den Heurigenlokalen aufgefädelt stehen. Ich gebe zu, man müßte die Dienstautos zwei Gassen vorher stehenlassen.

Aber dann taucht natürlich die Frage auf, ob damit die Grenze des Mißbrauches erreicht oder überschritten ist. Ja, meine Damen und Herren, da müssen wir uns einmal überlegen: Das bleibt, an dem ändert sich nichts. Deswegen ist ja diese Bestimmung nicht beseitigt worden.

Es wird auch in Zukunft — um jetzt ein konkretes Beispiel zu nennen — die Frau eines Ministers mit seinem Wagen fahren, nicht nur mit ihrem Mann, was ja begrüßenswert ist. Auch wenn sie selber chauffiert, muß ich sagen: Ich bin großzügig genug. Ich halte es zwar immer für gefährlich, aber wenn sie chauffieren will, soll sie chauffieren. Aber sie benützt den Wagen des Staates, um fahren zu lernen. Sie kann nicht fahren und fährt dann mit dem Wagen an einen Baum. Der Wagen hat fast einen Totalschaden. Und im Ministerium wird die Rechnung bei einer anderen Post untergeschoben und muß dort bezahlt werden.

Wir erfahren es als Abgeordnete ja nur, weil die Leute dort dann gesagt haben — es waren in dem Fall 16.000 S, es war im Verteidigungsministerium —: Wir können ja beim Heeresfeldzeugkommando um 16.000 S weniger kaufen, weil die Frau Minister den Wagen des Herrn Ministers in Niederösterreich an einen Baum gefahren hat, und der Baum war stärker als das Auto. Der Herr Minister hat das hier im Parlament zwar nicht zugegeben, aber später vor Gericht hat er es unter Zeugenpflicht zugegeben und hat gesagt: Jawohl, die Benützung des Autos ist mein Recht, und es kann auch meine Frau damit fahren.

Bitte, wollen wir über das jetzt nicht sprechen. Aber ich glaube, der Unfall wäre vielleicht zu vermeiden gewesen, wenn das Auto nicht eine Decknummer gehabt hätte und wenn das Rot-Weiß-Rot außen gewesen wäre. Vielleicht wären dann diese und andere Fahrten, die in ähnlicher Form geendet haben, unterblieben.

Ich stehe auf dem Standpunkt: Wenn so etwas passiert, dann muß halt der Herr Minister einmal in die Tasche greifen. Er muß sagen: Ich bin überzeugt, in dem Fall müßte das Heeresfeldzeugkommando das bezahlen, aber es war meine Frau, es ist nicht mir passiert, es war an einem Sonntag, es war eine Privatfahrt und so weiter — ich zahle die 16.000 S. Man soll nicht erst durch verschiedene Umgruppierungen eine Budgetpost zu finden suchen, bei der man es unterzubringen glaubt, wenn dort nicht ein korrekter Beamter wäre, der das rechtzeitig aufgreift und es als seine Pflicht ansieht, über solche Dinge auch außenstehende Stellen zu informieren.

Zeillinger

Meine Damen und Herren! Das war der Grund, warum ich auch zu der Frage der Dienstfahrzeuge gesprochen habe.

Man behauptet nun von seiten der Regierung, eine Lösung hinsichtlich der Kennzeichnung der Dienstfahrzeuge gefunden zu haben, und verschweigt, daß man gleichzeitig eine Lösung gefunden hat, mit der man vielleicht da oder dort einen, der wirklich dienstlich fährt, zwingt, das österreichische Wappen außen zu tragen. Man hat die Hintertür aufgemacht, daß sämtliche Politiker bei ihren Privatfahrten eine Decknummer haben und die rot-weiß-roten Farben nicht zeigen müssen. Das ist der Stil dieser Regierung, das ist der Stil der Regierung Klaus. Sie haben es im Parlament so gewollt, und Sie haben es auch durchgesetzt.

Nun darf ich noch zu einem weiteren Punkt kommen. Ich vermisse etwas im Gesetz. Herr Vizekanzler, ich bekenne offen, daß ich vielleicht nicht völlig informiert bin, ich fand es nicht. Das Gesetz soll ja für die Zukunft wirken. Ich halte es für sehr bedenklich, daß in immer größerem Maße Fernsehgeräte in die Autos neben dem Fahrersitz eingebaut werden. Es ist an und für sich keine sehr kostspielige Angelegenheit mehr. Der Autofahrer hat nun gleich rechts neben sich, wo der Aschenbecher ist oder eventuell das Radio — gegen das die Bedenken ja relativ gering sind —, die Möglichkeit, fernzusehen. Beim Disziplinierten, der tatsächlich nur aufs Land fährt, sich dann hinsetzt und das Fernsehen lieber im Auto ansieht als zu Hause, gegen den gibt es keine Bedenken. Aber wenn man sich beim Fahren das Programm anschaut, damit man nicht einschläft, wird man zweifellos abgelenkt. (*Abg. Dr. Hauser: Dann dürfte er nur noch am Abend fahren!*) Ob das jetzt nachmittags oder abends ist — es wird ja zu begrüßen sein, wenn unser österreichisches Fernsehen einmal internationales Niveau annimmt und auch während des Tages sendet, wo zum Beispiel die Menschen, die abends arbeiten, ebenfalls zuschauen können. Ich darf Sie aber beruhigen: In Westösterreich ist das Problem geringer. 80 Prozent der Westösterreicher schauen sich das deutsche Fernsehen an, das bekanntlich wesentlich länger sendet, und haben dann die Genugtuung, daß das, was jetzt ist, ins österreichische Fernsehen kommt, wie diese ganze utopische Serie, die schon vor drei Monaten im deutschen Fernsehen gesendet worden ist.

Nun aber wieder zurück zum ernsteren Thema. Ich vermisse in diesem Gesetz eine Regelung über die Benützung von Fernsehgeräten in Autos während der Fahrt. Es bestehen keine Bedenken, wenn jemand ein transportables

Fernsehgerät mitnimmt, aber die größten Bedenken, wenn man nun — die Technik ist heute so weit fortgeschritten — Fernsehgeräte im Auto vorne neben dem Fahrersitz einbaut, sodaß der Fahrer die Möglichkeit hat, einerseits zu fahren und andererseits das Programm anzusehen. Das ist nicht nur eine Ablenkung für den Fahrer, sondern das ist auch eine Gefahr — so merkwürdig es klingt — für die Beifahrer, denn der Beifahrer, der zum Beispiel die Straßensituation beobachtet, wird sich bei einem Unfall richtig verhalten, er wird sich dagegenstemmen, er hat viel mehr Möglichkeiten, sich vor den schweren Unfallfolgen zu bewahren, die mein Parteifreund Scrinzi aufgezeigt hat. Der Beifahrer, der zum Beispiel schläft, ist schon wesentlich mehr gefährdet, weil er unvermittelt nach vorne geschleudert wird, ebenso der Beifahrer, der fernsieht.

Es wäre also eine Anregung, damit wir nicht in einem Jahr das Gesetz wieder novellieren müssen, in dieses Gesetz eine Stelle einzubauen, wonach die Anbringung eines Fernsehgerätes, das vom Fahrersitz aus betrachtet werden kann, unzulässig ist. Ich darf das als Anregung und zugleich als Beispiel dafür geben, daß es noch sehr viele Lösungen gibt, die man ernsthaft diskutieren sollte.

Die Entwicklung geht leider so. Wenn Sie sich beim Handel erkundigen, so werden Sie feststellen, daß der Verkauf von Autoradios eher rückgängig ist, während natürlich der Verkauf von Fernsehgeräten stark zunimmt. Das hat verschiedene Gründe. Das Fernsehen hat einen relativ konstanten Preis, während beim Rundfunk die Gefahr besteht, daß die Preise in nächster Zeit steigen. Sie werden sicher schon erfahren haben, daß die Postdirektion den Auftrag gegeben hat, 150.000 Formulare zu drucken und bei den Postämtern aufzulegen, weil das Ministerium selber damit rechnet, daß in der nächsten Zeit über 100.000 Leute ihr Rundfunkgerät abmelden werden. Das ist also eine durchaus ernste Entwicklung, der von der Regierungsseite dadurch entgegengetreten wird, daß man rechtzeitig diese 150.000 Formulare in Druckauftrag gegeben hat, eine an und für sich sehr bedenkliche Entwicklung, wenn man auf der anderen Seite überlegt, daß man ja daran interessiert sein sollte, daß auch in Österreich der Autofahrer die Möglichkeit hat, ein Rundfunkgerät mitzuführen und zu benützen, zumal sehr viele Meldungen, die auch für den Kraftfahrer wichtig sind, über den Rundfunk durchgegeben werden.

Nun zum nächsten Punkt. Ich muß mit Bedauern feststellen, daß der Herr Finanzminister nicht anwesend ist, denn es hat an

4840

Nationalrat XI. GP. — 61. Sitzung — 23. Juni 1967

Zeillinger

und für sich nur einen Sinn, darüber zu reden, wenn er selbst hier ist. Das ist die ebenfalls von mehreren Vorrednern bereits behandelte, wie ein Damoklesschwert über den Kraftfahrern hängende neue Versicherungsprämie für die Pflichtversicherung der Kraftfahrer. Ich habe den Herrn Finanzminister einmal in der Fragestunde interpelliert, und er hat damals gesagt, daß er die Sitzung des Kraftfahrbeirates abwarten muß. Wir haben daraufhin beide die Sitzung des Kraftfahrbeirates abgewartet.

Da dann die zugesagte Stellungnahme nicht gekommen ist, habe ich den Herrn Finanzminister in der Fragestunde ein zweites Mal gefragt, und er hat geantwortet, daß jetzt wohl die Sitzung des Kraftfahrbeirates stattgefunden habe, daß er alle Unterlagen beisammen habe, daß er aber jetzt diese Unterlagen prüfen müsse, und jetzt müssen wir die Prüfung des Finanzministers über die Sitzung des Beirates abwarten.

Das ganze ist in Schweben. Heute hat schon ein Sprecher vor mir darauf hingewiesen, in welcher schwierigen Situation wir gekommen sind, weil man uns als Abgeordnete fragt: Wie lang haltet ihr diesen Schwebestand aufrecht? Nur wenige Leute wissen, daß allein der Finanzminister, und zwar nicht zuletzt auf Grund dieses Gesetzes, eine ganze Reihe von Ermächtigungen erhält, die er nun zum Nachteil der Kraftfahrer verwenden kann, und das kann den Kraftfahrern nicht hunderte, sondern bis zu tausenden Millionen kosten.

Wir haben aus einer Fernsehübertragung gehört und wissen es daher, daß die Versicherungsprämien ins Gigantische gestiegen sind, daß sie sich in wenigen Jahren verdoppelt haben, daß die Kfz-Prämien Milliarden betragen und daß eine Prämienhöhung natürlich eine wesentliche Erhöhung der Einnahmen, daß sie hunderte und hunderte Millionen Mehreinnahmen für die Versicherungen bedeutet. Wir haben wiederholt hier im Parlament darauf hingewiesen, daß wir eine offene Diskussion verlangen.

Nun kommt die große Gefahr — und das ist der Grund, warum ich mich jetzt zum Wort gemeldet habe —: Wir sind nur noch eine Woche in diesem Haus beisammen, und ich erinnere mich an einen Vorfall im Vorjahr. Im Vorjahr hat sich der Herr Verteidigungsminister, der damals gerade im Schußfeld der Diskussion stand, im Hause sehr schweigsam verhalten, aber kaum waren die Abgeordneten auf Urlaub, kaum hat er gewußt, daß der letzte Abgeordnete seinen Urlaubsort erreicht hat, da hat er plötzlich Briefe an die Abgeordneten geschickt und hat sie sofort der Presse gegeben, und wir haben nach

Tagen im Urlaubsort irgendwo davon erfahren. Ich zähle zu jenen Menschen, die Urlaubsorte bevorzugen, wo man nicht unbedingt täglich telephonisch von der Partei oder von der Post erreichbar ist.

Eine ähnliche Entwicklung befürchten wir heuer. Der Herr Finanzminister braucht nur noch acht Tage zu warten, dann hat er es geschafft, dann geht das Parlament auseinander, dann gehen wir nach Hause, und dann kann er seine Maßnahmen durchsetzen, es gibt keine Möglichkeit, ihn zu stellen. Er weiß, daß wir im Oktober wieder zusammenkommen. Bis dahin wird sich der Sturm in der Öffentlichkeit — das ist der Plan dabei — weitgehend gelegt haben.

Ich möchte mit aller Deutlichkeit sagen: Daß der Herr Finanzminister heute nicht da ist, das ist ein eindeutiger Beweis dafür, daß sich der Finanzminister davor drückt, dem Parlament Rede und Antwort zu stehen! Wir haben ihn wiederholt hier aufgefordert, klar zu erklären, was seine Absicht ist, was er plant und wann er was tun wird. Er hat jedesmal geschwiegen oder ausweichend geantwortet. Heute, wo wir dieses Gesetz behandeln, wo praktisch er als zuständiger Minister hier sitzen sollte, hätten wir die Möglichkeit, so wie wir sie beim Herrn Vizekanzler haben, auch dem Herrn Finanzminister in aller Offenheit zu sagen: Herr Finanzminister! Es tut mir leid — der Herr Staatssekretär wird so nett sein, es dem Herrn Finanzminister auszurichten —: Wir haben den eindeutigen Verdacht, daß Doktor Schmitz nichts anderes macht, als zu warten, bis am 30. Juni das Parlament auseinandergeht, um dann aus dem Hintergrund, ohne sich den Abgeordneten zur Diskussion stellen zu können, mit der Erhöhung der Prämien, die er wahrscheinlich insgeheim mit den Versicherungen schon längst abgesprochen hat, an die Öffentlichkeit zu treten und damit die Kraftfahrer zu überfallen. Das ist der Stil der Regierung Klaus, den sie uns im Vorjahr in der Affäre Prader vorexerziert hat und von dem wir glauben, daß er im heurigen Sommer von seiten des Finanzministers für die 2 Millionen Kraftfahrer zu derselben skandalösen Entwicklung führen wird.

Meine Herren von der Regierungspartei! Wir würden es sehr begrüßen, wenn jemand von Ihnen aufstehen und sagen würde: Nein, dieser Plan besteht nicht! Wenigstens uns von der Regierungspartei hat der Minister informiert, daß er eine solche Absicht nicht hat!

Wenn sich niemand von Ihnen dazu zum Wort meldet, dann darf ich Ihnen gleich sagen, daß das in meinen Augen ein eindeutiges

Zeillinger

Eingeständnis dessen ist, daß dieser Plan, der sich immer deutlicher abzeichnet, tatsächlich besteht. Sagen Sie mir doch, bei welchem Punkt der Herr Finanzminister uns noch Gelegenheit geben wird, über eine Maßnahme zu diskutieren, von der 2 Millionen Autofahrer und Autobesitzer in Österreich betroffen werden und die den Versicherungen Mehreinnahmen von vielen, vielen, noch nicht übersehbaren hunderten Millionen bringen wird!

Heute hat ein Vorredner gesagt, daß ein solches Inserat 30.000 oder 40.000 S kostet. Das sind doch kleine Geschenke an Parteizeitungen, meine Herren! Die Versicherungen wären schlecht beraten, wenn sie nicht den Parteizeitungen, die ja sie in solchen Fragen unterstützen, kleine Geschenke machen würden, wenn sie wissen, daß sie 300 Millionen bekommen. Der Herr Finanzminister gestattet sogar, „Anbahnungsspesen“ abzusetzen. Wollen wir einmal darüber diskutieren: Sind solche Inserate und sind Wahlspenden Anbahnungsspesen, um höhere Prämienätze zu bekommen, oder nicht?

Wenn der Finanzminister weiter auf der Flucht ist, wenn die Regierung und die Regierungspartei weiter schweigen, dann müssen wir annehmen, daß die Befürchtungen richtig sind, daß ganz dieses Spiel getrieben wird, daß, auf gut deutsch, die Autofahrer den kommenden Wahlkampf der Österreichischen Volkspartei bezahlen sollen.

Meine Herren! Setzen Sie sich gegen den Vorwurf, der offen auf der Straße diskutiert wird, zur Wehr, antworten Sie, aber versuchen Sie nicht, das Problem dadurch zu lösen, daß Sie sagen: Moment, jetzt wird es außenpolitisch interessant, Tončić bleib draußen!; kaum ist der Punkt vorbei: Komm herein! Jetzt kommt der Finanzminister in eine unangenehme Situation! Wir bitten den Herrn Finanzminister, heute nicht herzukommen, er könnte in die unangenehme Situation geraten, hier antworten zu müssen! Der Herr Vizekanzler wird mir mit Recht den Spruch, den wir ja schon wie ein Kinderchor sagen können, entgegenhalten: Ich bin leider nicht kompetent in dieser Frage. (*Heiterkeit.*)

Es gibt viele Fragen, und der Kollege Fiedler hat als erster Redner völlig recht gehabt, daß er länger als eine Stunde gesprochen hat. Es gäbe noch sehr viel zu dieser Sache zu sagen, aber ich glaube, es wird Zeit, daß man einmal das, was bisher geschehen ist, hier ausdiskutiert und darüber Auskunft gibt.

Ich darf noch einmal sagen: Wenngleich wir viele Mängel feststellen, wenngleich wir das Verhalten der Regierungspartei in Fragen wie Kennzeichnung der Dienstfahrzeuge oder

Versicherungsprämien für die Kraftfahrer kritisieren, wenngleich wir das Schweigen der Regierung auf das schärfste bekämpfen, werden wir Freiheitlichen dem Gesetz die Zustimmung erteilen, weil es im grundsätzlichen eine Besserung bedeutet. (*Beifall bei der FPÖ.*)

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

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung.

Da Abänderungsanträge vorliegen, werde ich paragraphenweise abstimmen lassen.

Zu Abschnitt I bis einschließlich § 13 Abs. 1 liegen keine Abänderungsanträge vor.

Ich werde über diesen Teil des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschlußberichtes unter einem abstimmen lassen und bitte jene Damen und Herren, die hierzu ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Zu § 13 Abs. 2 liegt ein Abänderungsantrag der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Doktor van Tongel und Genossen vor.

Ich werde zunächst über § 13 Abs. 2 in der Fassung des Abänderungsantrages abstimmen lassen und nur dann, wenn sich hierfür keine Mehrheit findet, über § 13 Abs. 2 in der Fassung des Ausschlußberichtes.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem § 13 Abs. 2 in der Fassung des hiezu eingebrachten Abänderungsantrages der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen. Damit erübrigt sich eine Abstimmung über § 13 Abs. 2 in der Fassung des Ausschlußberichtes.

Zu § 13 Abs. 3 bis einschließlich § 16 liegen keine Abänderungsanträge vor.

Ich lasse daher über diese Teile des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschlußberichtes unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die hierzu ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Zu § 17 Abs. 1 liegt lediglich zur lit. a ein Abänderungsantrag der Abgeordneten Doktor Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen vor.

Ich werde daher zunächst über § 17 Abs. 1 mit Ausnahme der lit. a abstimmen lassen und sodann getrennt über lit. a.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem § 17 Abs. 1 in der Fassung des Ausschlußberichtes — ausgenommen lit. a — ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Präsident

Ich lasse nunmehr über die lit. a des Abs. 1 abstimmen, und zwar zunächst in der Fassung des gemeinsamen Abänderungsantrages der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen, und nur dann, wenn sich hierfür keine Mehrheit finden sollte, in der Fassung des Ausschußberichtes.

Ich bitte jene Damen und Herren, die der lit. a des Abs. 1 in der Fassung des Abänderungsantrages der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen. Damit erübrigt sich eine Abstimmung über lit. a in der Fassung des Ausschußberichtes.

Zu § 17 Abs. 2 und 3 sowie zu § 18 Abs. 1 liegt kein Abänderungsantrag vor.

Ich lasse daher hierüber unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die dem § 17 Abs. 2 und 3 sowie dem § 18 Abs. 1 in der Fassung des Ausschußberichtes ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Zu § 18 Abs. 2 liegt ein Abänderungsantrag der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek und Dr. van Tongel vor.

Ich werde zunächst über Abs. 2 in der durch den Abänderungsantrag gegebenen Fassung abstimmen lassen. Nur dann, wenn sich hierfür keine Mehrheit ergeben sollte, werde ich über Abs. 2 in der Fassung des Ausschußberichtes abstimmen lassen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem § 18 Abs. 2 in der durch den Abänderungsantrag der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen gegebenen Fassung ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen. Damit erübrigt sich die Abstimmung über § 18 Abs. 2 in der Fassung des Ausschußberichtes.

Zu § 18 Abs. 3 bis einschließlich § 24 Abs. 1 liegen keine Abänderungsanträge vor, abgesehen von einem Antrag der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen, demzufolge im § 20 Abs. 1 in der vorletzten Zeile der lit. d der Beistrich zu entfallen habe. (*Heiterkeit.*)

Ich lasse daher über diese Teile des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschußberichtes und unter Berücksichtigung des Entfalles des Beistriches in § 20 Abs. 1 lit. d, vorletzte Zeile, unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen. (*Abg. Dr. Pittermann: Der Beistrich ist gefallen!*)

Zu § 24 Abs. 2 liegt ein Abänderungsantrag der Abgeordneten Eberhard und Genossen vor.

Ich lasse daher zunächst über § 24 Abs. 2 in der Fassung des Abänderungsantrages der Abgeordneten Eberhard und Genossen und, falls sich hierfür keine Mehrheit finden sollte, über § 24 Abs. 2 in der Fassung des Ausschußberichtes abstimmen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem § 24 Abs. 2 in der Fassung des Abänderungsantrages der Abgeordneten Eberhard und Genossen ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit. Abgelehnt.

Ich lasse nunmehr über § 24 Abs. 2 in der Fassung des Ausschußberichtes abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Mehrheit. Angenommen.

Zu § 24 Abs. 3 bis einschließlich § 41 Abs. 2 liegen keine Abänderungsanträge vor.

Ich lasse über diese Teile des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschußberichtes unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Zu § 41 Abs. 3 liegt ein Abänderungsantrag der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Doktor van Tongel und Genossen vor.

Ich lasse zunächst über diesen Absatz in der Fassung dieses Abänderungsantrages abstimmen und nur dann, wenn sich hierfür keine Mehrheit finden sollte, über Abs. 3 in der Fassung des Ausschußberichtes.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem § 41 Abs. 3 in der Fassung des Abänderungsantrages der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen. Damit erübrigt sich die Abstimmung über Abs. 3 in der Fassung des Ausschußberichtes.

Zu § 41 Abs. 4 bis einschließlich § 47 liegen keine Abänderungsanträge vor.

Ich lasse daher über diese Teile des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschußberichtes unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Zu § 48 Abs. 1 liegt ein Antrag der Abgeordneten Skritek und Genossen vor.

Dieser Antrag übernimmt die Fassung des § 48 Abs. 1 des Ausschußberichtes mit Ausnahme des letzten Satzes, der mit den Worten beginnt: „Ein Deckkennzeichen darf ...“

Präsident

Ich werde bei der Abstimmung so vorgehen, daß ich zunächst über § 48 Abs. 1 des Ausschußberichtes mit Ausnahme dieses letzten Satzes abstimmen lasse. Sodann lasse ich — da ich nur positiv abstimmen lassen kann — über den letzten Satz des § 48 Abs. 1, der dem Antrag der Abgeordneten Skritek und Genossen zufolge zu entfallen hätte, abstimmen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem § 48 Abs. 1 mit Ausnahme des letzten Satzes, der mit den Worten: „Ein Deckkennzeichen darf ...“ beginnt, in der Fassung des Ausschußberichtes ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Ich lasse nunmehr über den letzten Satz des Abs. 1 getrennt abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die diesem Satz in der Fassung des Ausschußberichtes ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Mehrheit. Angenommen.

Zu den übrigen Teilen des § 48 bis einschließlich § 49 Abs. 3 liegen keine Abänderungsanträge vor.

Ich lasse hierüber unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die diesem Teil des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschußberichtes ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Zu § 49 Abs. 4 liegt ein Abänderungsantrag der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Doktor van Tongel und Genossen vor.

Ich lasse zunächst über § 49 Abs. 4 in der Fassung dieses Abänderungsantrages abstimmen und nur dann, falls sich hierfür keine Mehrheit ergibt, über Abs. 4 in der Fassung des Ausschußberichtes.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem § 49 Abs. 4 in der durch den Abänderungsantrag der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen gegebenen Fassung ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen. Damit entfällt eine Abstimmung über diesen Absatz in der Fassung des Ausschußberichtes.

Zu § 49 Abs. 5 bis einschließlich § 59 Abs. 4 liegen keine Abänderungsanträge vor.

Ich lasse daher hierüber unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die diesem Teil des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschußberichtes ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Es liegt mir ein Antrag der Abgeordneten Dr. Broda und Genossen vor, dem § 59 einen neuen Abs. 5 anzufügen.

Ich lasse hierüber abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die der Neueinfügung eines Abs. 5 in der vom Abgeordneten Doktor Broda und Genossen vorgeschlagenen Fassung ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit. Abgelehnt.

Zu den §§ 60 bis einschließlich 67 Abs. 1 liegen keine Abänderungsanträge vor.

Ich lasse hierüber unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die diesen Teilen des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschußberichtes ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Zu § 67 Abs. 2 liegt ein Abänderungsantrag der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Doktor van Tongel und Genossen vor.

Ich lasse zunächst über § 67 Abs. 2 in der Fassung dieses Abänderungsantrages abstimmen und, falls sich hierfür keine Mehrheit ergibt, über § 67 Abs. 2 in der Fassung des Ausschußberichtes.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem § 67 Abs. 2 in der Fassung des Abänderungsantrages der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen. Damit entfällt die Abstimmung über § 67 Abs. 2 in der Fassung des Ausschußberichtes.

Zu § 67 Abs. 3 bis einschließlich § 70 Abs. 2 lit. a liegen keine Abänderungsanträge vor.

Ich lasse hierüber unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die diesen Teilen des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschußberichtes ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Zu § 70 Abs. 2 lit. b liegt ein Abänderungsantrag der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen vor.

Ich lasse zunächst über Abs. 2 lit. b des § 70 in der Fassung dieses Abänderungsantrages abstimmen und nur dann, falls sich keine Mehrheit hierfür findet, in der Fassung des Ausschußberichtes.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem § 70 Abs. 2 lit. b in der Fassung des Abänderungsantrages der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen. Damit entfällt eine Abstimmung über lit. b in der Fassung des Ausschußberichtes.

Zu § 70 Abs. 3 bis einschließlich § 75 Abs. 1 liegen keine Abänderungsanträge vor.

Präsident

Ich lasse hierüber unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die diesen Teilen des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschlußberichtes ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Es liegt mir nun ein Antrag der Abgeordneten Skritek und Genossen auf Einfügung eines neuen Abs. 2 im § 75 vor.

Wird dieser Antrag angenommen, so würden die bisherigen Abs. 2 bis 4 die Bezeichnung 3 bis 5 erhalten.

Ich lasse über diesen Antrag auf Einfügung eines neuen Abs. 2 abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die der Einfügung eines neuen Abs. 2 im § 75 in der Fassung des Antrages der Abgeordneten Skritek und Genossen ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit. Abgelehnt.

Zu § 75 Abs. 2 in der Fassung des Ausschlußberichtes bis einschließlich § 79 liegen keine Abänderungsanträge vor.

Ich werde hierüber unter einem abstimmen lassen und bitte jene Damen und Herren, die diesen Teilen des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschlußberichtes ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Zu § 80 liegt ein Abänderungsantrag der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen vor.

Ich lasse zunächst über § 80 in der Fassung dieses Abänderungsantrages abstimmen und nur dann, wenn er keine Mehrheit findet, in der Fassung des Ausschlußberichtes.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem § 80 in der Fassung des Abänderungsantrages der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Doktor van Tongel und Genossen ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen. Damit entfällt die Abstimmung über § 80 in der Fassung des Ausschlußberichtes.

Zu § 81 bis einschließlich § 96 Abs. 3 liegen keine Abänderungsanträge vor.

Ich lasse hierüber unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die diesen Teilen des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschlußberichtes ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Zu § 96 Abs. 4 liegt ein Abänderungsantrag der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Doktor van Tongel und Genossen vor.

Ich lasse zunächst über den Abs. 4 in der Fassung dieses Abänderungsantrages und, falls dieser keine Mehrheit finden sollte, in der Fassung des Ausschlußberichtes abstimmen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem § 96 Abs. 4 in der Fassung des Abänderungsantrages der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen. Damit entfällt die Abstimmung über Abs. 4 in der Fassung des Ausschlußberichtes.

Zu § 96 Abs. 5 bis einschließlich § 98 liegen keine Abänderungsanträge vor.

Ich lasse hierüber unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die diesen Teilen des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschlußberichtes ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Zu § 99 Abs. 1 liegt ein Abänderungsantrag der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Doktor van Tongel und Genossen vor.

Ich lasse zunächst über § 99 Abs. 1 in der Fassung des Abänderungsantrages und, falls dieser keine Mehrheit findet, in der Fassung des Ausschlußberichtes abstimmen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem § 99 Abs. 1 in der Fassung des Abänderungsantrages der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen. Damit entfällt die Abstimmung über § 99 Abs. 1 in der Fassung des Ausschlußberichtes.

Zu den übrigen Teilen des § 99 bis einschließlich § 101 Abs. 5 liegt kein Abänderungsantrag vor.

Ich lasse hierüber unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die diesen Teilen des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschlußberichtes ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Zu § 101 Abs. 6 liegt ein Abänderungsantrag der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen vor.

Ich lasse zunächst über Abs. 6 des § 101 in der Fassung dieses Abänderungsantrages abstimmen und, falls keine Mehrheit wäre, in der Fassung des Ausschlußberichtes.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem § 101 Abs. 6 in der Fassung des Abänderungsantrages der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen. Damit entfällt eine Abstimmung über diesen Absatz in der Fassung des Ausschlußberichtes.

Zu § 101 Abs. 7 bis einschließlich § 103 Abs. 5 liegen keine Abänderungsanträge vor.

Ich lasse hierüber unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die diesem

Präsident

Teil des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschlußberichtes ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Zu § 103 Abs. 6 liegt ein Abänderungsantrag der Abgeordneten Skritek und Genossen vor. (*Abg. Dr. van Tongel: Ich bitte um Auszählung!*) Es wird dem Rechnung getragen.

Ich lasse zunächst über § 103 Abs. 6 in der Fassung dieses Abänderungsantrages abstimmen und, falls sich hierfür keine Mehrheit finden sollte, in der Fassung des Ausschlußberichtes.

In diesem Falle werde ich — entsprechend dem mir zugekommenen Antrag — über lit. a getrennt abstimmen lassen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem § 103 Abs. 6 in der Fassung des Abänderungsantrages der Abgeordneten Skritek und Genossen ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. Bitte stehenbleiben! (*Abg. Dr. Pittermann: Aber „ruht“!*) Natürlich, wir sind ja nicht beim Militär und brauchen nicht in Uniform auszugehen. (*Heiterkeit.*) Bitte, Ruhe. (*Nach Stimmzählung:*) 66 zu 80. Das ist die Minderheit. Abgelehnt.

Ich lasse nunmehr über § 103 Abs. 6 in der Fassung des Ausschlußberichtes abstimmen.

Da mir der Antrag vorliegt, über die lit. a des Abs. 6 getrennt abzustimmen, werde ich zunächst über die übrigen Teile des Abs. 6 mit Ausnahme der lit. a abstimmen lassen und sodann getrennt über lit. a selbst.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem § 103 Abs. 6 in der Fassung des Ausschlußberichtes — ausgenommen lit. a — ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Mehrheit. Angenommen.

Ich lasse nunmehr über Abs. 6 lit. a in der Fassung des Ausschlußberichtes abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Die Mehrheit. Angenommen.

Zu § 103 Abs. 7 bis einschließlich § 104 Abs. 5 lit. a liegen keine Abänderungsanträge vor.

Ich lasse daher hierüber unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die diesen Teilen des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschlußberichtes ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Zu § 104 Abs. 5 lit. b liegt ein Abänderungsantrag der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen vor.

Ich lasse zunächst über lit. b in der Fassung dieses Abänderungsantrages abstimmen, falls er keine Mehrheit finden sollte, in der Fassung des Ausschlußberichtes.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem § 104 Abs. 5 lit. b in der Fassung des Abänderungsantrages der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen. Damit entfällt die Abstimmung über die lit. b in der Fassung des Ausschlußberichtes.

Zu § 104 Abs. 5 lit. c bis einschließlich § 107 und der Überschrift zu Abschnitt XI und zu § 108 liegen keine Abänderungsanträge vor.

Ich lasse hierüber unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die diesen Teilen des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschlußberichtes ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Zu § 108 Abs. 1 liegt ein Abänderungsantrag der Abgeordneten Eberhard und Genossen vor.

Ich lasse zunächst über § 108 Abs. 1 in der Fassung dieses Abänderungsantrages abstimmen und, falls dieser keine Mehrheit findet, über § 108 Abs. 1 in der Fassung des Ausschlußberichtes.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem § 108 Abs. 1 in der Fassung des Abänderungsantrages der Abgeordneten Eberhard und Genossen ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit. Abgelehnt.

Ich lasse nunmehr über § 108 Abs. 1 in der Fassung des Ausschlußberichtes abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Mehrheit. Angenommen.

Zu § 108 Abs. 2, 3 und 4 sowie zur Überschrift des § 109 liegen keine Abänderungsanträge vor.

Ich lasse hierüber unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die diesen Teilen des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschlußberichtes ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Bezüglich der ersten drei Zeilen des Abs. 1 des § 109, das ist bis zu Beginn der lit. a, liegt ein Abänderungsantrag der Abgeordneten Eberhard und Genossen vor.

Ich lasse zunächst über diesen Abänderungsantrag und, falls er keine Mehrheit finden sollte, über die Fassung des Ausschlußberichtes abstimmen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem Beginn des Abs. 1 des § 109, das sind die ersten drei Zeilen bis zum Beginn der lit. a, in der Fassung des Antrages der Abgeordneten

Präsident

Eberhard und Genossen ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit. Abgelehnt.

Ich lasse nunmehr über diesen Teil des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschlußberichtes abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Mehrheit. Angenommen.

Zu § 109 Abs. 1 lit. a bis einschließlich lit. h liegt kein Abänderungsantrag vor.

Ich lasse daher über diese Teile des Gesetzentwurfes unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die diesen Teilen in der Fassung des Ausschlußberichtes ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Es liegt mir nun ein Antrag der Abgeordneten Eberhard und Genossen auf Einfügung eines neuen Absatz 2 im § 109 vor. Wird diesem Antrag stattgegeben, würden die bisherigen Absätze 2 bis 5 die Bezeichnung 3 bis 6 erhalten.

Ich bitte jene Damen und Herren, die der Einfügung eines neuen Absatz 2 in der Fassung des Antrages der Abgeordneten Eberhard und Genossen ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit. Abgelehnt.

Zu § 109 Abs. 2 und 3 des Ausschlußberichtes sowie zu den ersten fünf Zeilen des Abs. 4, das ist bis zum Beginn der lit. a, liegen keine Abänderungsanträge vor.

Ich lasse daher über diese Teile des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschlußberichtes unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Zu § 109 Abs. 4 lit. a liegt ein Abänderungsantrag der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen vor.

Ich lasse zuerst über lit. a in der Fassung des Abänderungsantrages abstimmen und nur dann, wenn sich hierfür keine Mehrheit finden sollte, über lit. a in der Fassung des Ausschlußberichtes.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem Abs. 4 lit. a in der Fassung des Abänderungsantrages der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen. Damit erübrigt sich eine Abstimmung über die lit. a in der Fassung des Ausschlußberichtes.

Zu § 109 Abs. 4 lit. b bis einschließlich § 112 Abs. 2 liegen keine Abänderungsanträge vor.

Ich lasse hierüber unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die diesen Teilen des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschlußberichtes ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Zu § 112 Abs. 3 liegt ein Abänderungsantrag der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen vor.

Ich lasse zunächst über diesen Abänderungsantrag abstimmen und, falls er keine Mehrheit finden sollte, über Abs. 3 in der Fassung des Ausschlußberichtes.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem § 112 Abs. 3 in der Fassung des Abänderungsantrages der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen. Damit entfällt die Abstimmung über Abs. 3 in der Fassung des Ausschlußberichtes.

Zu § 112 Abs. 4 bis einschließlich § 119 Abs. 1 liegt kein Abänderungsantrag vor.

Ich lasse über diese Teile des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschlußberichtes unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Zu § 119 Abs. 2 liegt ein Abänderungsantrag der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen vor.

Ich lasse zunächst über diesen Abänderungsantrag abstimmen und, falls er keine Mehrheit finden sollte, über Abs. 2 in der Fassung des Ausschlußberichtes.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem § 119 Abs. 2 in der Fassung des Abänderungsantrages der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen. Damit erübrigt sich die Abstimmung über Abs. 2 in der Fassung des Ausschlußberichtes.

Zu § 119 Abs. 3 bis einschließlich § 127 liegen keine Abänderungsanträge vor.

Ich lasse über diese Teile des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschlußberichtes unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Es liegt mir nun ein Antrag der Abgeordneten Skritek und Genossen auf Einfügung eines neuen § 128 vor. Wird diesem Antrag stattgegeben, so würden die bisherigen §§ 128 bis 136 die Bezeichnung 129 bis 137 erhalten.

Präsident

Ich bitte nunmehr jene Damen und Herren, die dem Antrag der Abgeordneten Skritek und Genossen auf Einfügung eines neuen § 128 in der von diesen vorgeschlagenen Fassung ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit. Abgelehnt.

Zu § 128 des Ausschlußberichtes bis einschließlich § 133 Abs. 6 liegen keine Abänderungsanträge vor.

Ich lasse hierüber unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die diesen Teilen des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschlußberichtes ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Zu § 133 Abs. 7 liegen zwei Abänderungsanträge der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen vor.

Ich lasse zunächst über Abs. 7 in der durch diese Abänderungsanträge gegebenen Fassung abstimmen und nur dann, wenn sich hierfür keine Mehrheit findet, über Abs. 7 in der Fassung des Ausschlußberichtes.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem § 133 Abs. 7 in der durch diese Abänderungsanträge der Abgeordneten Dr. Fiedler, Skritek, Dr. van Tongel und Genossen gegebenen Fassung ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen. Damit erübrigt sich eine Abstimmung über Abs. 7 in der Fassung des Ausschlußberichtes.

Zu § 134 sowie zu den restlichen Teilen des Gesetzentwurfes liegen keine Abänderungsanträge vor.

Ich lasse daher hierüber unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die den restlichen Teilen des Gesetzentwurfes samt Titel und Eingang in der Fassung des Ausschlußberichtes ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Damit ist die zweite Lesung beendet.

Der Herr Berichterstatter beantragt die sofortige Vornahme der dritten Lesung. Wird ein Einwand erhoben? — Das ist nicht der Fall.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem vorliegenden Gesetzentwurf auch in dritter Lesung ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Ich stelle die Einstimmigkeit fest. Der Gesetzentwurf ist somit auch in dritter Lesung angenommen.

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung über die zu diesem Gesetzentwurf eingebrachten Entschließungsanträge.

Es liegen insgesamt vier Entschließungsanträge vor, und zwar:

zunächst ein Entschließungsantrag, der dem Ausschlußbericht beige druckt ist,

ferner ein Entschließungsantrag der Abgeordneten Konir, Dr. Fiedler, Dr. van Tongel und Genossen, betreffend Straßen mit nichtöffentlichem Verkehr,

weitere ein Entschließungsantrag der Abgeordneten Minkowitsch, Dr. Broda, Dr. van Tongel und Genossen, betreffend Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen,

und schließlich ein Entschließungsantrag der Abgeordneten Dr. Broda und Genossen, betreffend die Neugestaltung des Prämiensystems der Kraftfahr-Haftpflichtversicherung.

Ich lasse zunächst über den dem Ausschlußbericht beige druckten Entschließungsantrag abstimmen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Entschließungsantrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Wir kommen zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Konir, Dr. Fiedler, Dr. van Tongel und Genossen, betreffend Straßen mit nichtöffentlichem Verkehr.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Entschließungsantrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Wir gelangen zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Minkowitsch, Dr. Broda, Dr. van Tongel und Genossen, betreffend Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Entschließungsantrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Dr. Broda und Genossen, betreffend Neugestaltung des Prämiensystems der Kraftfahr-Haftpflichtversicherung.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Entschließungsantrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit. Abgelehnt.

Damit sind die Abstimmungen zu diesem Tagesordnungspunkt abgeschlossen.

2. Punkt: Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über die Regierungsvorlage (474 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Binnenschiffahrtsverwaltungs-gesetz geändert wird (583 der Beilagen)

Präsident: Wir gelangen zum 2. Punkt der Tagesordnung: Änderung des Binnenschiffahrtsverwaltungs-gesetzes.

Präsident

Berichterstatter ist der Abgeordnete Libal. Ich bitte um seinen Bericht.

Berichterstatter **Libal**: Hohes Haus! Der gegenständliche Entwurf einer Novelle zum Binnenschiffahrtsverwaltungs-gesetz, BGBl. Nr. 550/1935, hat die gesetzliche Regelung der Verleihung einer Konzession zur gewerbsmäßigen Ausübung der Schifffahrt auf Binnengewässern sowie der Bewilligung eines Überfuhrbetriebes (Fährbetriebes) zum Gegenstand. Unter anderem regelt der vorliegende Gesetzentwurf, inwieweit die gewerbsmäßige Ausübung der Schifffahrt auf Binnengewässern einer Konzession bedarf und unter welchen Voraussetzungen eine solche erteilt werden kann. Weiters legt er fest, unter welchen Umständen eine erteilte Konzession erlischt oder zurückzunehmen ist, und bestimmt schließlich die behördliche Zuständigkeit für diese Maßnahmen.

Der Ausschuß für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 20. Juni 1967 der Vorberatung unterzogen. In der Debatte ergriffen außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Mayr, Frühbauer, Ing. Scheibengraf und Dr. Kranzmayr sowie der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Dipl.-Ing. Dr. Weiß das Wort. Die Regierungsvorlage wurde vom Ausschuß unter Berücksichtigung eines von den Abgeordneten Mayr und Ulbrich gemeinsam gestellten Abänderungsantrages und einer Druckfehlerberichtigung einstimmig angenommen.

Im Namen des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft stelle ich daher den Antrag, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (474 der Beilagen) mit den dem Ausschußbericht angeschlossenen Änderungen die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

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

Präsident: Der Herr Berichterstatter beantragt, General- und Spezialdebatte unter einem vorzunehmen. — Einwand wird nicht erhoben. Wir gehen in die Debatte ein.

Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Dr. Scrinzi. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. **Scrinzi** (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die freiheitliche Fraktion hatte leider nicht Gelegenheit, sich im zuständigen Ausschuß mit der Gesetzesvorlage zu beschäftigen, einer Vorlage, der wir im übrigen unsere Zustimmung geben werden.

Es ist aber doch einiges zu dieser Vorlage gerade für den Vertreter eines Landes zu sagen, in dem die Seeschifffahrt und im besonderen eine

Regelung dieser Schifffahrt im Hinblick auf eine ganze Reihe von Funktionen, die sie dort zu erfüllen hat, außerordentlich wichtig ist.

In Kärnten spielt die Seeschifffahrt keine handels- oder wirtschaftspolitische Rolle. Wir haben keine Wasserwege, auf denen wir einen großen Güterumschlag zu bewältigen hätten, sondern Kärnten ist mit einer Reihe von herrlichen Naturseen gesegnet, die ein beachtliches Kapital — nicht nur an landschaftlicher Schönheit, sondern auch im Hinblick auf die Bedeutung, die dieses Kapitel für eine der wichtigsten Einnahmsquellen Kärntens, nämlich den Fremdenverkehr, hat — darstellen. Die Erhaltung dieses Kapitals, ja mehr noch: seine Vermehrung, wäre eine wichtige Aufgabe.

Zum Teil fallen aber die Agenten für diese Aufgabe in die Kompetenz des Bundes. Ich kann es als Kärntner Abgeordneter begrüßen, daß mit dieser Vorlage, welche ein überholtes, überaltertes und unzureichendes Gesetz abändert und verbessert, das Hohe Haus heute befaßt wird. Allerdings ist zu beklagen, daß sich in der Zwischenzeit, als durch die bekannten und zitierten verfassungsgerichtlichen Entscheidungen eine Art Ex lege-Zustand entstanden war, gezeigt hat, wie notwendig eine rasche Regelung, insbesondere eine Verschärfung der Bestimmungen für die Zulassung zur Führung von Motorschiffen auf den Kärntner Seen — natürlich auf allen österreichischen Seen — ist.

Denn mit diesem Kapital ist zum Teil unter dem Einfluß einer überhitzten Konjunktur Mißbrauch getrieben worden. Wir haben nicht unbeträchtliche Teile dieses Kapitals verwirtschaftet. Diese Verwirtschaftung hat eine der wesentlichen und bisher sichersten Einnahmequellen dieses Bundeslandes erheblich gefährdet. Wenn das Land Kärnten derzeit große Opfer auf sich nehmen muß, um die Schäden, die an den Kärntner Seen angerichtet wurden, auszugleichen, so begrüßen wir es doppelt, daß hier nun endlich Maßnahmen gesetzt werden, die einer weiteren Gefährdung der Reinheit dieser Seen Einhalt gebieten und die Sicherheit der dort erholungsuchenden Gäste, aber natürlich auch der dort erholungsuchenden Landeskinder gewährleisten.

Im § 2 Abs. 5 ist eine Neufassung und eine Erweiterung jener Bestimmungen erfolgt, welche die Zulassung zum Betrieb und zur Führung von Motorfahrzeugen auf den Seen regeln und aufrechterhalten, die zwingende Vorschrift der Konzessionspflicht. Wir hätten es begrüßt, wenn man insbesondere die Bestimmungen für die Motorboote mit hohen Geschwindigkeiten verschärft hätte, wenn man die Bestimmungen bezüglich der Motorbootführer dieser Typen etwa den strengen Vorschriften der Straßenverkehrsordnung angepaßt hätte.

Dr. Scrinzi

Das ist keine platonische Forderung, sondern sie hat sehr reale — ich möchte fast sagen: blutige — Hintergründe. Wir hatten in Kärnten in den letzten Jahren auf Badeseen eine Reihe von schweren, schwersten, zum Teil mit Todesfolge verbundenen Unfällen zu verzeichnen, welche durch Motorbootfahrer verursacht wurden, denen offensichtlich entweder die technischen oder die psychologischen oder moralischen Qualitäten zur Führung derartiger Fahrzeuge gefehlt haben.

Diese Fahrzeuge entwickeln, wie Sie wissen, beachtliche Geschwindigkeiten. Der Geschwindigkeitsrausch, der, wie bei Behandlung des vorhergehenden Tagesordnungspunktes aufgezeigt, seinen hohen Blutzoll auf der Straße fordert, fordert ihn auch, wenn auch vergleichsweise in weit geringerem Umfang, auf den Badeseen. Hier sind eine Reihe von Bestimmungen aufgenommen, die gegenüber dem alten Paragraphen in der Fassung des Gesetzes vom Jahre 1935 eine wesentliche Verschärfung darstellen.

Wir hätten es allerdings begrüßt, wenn man bei der Überprüfung der Konzessionsfähigkeit neben den hier angeführten Instanzen auch insbesondere die seepolizeilichen Behörden angeführt hätte — die natürlich auch vom Landeshauptmann mobilisiert werden können — und wenn man auch die Sicherheitsbehörde zur Geltung gebracht hätte.

Trotzdem bringt der § 2 eine wesentliche Besserung. Er setzt uns auch in den Stand, nicht nur die Frage der Verschmutzung der Gewässer durch derartige Fahrzeuge leichter zu lösen, sondern auch Probleme, wie etwa die der Lärmbekämpfung, leichter zu regeln.

Die Lärmbekämpfung, die ja auch ein gesundheitspolitisches Anliegen ist, liegt uns ganz besonders in unseren Erholungsgebieten am Herzen, und zwar aus Gründen der zunehmenden Lärmschädigung, die wir ganz allgemein bei den Bewohnern hochzivilisierter und technisierter Länder feststellen müssen. Die Zunahme lärmgeschädigter Schwerhöriger im mittleren Lebensalter ist nicht nur ein Problem für die Krankenkassen, sondern ist auch ein Problem im Zusammenhang mit der Frage der Frühinvalidität. Wenn nun der lärmgeplagte Städter, der Erholung suchende Industriearbeiter, der ja sein Dasein zum Teil unter einer unerträglichen Lärmkulisse und einem ständigen Bombardement von Lärm verbringt, vielleicht — wie wir hoffen, in zunehmendem Maße — an einen kleinen Badesee im schönen Kärnten flüchtet, dann gerät er vom Regen in die Traufe und wird dort vom ohrenbetäubenden und trommelfellzerreißenden Lärm der Motorboote sehr bald verjagt. Es gibt nur mehr

wenige Reservate oder Rückzugsgebiete für Leute, die heute im Fremdenverkehrsland Österreich, besonders in seinen südlichen und westlichen Provinzen, Erholungsgebiete suchen, wo sie wirklich auch vor Lärmbelastung gesichert sind. Hier erfüllt das Gesetz eine recht wesentliche Funktion, weil die Möglichkeit für die Überprüfung der Frage, ob es im Hinblick auf die Lärmbelastung und Lärmbelastigung zulässig ist, neue Konzessionen zu erteilen, geschaffen wird.

Im Zusammenhang mit der Änderung des Gesetzes möchte ich noch eine besondere, wenn auch nicht sehr wichtig erscheinende Frage an den zuständigen Herrn Minister stellen. Bei den Konzessionen für Schifffahrtsunternehmungen handelt es sich ja im allgemeinen um kleine Unternehmungen, welche höchstens einige Motorboote betreiben. In einem Land wie Kärnten mit einer so kurzen Saison ist es wichtig, daß die Möglichkeit der auf die Saison begrenzten Konzessionserteilung eingeräumt bleibt. Ich würde aus den Bestimmungen wohl die Möglichkeit herauslesen, weil hier demonstrativ und auch taxativ angeführt ist, daß es befristete Konzessionserteilungen gibt.

Meine Frage geht dahin: Liegt die befristete Konzessionserteilung ausschließlich im Ermessen der zuständigen Behörde, das heißt also, hat es die Behörde in der Hand, aus irgendwelchen Gründen, die in objektiven Umständen im betreffenden Seegebiet etwa oder in subjektiven Umständen des Bewerbers liegen, die Konzessionsfrist zu beschränken? Oder kann auch der Konzessionswerber aus sehr begreiflichen naheliegenden wirtschaftlichen Gründen die Beschränkung der Konzession auf jenen Zeitraum verlangen und auch erteilt bekommen, für den er sie ausüben will, also für die drei, maximal vier warmen Monate, wo die Fremdenverkehrsleute eine Frequenz sichert, daß derartig kleine Unternehmungen auch einigermaßen gewinnbringend betrieben werden können?

Ich würde den Herrn Minister bitten, mir vielleicht diese spezielle Anfrage zu beantworten, die ich über Ersuchen einer Reihe Betroffener in Kärnten hier im Hohen Hause an ihn gerichtet habe.

Im übrigen werden wir, wie ich schon eingangs betont habe, der Vorlage unsere Zustimmung geben. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Präsident: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesminister. Ich erteile es ihm.

Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft Dipl.-Ing. Dr. Ludwig **Weiß:** Herr Abgeordneter! Auf Ihre Frage möchte ich

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß

Ihnen antworten, daß auf Seite 2 der Regierungsvorlage zu lesen ist, daß die Konzession unter der Bedingung erteilt werden kann, daß der Betrieb ganzjährig oder während eines bestimmten Zeitraumes des Jahres ständig zu führen ist. Wir sind der Auffassung, daß auch der Konzessionswerber um eine befristete Konzession ansuchen kann. Sie kann ihm erteilt werden, sie muß ihm natürlich nicht erteilt werden.

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 der Gesetzentwurf mit den vom Ausschuß beschlossenen Abänderungen und unter Berücksichtigung der im Ausschußbericht angeführten Druckfehlerberichtigung in zweiter und dritter Lesung einstimmig zum Beschluß erhoben.

3. Punkt: Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über die Regierungsvorlage (475 der Beilagen): Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik betreffend die Abänderung des Abkommens über die Regelung des Grenzüberganges der Eisenbahnen vom 22. September 1962 (584 der Beilagen)

Präsident: Wir gelangen zum 3. Punkt der Tagesordnung: Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Tschechoslowakischen Republik betreffend die Regelung des Grenzüberganges der Eisenbahnen vom 22. September 1962.

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Landmann. Ich bitte ihn um seinen Bericht.

Berichterstatter **Landmann:** Hohes Haus! Ich bringe den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über die Regierungsvorlage (475 der Beilagen): Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik betreffend die Abänderung des Abkommens über die Regelung des Grenzüberganges der Eisenbahnen vom 22. September 1962.

Gegenständliches Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik hat eine Änderung des Abkommens über die Regelung des Grenzüberganges der Eisenbahnen vom 22. September 1962, BGBl. Nr. 41/1964, zum Inhalt.

Da das Abkommen über die Regelung des Grenzüberganges der Eisenbahnen vom 22. September 1962 als gesetzesändernder Staats-

vertrag vom Nationalrat in der Sitzung am 29. Mai 1963 genehmigt worden ist, darf auch das vorliegende Abkommen gemäß Artikel 50 Abs. 1 B.-VG. nur mit Genehmigung des Nationalrates abgeschlossen werden.

Der Ausschuß für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung vom 20. Juni 1967 der Vorberatung unterzogen und einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause die Genehmigung dieses Abkommens zu empfehlen.

Der Ausschuß für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hält im vorliegenden Falle die Erlassung eines besonderen Bundesgesetzes im Sinne des Artikels 50 Abs. 2 B.-VG. in der Fassung des Bundesverfassungsgesetzes, BGBl. Nr. 59/1964, zur Erfüllung dieses Abkommens für entbehrlich.

Im Namen des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft stelle ich somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik betreffend die Abänderung des Abkommens über die Regelung des Grenzüberganges der Eisenbahnen vom 22. September 1962 (475 der Beilagen) die verfassungsmäßige Genehmigung erteilen.

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

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

Bei der Abstimmung wird dem Abkommen einstimmig die Genehmigung erteilt.

4. Punkt: Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über die Regierungsvorlage (547 der Beilagen): Bundesgesetz über die Pensionsansprüche der nicht unter das Pensionsgesetz 1965 fallenden Pensions(Provisions)parteien der Post- und Telegraphenverwaltung (Post- und Telegraphen-Pensionsgesetz 1967) (586 der Beilagen)

Präsident: Wir gelangen zum 4. Punkt der Tagesordnung: Post- und Telegraphen-Pensionsgesetz 1967.

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Ing. Spindelegger. Ich bitte um seinen Bericht.

Berichterstatter Ing. **Spindelegger:** Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Der Ausschuß für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat die Regierungsvorlage (547 der Beilagen) in seiner Sitzung am 20. Juni 1967 der Vorberatung unterzogen. Der dem Ausschuß zur Vorberatung vorgelegene Gesetzentwurf sieht die teilweise Anwendung der

Ing. Spindelegger

Bestimmungen des Pensionsgesetzes 1965, BGBl. Nr. 340, zugunsten der Pensions(Provisions)parteien der Post- und Telegraphenverwaltung vor, deren Pensionen gemäß § 11 Abs. 2 Pensionsüberleitungsgesetz, BGBl. Nr. 187/1949, durch Verordnung der Bundesregierung vom 17. 7. 1952, BGBl. Nr. 148, nach den Ansätzen des Gehaltsüberleitungsgesetzes zu bemessen sind. Zum Gegenstand sprachen außer dem Berichterstatter der Abgeordnete Frühbauer und der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Dipl.-Ing. Dr. Weiß. Die Regierungsvorlage wurde vom Ausschuß mit Stimmeneinhelligkeit unverändert angenommen.

Namens des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft stelle ich daher den Antrag, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (547 der Beilagen) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Sollten Wortmeldungen vorliegen, beantrage ich, General- und Spezialdebatte unter einem durchzuführen.

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

Wir gehen somit in die Debatte ein. Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Zeillinger. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Zeillinger** (FPÖ): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Der vorliegende Gesetzentwurf, über den der Herr Berichterstatter soeben berichtet hat, beschäftigt sich mit einem verhältnismäßig kleinen Personenkreis, der aber deswegen in seiner Bedeutung nicht zu unterschätzen ist. Es ist aber Gelegenheit, dabei über personalpolitische Probleme, die durch dieses Gesetz erfaßt werden, und Probleme der Post überhaupt einige Worte zu verlieren.

Es kann nicht verschwiegen werden und ist sicher bekannt, daß gerade in letzter Zeit aus dem Bereich der Post- und Telegraphendirektion immer mehr Beschwerden über parteipolitischen Einfluß bei der Besetzung der Stellen und bei der Aufnahme kommen. Das ist umso verwunderlicher, als auf der einen Seite immer wieder erklärt wird, daß die Post unter Personalmangel leide und man interessiert sei, Leute aufzunehmen.

Ich habe nun, nachdem verschiedentlich Leute aus dem Bereich der Post bei uns Abgeordneten waren und darauf verwiesen haben, daß es sich im Laufe des letzten Jahres auch in diesem Bereich wesentlich geändert habe, um konkrete Unterlagen gebeten. Als erstes ist mir nun vor zwei Tagen ein Fall bekannt

geworden, der genau zum gegenständlichen Thema paßt und den ich in Anwesenheit des Herrn Ministers hier zur Kenntnis bringen möchte.

Die Post sucht Mitarbeiter, sie ist bereit, aufzunehmen. Der Betreffende kommt hin, erkundigt sich, an wen er sich zu wenden hat, wird an das Personalbüro verwiesen und verhandelt dort mit jenem Beamten, der die Aufnahme durchzuführen hat. Er hat eine ganze Reihe von Unterlagen beizubringen, er schreibt ein Gesuch, er gibt es ab — immer noch bei dem Beamten, von dem er annimmt, daß er derjenige sei, der das Personalwesen der Post zu leiten hat — und wartet nun auf die Entscheidung.

Nun kommt interessanterweise, bevor die Post sich rührt, eine Mitteilung des ÖAAB, also einer parteipolitischen Organisation, die sich freut, dem betreffenden Aufnahmewerber mitzuteilen — bei der Vorsprache war das nämlich ein AAB-Funktionär und nicht nur eine Amtsperson —, daß der Betreffende im Bereich der Post aufgenommen worden ist.

Der Mann kam damit zuerst zu mir und zeigte es mir. Es steht hier tatsächlich: „Eine offizielle Mitteilung hierüber“ — das ist also die inoffizielle, die Österreichische Volkspartei teilt also inoffiziell zuerst mit, was offiziell das Amt dann erst von sich gibt — „mit der Angabe, wann und wo Sie den Dienst antreten können, wird Ihnen vom Post- und Telegrapheninspektorat zukommen. Allfällige weitere Fragen bitte direkt an meine“ — das bezieht sich jetzt auf den Vertreter des AAB — „Adresse zu richten. Dies zur gefälligen Unterrichtung und Kenntnisnahme.“ Dann steht dort noch genau: Vorsprachen auf dem und dem Zimmer, bei dem Postinspektorat, bei der und der Adresse, dort und dort.

Der Mann hat also alles getan. Er ist nicht mehr zu dem Funktionär Ihrer Partei, Herr Minister, gegangen und hat um das weitere gefragt, sondern er ist zuerst zu einem Abgeordneten gekommen und hat gesagt: Wo sind wir denn in Österreich? Ich habe bei der Post um Aufnahme angesucht und bekomme nun von der Volkspartei die Mitteilung, daß ich aufgenommen werde! — Tatsächlich hat er dann mit späterem Postdatum — offenbar arbeitet die Post, wenn sie für den ÖAAB, also für Ihre Partei, Herr Minister, arbeitet, etwas schneller, hingegen dann, wenn sie für das Amt arbeitet, scheint der Amtsschimmel etwas langsamer zu gehen — die Verständigung über die positive Erledigung seines Ansuchens bekommen, wobei ihm mitgeteilt wird, wann er den Dienst anzutreten hat, wo er zugeteilt wird, welche Dokumente er noch

Zeillinger

beizubringen hat und daß er verbindlich mitteilen soll, ob er bleibt. Da steht übrigens dann gleich die Formel: Sollten wir bis 12. Juni nicht im Besitz Ihrer Antwort sein, nehmen wir an, daß Sie auf eine Verwendung bei unserem Amte verzichten. — Man rechnet also offensichtlich damit, daß sich doch nicht jeder, der zur Post kommt und um Aufnahme er sucht, auch gleich um eine derartig enge Bindung mit der Regierungspartei, mit der ÖVP bewirbt, und hat gleich diese Klausel vorweggenommen.

Ich darf also etwas fragen, Herr Minister: Halten Sie so etwas für richtig? Ich sage es Ihnen ganz ruhig: Es war ein junges Mitglied der Freiheitlichen Partei, das sich eben einmal bei der Stelle beworben hat. Er hat mir nicht ganz geglaubt, als ich ihm gesagt habe: Sie werden Schwierigkeiten haben, wenn Sie nicht bei der Österreichischen Volkspartei sind, in diesem Staate etwas zu werden. Er hat es aber ganz korrekt gemacht, er ist nur zu Beamten gegangen — und ist geendet bei einem Funktionär des Arbeiter- und Angestelltenbundes, der während der Dienstzeit in Diensträumen den Mann für den Arbeiter- und Angestelltenbund erfaßt hat. Das mag hundertmal ein Personalvertreter sein, es haben Beamte der Post den Mann ganz legal zu dem Funktionär Ihrer Partei, Herr Minister, geschickt! Man hat ihn dort, allerdings nur mündlich, darauf aufmerksam gemacht — dabei ist ihm das verdächtig vorgekommen —, wenn er wolle, könne er selbstverständlich dem Arbeiter- und Angestelltenbund beitreten. Er hat das auf Grund meiner Empfehlung vorläufig offengelassen.

Wir wollten einmal sehen, wie das in diesem Staate nach einem Jahr Regierung Klaus weiterläuft. Siehe da: Wir bekamen ganz offiziell das, was uns in hunderten Fällen bereits gesagt wurde: Ihre Partei, Herr Minister, die Österreichische Volkspartei, entscheidet, ob eingestellt wird, wer eingestellt wird. Das geschieht in den Amtsräumen, während der Dienstzeit. Die Organisation Ihrer Partei schiekt die Entscheidung des Amtes aus, sie teilt dem Mann mit, er solle, wenn er noch Fragen habe, wieder in das Amt zu dem betreffenden Funktionär kommen, dort würde man ihm die entsprechenden Auskünfte geben. Und erst nachher bekommt er die amtliche Erledigung auf sein Ansuchen um Einstellung bei der Post. (*Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner übernimmt den Vorsitz.*)

Herr Minister! Wenn solche Mißstände, die wir bisher auf das Bundesheer beschränkt glaubten, nun auch bei der Post um sich greifen ... (*Zwischenruf bei der ÖVP.*) Bitte, Herr Kollege? — (*Abg. Dr. Gorbach: Er hat es vergessen! — Heiterkeit.*) Das ist peinlich!

Sie, Herr Altkanzler, müssen Ihren Parteifreund besser kennen als ich. Ich war nicht in der Lage, diesen Zwischenruf zu hören; ich hätte ihn gern beantwortet.

Sie dürfen sich nicht wundern, wenn junge und tüchtige Leute keine Sehnsucht haben, unter solchen Umständen in den Staatsdienst zu treten. Es ist nicht jedermanns Wille, sich dann, wenn er in den öffentlichen Dienst treten will, dem Parteibuchzwang zu unterwerfen, sich sofort vom Parteiapparat bearbeiten zu lassen. Sie dürfen sich dann nicht wundern, wenn es junge und tüchtige Leute in Österreich ablehnen, unter solchen Umständen zur Post zu gehen. Sie werden sagen: Das ist uns wurscht, wir werden sowieso bald genügend Arbeitslose haben, es genügt uns, wenn wir dann nur mehr Leute der Österreichischen Volkspartei zum Eintritt einladen können.

Ich möchte gleich loyalerweise sagen: Ich kann mir vorstellen, Herr Minister, daß Sie das bis zur Stunde selbst nicht gewußt haben. Sie sehen, es wird ein Unterschied gegenüber einem anderen Fall gemacht, wo wir dem Minister konkret nachweisen konnten, daß er persönlich mit eigener Hand bei so etwas mitgewirkt hat. Es ist durchaus möglich, daß Sie diese Umstände nicht im Detail kennen. Uns Freiheitliche wird daher nicht nur Ihre Stellungnahme, sondern auch Ihre Reaktion auf diesen Fall interessieren. Billigen Sie es, finden Sie es richtig, daß Leute, die sich um eine Stellung im öffentlichen Dienst im Bereich der Post bemühen, statt von einer Amtsperson auf eine Amtsperson, auf einen Funktionär des AAB verwiesen werden? Dieser ist zwar eine Amtsperson, ist aber in der glücklichen Lage, zu sagen: Wenn er hereinkommt und ich sage: Guten Morgen, nehmen Sie Platz!, bin ich eine Amtsperson. Dann lade ich ihn ein, dem AAB beizutreten, da bin ich Funktionär des AAB. Hernach nehme ich mit ihm das auf, was er alles braucht, da bin ich wieder Amtsperson, so dann werde ich ihm eine Zuschrift senden, in der steht, daß er aufgenommen worden ist, da bin ich wieder Funktionär des AAB. Das läßt man ein paar Tage liegen, und womöglich ist es dann derselbe — das kann ich nicht beurteilen —, welcher dann für den Amtsleiter die Aussendung vorbereitet.

Das sind Zustände, die im höchsten Maße unerfreulich sind, da sie die überwiegend hochanständige und korrekte Beamtenschaft in Verruf bringen. Damit tun Sie alles, um zu einer negativen Auslese im öffentlichen Dienst zu kommen.

Ich darf Sie daher, Herr Minister, bitten, die grundsätzliche Frage zu beantworten, ob Sie es billigen, daß Leute, die sich um einen

Zeillinger

Posten bei der Post bewerben, sofort von einer Partei politisch erfaßt werden, daß das Amt zuerst der Partei die Entscheidung mitteilt und die Partei sie dem Betreffenden mitteilt, oder ob Sie Vorsorge treffen werden, diese Zustände abzustellen. Man kann natürlich alles begründen; es hat sogar Minister Prader seine Verhaltensweise begründet. Aber wir könnten uns auch vorstellen, daß Sie sagen werden: Das mag passiert sein, ich bin jedoch entschlossen, die mir unterstellten Angestellten und Ämter darauf aufmerksam zu machen, daß dies nicht dem Geiste unserer Verfassung und nicht unseren Gesetzen entspricht; ich werde bemüht sein, dafür zu sorgen, daß die Post wieder aus dem Drucke der Parteipolitik herausgenommen wird. (*Abg. Steininger: Nein, das tut er nicht!*)

Diesen ersten Fall grundsätzlicher Art habe ich damit dem Herrn Minister zur Kenntnis gebracht und möchte ihn nunmehr um seine Stellungnahme bitten. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesminister für Verkehr Dr. Weiß. Ich erteile es ihm.

Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Dipl.-Ing. Dr. Ludwig **Weiß**: Herr Abgeordneter Zeillinger! Ich möchte feststellen: Es ist die erste Beschwerde, die ich während meiner Amtszeit bekommen habe, daß angeblich eine Aufnahme nicht korrekt vor sich gegangen ist. Wenn Sie mich um meine Stellungnahme fragen, kann ich Ihnen sagen: Ich billige es nicht, wenn von einem Büro, von einem staatlichen Amt aus eine Parteistelle verständigt wird.

Ich möchte Ihnen aber im Zusammenhang mit den Aufnahmen folgendes sagen: Es besteht eine Personalvertretung, und es gibt die Vorschrift, daß bei Neuaufnahmen das Einvernehmen mit der Personalvertretung hergestellt wird. Es ist also absolut möglich — und es muß gar nicht sein, daß der betreffende Beamte irgendwie daran schuld ist —, daß diese Mitteilung von der Personalvertretung, in der natürlich auch ÖAAB-Leute sitzen, an den betreffenden Aufnahmewerber ergangen ist. (*Abg. Dr. Gorbach: So wird es gewesen sein!*)

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen.

Der Herr Berichterstatter verzichtet auf ein Schlußwort.

Wir kommen zur Abstimmung.

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

5. Punkt: Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über die Regierungsvorlage (552 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetz abgeändert wird (585 der Beilagen)

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Wir kommen zum 5. Punkt der Tagesordnung: Abänderung des Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetzes.

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Scherrer. Ich bitte.

Berichterstatter **Scherrer**: Hohes Haus! Namens des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft habe ich über die Regierungsvorlage (552 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetz abgeändert wird, wie folgt zu berichten:

Durch den vorliegenden Entwurf einer Novelle zum Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetz, BGBl. Nr. 26/1964, soll den finanziellen Erfordernissen Rechnung getragen werden, die sich im Zusammenhang mit dem geplanten weiteren Ausbau des österreichischen Fernsprechnetzes in den Jahren bis 1972 ergeben.

Der Ausschuß für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 20. Juni 1967 der Vorberatung unterzogen. Über den Gegenstand sprachen außer dem Berichterstatter der Abgeordnete Ing. Scheibengraf und der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Dipl.-Ing. Dr. Weiß. Die Regierungsvorlage wurde mit Stimmeneinhelligkeit unverändert angenommen.

Namens des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft stelle ich daher den Antrag, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (552 der Beilagen) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

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

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Danke. Es ist beantragt, General- und Spezialdebatte unter einem durchzuführen. — Kein Einwand. Dann gehen wir in die Debatte ein.

Ich er eile dem Herrn Abgeordneten Mayr als erstem Redner das Wort.

Abgeordneter **Mayr** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Wir Abgeordneten der Regierungspartei begrüßen die Novellierung des Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetzes und danken dem Herrn Bundesminister Weiß für seine diesbezügliche Initiative. Ich glaube aber, daß Grund dafür vorliegt, daß sich alle Abgeordneten des Hohen Hauses über dieses Gesetz freuen können.

Mayr

Nicht zuletzt werden sich aber jene Bevölkerungskreise freuen, die bis heute der segensreichen Fernsprecheinrichtung nicht teilhaftig wurden. Ich denke hier besonders an die vielen ländlichen Bezirke, wo überhaupt noch keine Fernsprechmöglichkeit besteht und es im öffentlichen Interesse liegt, daß so eine Verbindung geschaffen wird. Dieses Gesetz schafft nun die Voraussetzung dafür.

Aber auch jene Bevölkerungskreise, in deren Gebiet es noch keine Vollautomatisierung gibt, werden dieses Gesetz freudig begrüßen, da bis zum Jahre 1972 die Vollautomatisierung nach diesem Gesetz abgeschlossen sein soll.

In seiner ursprünglichen Fassung vom 5. Februar 1964 legte das Gesetz einen Kreditrahmen von 3689 Millionen Schilling fest, der die Basis eines 6-Jahres-Programms war. Bei diesem Kreditrahmen war das damalige Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen ermächtigt, Bestellungen durchzuführen, die der Erweiterung des Telephonnetzes um jährlich 30.000 Hauptanschlüsse sowie der Fortführung der Vollautomatisierung des Fernsprechverkehrs dienen sollten.

In den Jahren 1964 bis einschließlich 1967 wurden für Fernsprechinvestitionen Leistungsaufträge an die Wirtschaft in der Höhe von insgesamt 4266 Millionen Schilling vergeben, die sich aus den erwähnten und im Bericht beziehungsweise im Gesetz genannten Beträgen zusammensetzen. Der größere Teil dieses Betrages wurde für Erweiterungsinvestitionen, also für die Herstellung neuer Telephonanschlüsse, neuer Vermittlungseinrichtungen und Leitungen aufgewendet. Das war sicherlich eine sehr erfreuliche Feststellung. Damit wurde die Bestellermächtigung des Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetzes bereits im Jahre 1967 zur Gänze in Anspruch genommen, weshalb zur zügigen Fortsetzung der Investitionen eine Novellierung dieses Gesetzes notwendig geworden war.

Zur Inanspruchnahme der gesetzlichen Bestellermächtigungen in einem höheren Ausmaß, als es der ursprüngliche Finanzierungs- und Tilgungsplan für die Jahre 1964 bis 1967 vorsah, führten folgende Umstände, wie Sie auch aus den Erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage im Detail entnehmen konnten — ich will sie nur ganz kurz anführen —:

1. Zurückbleiben der Zuteilung nicht zweckgebundener Budgetmittel für die daraus zu finanzierenden 20.000 Hauptanschlüsse pro Jahr gegenüber den ursprünglichen Erwartungen und dementsprechend höherer Verbrauch der zweckgebundenen Mittel im Kreditrahmen des Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetzes;

2. Herstellung von mehr als den pro Jahr vorgesehenen insgesamt 50.000 Hauptanschlüssen, und zwar 223.000 in diesem Zeitraum anstatt 200.000; dies war deshalb notwendig, um der steigenden Nachfrage nach Telephonanschlüssen besser gerecht werden zu können, und

3. Schmälerung des Auftragsvolumens durch die allgemeine Preis- und Lohnentwicklung, da die Aufwandsdaten des Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetzes auf der Preisbasis 1963 erstellt worden waren.

Während also die Erweiterungsinvestitionen auf dem Fernsprechsektor im Zeitraum 1964 bis 1967 über die Planung wesentlich hinausgingen, mußte das Programm zur Vollautomatisierung des Fernsprechnetzes gegenüber den ursprünglichen Zielen etwas zurückbleiben, weil die Post solche Investitionen, die höhere Einnahmesteigerungen erwarten ließen, zwangsläufig vorziehen mußte. Dabei handelte es sich unter anderem auch um den Ausbau des Selbstwählfernverkehrs mit automatisierten Netzen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz sowie des halbautomatischen Fernsprechverkehrs mit einer Reihe anderer Länder.

Die dadurch bewirkte günstige Einnahmementwicklung kommt nun der Fortführung der Vollautomatisierung im Inland zugute. Es ist verständlich, daß in manchen Restgebieten die Vollautomatisierung aufwendiger wird, wobei als erschwerend hinzukommt, daß der Einnahmenezuwachs in diesen Gebieten im umgekehrten Verhältnis zum Aufwand steht. Während die Herstellung eines neuen Telephonanschlusses im Bundesdurchschnitt mindestens 12.000 S kostet, beläuft sich der Aufwand für einen einzigen Telephonhauptanschluß in einzelnen Netzgruppen bei ungünstiger Lage heute bereits auf einen Betrag bis zu 100.000 S und darüber.

Es ist sehr erfreulich, daß der Herr Bundesminister es nun als eine seiner vordringlichsten Aufgaben angesehen hat, ein neues Investitionsprogramm für den Endausbau des Fernsprechnetzes erstellen zu lassen, das für die Jahre 1968 bis 1972 einen Aufwand von insgesamt 7970 Millionen Schilling zusätzlich vorsieht, dessen Bedeckung faktisch zur Gänze durch eigene Mittel der Post- und Telegraphenverwaltung sichergestellt ist. Somit erhöht sich für den gesamten Zeitraum 1964 bis 1972 die Bestellermächtigung auf fast 11 Milliarden Schilling — eine sehr beachtliche Leistung.

Durch dieses Programm werden nun

1. die Vollautomatisierung bis zum Jahre 1972, wie erwähnt, zum Abschluß gebracht werden können und

Mayr

2. durch Erweiterungsinvestitionen die Einschaltung von jährlich 60.000 Telephonhauptanschlüssen gewährleistet werden.

Wie schon ein Vergleich der Fernsprechte Österreichs — nur 15 Sprechstellen pro 100 Einwohner Ende 1966 — und der Schweiz — interessanterweise 39 Sprechstellen pro 100 Einwohner — zeigt, ist eine Sättigung des Bedarfes auf diesem Gebiet vorläufig nicht zu erwarten.

Das neue Programm wird aber dazu beitragen, daß die Wartezeiten der Bewerber um neue Telephonanschlüsse erheblich verkürzt werden. Ende 1966 standen 59.887 auf der Warteliste, obwohl im gleichen Jahr die Zahl der Hauptanschlüsse um 56.977 vermehrt werden konnte und als Voraussetzung hierfür Orts- und Fernnetze ausgebaut sowie Wahlamtseinrichtungen neu geschaffen beziehungsweise erweitert wurden. Ende März 1967 betrug die Zahl der derzeit nicht herstellbaren Anschlüsse bereits rund 66.000, wovon rund 38.500 allein auf Wien entfielen.

Durch die im Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetz verankerte Zweckbindung der Mehreinnahmen aus den Fernsprechgebühren ist die Gewähr dafür gegeben, daß die von den Fernsprechteilnehmern aufgebrauchten Mittel auch diesen selbst zugute kommen. Mit dem weiteren Ausbau des Netzes wird sich die Übertragungsqualität verbessern und die Wartezeit wegen überlasteter Leitungen verringert werden.

Mit diesen Maßnahmen hat der Herr Bundesminister für den endgültigen Übergang von der Improvisation zur dauerhaften Sanierung des österreichischen Fernsprechwesens vorgesorgt. Der folgende Überblick soll Ihnen das derzeitige Automatisierungsprogramm im einzelnen kurz aufzeigen:

Für das Jahr 1968 ist vorgesehen: die Einbeziehung der Netzgruppe Bruck an der Leitha sowie der Verbundamtsbereiche Neusiedl am See, Jois, Fürstenfeld, Breitenfurth, Zwettendorf, Kaumberg, Kilb, Langenlois, Puchentuben, Gaflenz, Weyer, Hollenstein, Ybbsitz, Euratsfeld, Aschbach, Waldhausen, Altenmarkt, Zwettl, St. Valentin, Haag, Sattledt, Raab, Riedau, Lamprechten, Andorf, Vöcklamarkt, Mattighofen, Braunau, Deutschlandsberg in den Selbstwählfernverkehr.

Im Jahre 1969 werden die Netzgruppenbereiche Stainach, Judenburg, Knittelfeld sowie die Verbundamtsbereiche Güssing, Neulengbach, Scheibbs, Knittelfeld, um nur die wichtigsten zu nennen, in den Selbstwählfernverkehr einbezogen werden.

Für 1970 ist die Einbeziehung von Frauenkirchen, Tattendorf, Großpetersdorf, Groß-

Gerungs, Gmünd und Heidenreichstein sowie der Verbundamtsbereiche Scheifling und Murau vorgesehen.

1971 werden die letzten Teile des Pinkatales sowie die restlichen Teile der Netzgruppe Bruck, also Trautmannsdorf und Mannersdorf, einbezogen werden sowie Zistersdorf, Horn, Geras, Hollabrunn, Retz, ferner die Netzgruppe Kirchdorf, Windischgarsten, die Verbundämter St. Gallen sowie die noch nicht automatisierten Bereiche von Stainach, Gröbming, Haus und Schladming.

Die 1972 einzubeziehenden Gebiete, somit die letzten noch nicht automatisierten Teile Österreichs, werden das Bild abrunden: Mureck, Poysdorf, Laa an der Thaya, Weitersfelden, Freistadt und das Endamt Turrach.

Sehr geehrter Herr Minister! In diesem Zusammenhang möchte ich Sie höflichst ersuchen, prüfen zu lassen, ob nicht die Fremdenverkehrsgebiete und jene Gebiete, die als Hoffungsgebiete zu bezeichnen sind und noch am weitesten hinter der durchschnittlichen Entwicklung liegen, im Programm vorgezogen werden können. Ich denke da insbesondere an das Mühlviertel und an das Waldviertel, aber als Abgeordneter des Traunviertels darf ich auch das Fremdenverkehrsgebiet Pyhrnbahn mit seinem Bezirksort Kirchdorf an der Krems erwähnen. Sollte dies aus technischen Gründen nicht möglich sein, ersuche ich, wenigstens den Ortswahlbetrieb in diesen Gebieten ehestens auszubauen und damit auch für neue Hauptanschlüsse zu sorgen.

Besonders möchte ich aber auch noch auf die ländlichen Gebiete verweisen, die zum Teil noch sehr vernachlässigt sind. Ich habe als Abschnittskommandant der Freiwilligen Feuerwehr vielfach feststellen müssen, daß es in Gebieten, wo kein Fernsprechananschluß oder kein öffentlicher Anschluß besteht, oft zu großen Katastrophen führen kann, wenn die Verständigung zu lang dauert.

Ich darf zusammenfassend sagen, daß mit dieser Gesetzesnovelle Österreich in die Lage versetzt wird, ein Nachrichtenwesen zu erhalten, das erheblichen Anteil an der Steigerung der Produktivität der Gesamtwirtschaft aufweist. Das Fernmeldewesen wird dadurch einen entscheidenden Beitrag zur Lösung der wirtschaftlichen Aufgaben zu leisten haben, die Österreich im Herzen eines hochindustrialisierten Kontinents gestellt sind. Nicht zuletzt wird der österreichischen Fernmeldeindustrie die Sicherung der Finanzierung der für die kommenden fünf Jahre vorgesehenen Fernmeldeinvestitionen Ansporn zur Ausnützung aller Möglichkeiten bieten, die der fernmelde-technische Fortschritt bietet.

Mayr

Ich darf namens meiner Partei erklären, daß wir diesem Gesetz sehr gern unsere Zustimmung geben. *(Beifall bei der ÖVP.)*

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

Abgeordneter Ing. **Scheibengraf** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Am 5. Februar 1964 wurde das bestehende Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetz von diesem Hohen Hause verabschiedet. Für die SPÖ hatte ich damals die Ehre, hiezu Stellung zu nehmen. Die Österreichische Volkspartei nahm damals zu diesem Gesetz im Hohen Haus selbst nicht Stellung.

Mit der Behandlung dieser Regierungsvorlage wird nun dieses bestehende Gesetz abgeändert. Dadurch soll eine wesentliche Ausweitung der Investitionskredite für die Fortsetzung der Automatisierung, vor allem aber der weitere Ausbau des Fernsprechnetzes ermöglicht werden.

Die bisher im Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetz 1964 erteilte Bestellermächtigung wird sehr stark erhöht, und zwar von 3,7 Milliarden auf fast 11 Milliarden Schilling. Auch die normalen Budgetmittel werden um 320 Millionen erhöht, was 19 Prozent entspricht. Der dem geänderten Gesetz zugehörige Finanzplan schließt die erste Etappe mit 1967 mit dem Rahmen 1964/69 ab und eröffnet eine zweite Etappe 1968/72 des weiteren Ausbaues.

Wir Sozialisten begrüßen in mehrfacher Hinsicht diese Regierungsvorlage. Die Behandlung derselben gibt Anlaß zu Rück- und Ausblick. Zuerst möchte ich einige Entwicklungsschwierigkeiten des bestehenden Gesetzes in Erinnerung rufen:

Innerhalb des seinerzeitigen Zehnjahresplanes der Koalitionsregierung 1954/63 war es nicht möglich, den Fernsprechbetrieb innerhalb einer langfristigen Finanzplanung zu einer modernen Entwicklungsphase zu bringen. Die damaligen Minister haben sich ständig um eine solche längerfristige Finanzplanung bemüht. Ich darf erinnern, daß der Herr Minister außer Dienst Probst damals anscheinend durch seinen Vortrag im Verkehrsausschuß der Kammer der gewerblichen Wirtschaft das Eis gebrochen hat, um überhaupt die damals laufenden Verhandlungen zu einem endgültigen Abschluß zu bringen. Es kam dann zu der Regierungsvorlage für das bestehende Gesetz, die Behandlung im Parlament erfolgte und, wie schon erwähnt, seine Verabschiedung am 5. Februar 1964. Der Ermächtigungsrahmen war damals mit 3,7 Milliarden festgelegt, der Zeitlauf 1964 bis 1969.

Nun muß ich aber hier folgendes vermerken: Trotz der sogenannten zusätzlichen Mehrein-

nahmen 1965 von zirka 170 Millionen Schilling, also jener Mehreinnahmen, die über den sogenannten Rahmen fürs Budget plus der Annuitätendeckung für die langfristige Planung hinaus möglich wurden, war es damals nicht möglich, eine Aufstockung der Budgetmittel zu erreichen. Dementsprechend haben die Wartezeiten für Telephonanschlüsse für die Bewerber zugenommen, aber auch ihre Zahl hat zugenommen. Es war nur auf Vorgriff die Möglichkeit gegeben, nicht noch höhere Wartezeiten zu erreichen.

Die Planung von 1964 sah den gesamten Ausbau vor. Der ausgehandelte Finanzierungsplan legte einen Teilausbau fest. Das brachte natürlich besondere Schwierigkeiten für die Bauloswahl. Eingeschränkte Finanzierungsrahmen sind Fallstricke und Tiefschläge gegen jede technische Planung. Trotzdem stellten wir damals fest, daß das bestehende Gesetz ein großer Fortschritt gegenüber dem Verhalten von Kreisen der damaligen Österreichischen Volkspartei war. Die Maßnahmen, die dadurch gesetzt werden konnten und dank der gewissenhaften Planung und Teilausführung zur Durchführung gelangten, haben einen großen Schritt auf dem Gebiet der Erweiterung unseres Fernsprechverkehrs gebracht und den Verkehr selbst ausgeweitet.

Mein Vorredner hat vom Ende der Improvisation gesprochen. Das Ende der Improvisation, Herr Kollege Mayr, war im Jahre 1964 gegeben, denn in dem Augenblick, als eine wirkliche Finanzierungsplanung möglich war, war auch eine technische Entwicklung und eine technische Durchführung möglich.

Auch die Erläuternden Bemerkungen beweisen dies durch Zahlen: Wir hatten 1963 an Ortsverkehrsautomatisierungen 93 Prozent erreicht, im Jahre 1966 waren es 96 Prozent. Sie haben also noch 4 Prozent der Ortsverkehrsnetze zu automatisieren.

Im Fernsprechverkehr — gemeint ist damit der innerösterreichische Fernsprechverkehr — haben wir 1963 77 Prozent automatisiert, im Jahre 1966 fast 90 Prozent — genau 89,27 Prozent — des aktiven und passiven Selbstwahlverkehrs ermöglichen können. Das ist also der tatsächliche Stand.

Aus diesen Zahlen geht hervor, was mit den verhältnismäßig wenigen Mitteln und mit dem verhältnismäßig eng gespannten Rahmen erreicht werden konnte. Es ist keine Frage — und hier stimme ich Ihnen vollkommen zu —, daß die letzten Prozentsätze aufwendigerer Errichtungen bedürfen und daß vor allem die Amortisation in einer weitaus ungünstigeren Zeit verläuft.

Heute wird die Behinderung des an und für sich nachgewiesen günstig finanzierbar gewe-

Ing. Scheibengraf

senen rascheren Ausbaues unseres Fernmeldewesens sichtbar. Verhinderter Ausbau und Risikounlust seitens der Österreichischen Volkspartei damals mußten heute mit einer Gebührenerhöhung bezahlt werden, ohne damit den Stand anderer westlicher Industrieländer auch nur annähernd erreichen zu können.

Wir haben hier auch noch das Zeitproblem mit einzukalkulieren, in welchem wir nicht nur von einer Entwicklung weg weiterbauen konnten, sondern Österreich war ja durch die Kriegsverheerungen entsprechend in Mitleidenschaft gezogen, vor allem die Zentren des Fernmeldeverkehrs.

In diesem Zusammenhang möchte ich aber meine bereits im Ausschuß gemachten Hinweise noch wiederholen, daß, obwohl nunmehr mit höheren normalen Budgetmitteln zu rechnen ist, die Wagenmisere beim Fernsprechaußendienst nicht behoben wird, es trotz aller technischen Einrichtungen zu größten Schwierigkeiten und Hemmungen im Verkehr kommen kann. Ich darf also hier erwarten, daß gerade auf diesem Gebiete jenen Menschen, die den schwersten Dienst zu erbringen haben, durch die Zurverfügungstellung der entsprechenden Mittel auch entsprechend geholfen wird, ihren Dienst so zu versehen, wie dies verlangt wird.

Und nun auch noch ein paar Worte zur Bedeutung dieses staatlichen Dienstsektors für unsere Wirtschaft. Es ist hier schon festgestellt worden, daß sowohl die österreichische private wie auch die verstaatlichte Schwachstromindustrie ein außerordentliches Interesse an einer geplanten Abwicklung der Technisierung auf diesem Gebiete hat. Gerade das war es, was wir auch in den Jahren vorher vermißt haben, sodaß sich vor allem in den Entwicklungsjahren nach 1959 gerade diese Industrie in unserem Lande nicht so entwickeln konnte wie anderswo. Statt mit effektiven Aufträgen des Staates rechnen zu können, war man hier tatsächlich beim Improvisieren und mußte improvisieren, weil damals in der Regierung keine Einigung über eine entsprechende längerfristige Finanzierung erreicht werden konnte.

Auch die Schäden in der gesellschaftlichen Entwicklung sehen wir heute durch diesen Ausfall. Ich will darauf nicht mehr zurückkommen.

Der Fernsprechverkehr in Stadt und Land — das ist wohl heute jedem bekannt — ist kein Luxus mehr, sondern ein beachtbarer Teil unserer Infrastruktur. Es wurde hier schon die Schweiz zum Vergleich herangezogen. Es ist tatsächlich so, daß nicht nur die Zahl der Sprechstellen außerordentlich überragt, sondern daß auch die Hauptanschlußzahl die dreifache Österreichs ist, bezogen auf 100 Einwohner.

Viele Orte der Länder Steiermark, Niederösterreich, Oberösterreich und des Burgenlandes haben heute bereits größte Schwierigkeiten mit dem Fremdenverkehr vor allem für Ausländer. Ihnen sind Orte uninteressant, wo sie über den Selbstwählfernverkehr die Zentren, von denen sie kommen, nicht erreichen können.

Ich darf damit zum Schluß kommen und sagen, daß wir heute wie damals die Änderung wie das Gesetz begrüßen, daß wir damit den Bediensteten des Fernmeldedienstes die besten Glückwünsche auf ihren Weg geben und nur hoffen, daß damit eine entsprechende Produktionsplanung auch für die Betriebe möglich wird, die in der letzten Zeit unter großen Schwierigkeiten arbeiten mußten. Ich meine damit die Schwachstromwerke, die ja in der letzten Zeit des öfteren Gegenstand von Auseinandersetzungen und Gesprächen waren.

Für die sozialistische Fraktion kann ich also mitteilen, daß wir dieser Gesetzesänderung gern zustimmen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Zum Wort hat sich niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen.

Der Herr Berichterstatter verzichtet auf ein Schlußwort. Wir stimmen ab.

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

6. Punkt: Bericht des Unterrichtsausschusses über die Regierungsvorlage (496 der Beilagen): Bundesgesetz über äußere Rechtsverhältnisse der griechisch-orientalischen Kirche in Österreich (587 der Beilagen)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Wir behandeln den 6. Punkt der Tagesordnung: Äußere Rechtsverhältnisse der griechisch-orientalischen Kirche in Österreich.

Berichterstatter ist Herr Dipl.-Ing. Tschida. Ich bitte.

Berichterstatter Dipl.-Ing. Tschida: Herr Präsident! Hohes Haus! Der der Ausschußberatung zugrunde gelegene Gesetzentwurf setzt sich zum Ziel, den bestehenden tatsächlichen und rechtlichen Zustand im Bereich der äußeren Angelegenheiten der griechisch-orientalischen Kirche zu kodifizieren. Er schließt eine Lücke auf dem Gebiet des Staatskirchenrechts und stellt dabei auf den verfassungsrechtlichen Grundsatz der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung im Sinne des Artikels 18 Abs. 1 Bundes-Verfassungsgesetz ab. Darüber hinaus eröffnet er auch eine einwandfreie gesetzliche Grundlage für die staatliche Anerkennung neuer Kirchengemeinden.

Der Unterrichtsausschuß hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 20. Juni

4858

Nationalrat XI. GP. — 61. Sitzung — 23. Juni 1967

Dipl.-Ing. Tschida

1967 in Verhandlung gezogen. Im Zuge seiner Beratungen hat der Unterrichtsausschuß zu § 11 des Gesetzentwurfes die Feststellung getroffen, daß die Frage, ob ein „berechtigtes Interesse“ im Sinne dieser Bestimmung besteht, nach der gesamten Rechtsordnung zu beurteilen ist. Damit gilt hiefür gleiches wie für die Auslegung des Parteibegriffes nach § 8 AVG. 1950.

Soweit der vorliegende Gesetzentwurf Bestimmungen enthält, welche von Rechtsvorschriften abweichen, die für andere gesetzlich anerkannte Kirchen oder Religionsgesellschaften gelten, erfordert dies die Berücksichtigung der besonderen Struktur der griechisch-orientalischen Kirche in Österreich. Eine solche sachgerechte Differenzierung entspricht daher dem staatlichen Verfassungsrecht. Aus der vorgesehenen gesetzlichen Regelung über die äußeren Rechtsverhältnisse der griechisch-orientalischen Kirche in Österreich können keine rechtlichen Schlußfolgerungen für äußere Rechtsverhältnisse anderer gesetzlich anerkannter Religionsgemeinschaften gezogen werden.

Nach einer Debatte, an der sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Dr. Broda, Dr. Stella Klein-Löw, Dr. Geißler, Dipl.-Ing. Dr. Leitner sowie der Herr Bundesminister für Unterricht Dr. Piffel-Perčević beteiligten, wurde der Gesetzentwurf mit Stimmeneinhelligkeit angenommen.

Der Unterrichtsausschuß stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (496 der Beilagen) mit den dem Ausschlußbericht angeschlossenen Abänderungen die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Falls eine Debatte gewünscht wird, bitte ich, in dieselbe einzutreten.

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Für die Debatte ist vorgeschlagen, General- und Spezialdebatte unter einem durchzuführen. Ist dagegen ein Einwand? — Es ist nicht der Fall. Dann gehen wir in die Debatte ein.

Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Dr. Geißler. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. Geißler (ÖVP): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Durch den vorliegenden Gesetzentwurf soll eine moderne staatskirchenrechtliche Neuordnung der äußeren Rechtsverhältnisse der griechisch-orientalischen Kirche in Österreich begründet werden. Die derzeitigen gesetzlichen Grundlagen müssen als nicht ausreichend und nicht genügend fundiert angesehen werden.

Während zwischen dem österreichischen Staat und der katholischen Kirche, der evangelischen Kirche, der israelitischen Religionsgesellschaft und der altkatholischen Kirche klare

und geordnete Rechtsbeziehungen auf Grund von konkordatären beziehungsweise gesetzlichen Bestimmungen bestehen, gibt es für die griechisch-orientalische Kirche nur zwei kurze Vorschriften aus den Jahren 1864 und 1893.

Der Umfang dieser Vorschriften ist so dürftig, daß bezweifelt werden muß, ob sie eine ausreichende Ermächtigung für die staatliche Gesetzesvollziehung bei der Behandlung äußerer Angelegenheiten der griechisch-orientalischen Kirche darstellen. Dazu kommt, daß es derzeit keine gesetzliche Grundlage für die künftige staatliche Anerkennung von orthodoxen Kirchengemeinden gibt.

Gegenwärtig bestehen in Österreich vier staatlich anerkannte Kirchengemeinden der griechisch-orientalischen Kirche; es sind dies: die griechisch-orientalische Kirchengemeinde zur heiligen Dreifaltigkeit, die griechisch-orientalische Kirchengemeinde zum heiligen Georg, die serbische griechisch-orientalische Kirchengemeinde zum heiligen Sava und die rumänische griechisch-orientalische Kirchengemeinde zur heiligen Auferstehung. Daneben bestehen eine Anzahl von orthodoxen Gemeinden, die bisher gesetzlich nicht anerkannt worden sind.

Die Regierungsvorlage 496 der Beilagen will nun eine klare staatskirchenrechtliche Ordnung auf moderner Grundlage schaffen und eine Kodifizierung der bestehenden tatsächlichen und rechtlichen Zustände im Bereiche der äußeren Angelegenheiten der griechisch-orientalischen Kirche vornehmen.

In enger Zusammenarbeit mit den zuständigen kirchlichen Organen der griechisch-orientalischen Kirchengemeinden wurde diese Vorlage vom Unterrichtsministerium sehr gewissenhaft erarbeitet. Dabei war auf die besondere Struktur dieser Kirche Bedacht zu nehmen.

Der Entwurf enthält daher verschiedene Rechtsvorschriften, die von ähnlichen Vorschriften für andere gesetzlich anerkannte Kirchen oder Religionsgemeinschaften mehr oder minder stark abweichen.

Es können aber, und das sei besonders hervorgehoben, aus der vorgesehenen gesetzlichen Regelung über die äußeren Rechtsverhältnisse der griechisch-orientalischen Kirche in Österreich keine wie immer gearteten rechtlichen Schlußfolgerungen für die äußeren Rechtsverhältnisse anderer gesetzlich anerkannter Kirchen gezogen werden.

Es war ein besonderer Wunsch der evangelischen Kirche in Österreich, diese Klarstellung zu treffen. Sowohl in den Erläuternden Bemerkungen als auch im Ausschlußbericht ist, diesem Anliegen entsprechend, ein diesbezüglicher Passus aufgenommen worden.

Dr. Geißler

Da allen weiteren Wünschen, Anregungen und auch Bedenken anderer Ministerien und Behörden bei der Bearbeitung des Gesetzentwurfes Rechnung getragen wurde, begrüßen wir diese Regierungsvorlage. Wir dürfen dem Herrn Unterrichtsminister und seinen Herren Beamten aufrichtig danken, wird doch durch dieses Gesetz eine Lücke auf dem Gebiete des Staatskirchenrechtes in Österreich geschlossen.

Wenn es sich auch bei der griechisch-orientalischen Kirche zahlenmäßig um eine kleine christliche Religionsgemeinschaft handelt, deren Bekenner seit dem Untergang der österreichisch-ungarischen Monarchie in der Diaspora leben, war Österreich stets bemüht, gute, vertrauensvolle Beziehungen zu dieser Kirche aufrechtzuerhalten. Durch den vorliegenden Gesetzentwurf, den wir in seiner Konzeption als vorbildlich bezeichnen können, wurde von den zuständigen staatlichen Behörden in Österreich diese Intention erneut unter Beweis gestellt.

Meine Fraktion wird daher gerne der Vorlage die Zustimmung erteilen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Zum Wort hat sich niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen. — Der Herr Berichterstatter verzichtet auf ein Schlußwort. Wir stimmen ab.

Bei der Abstimmung wird der Gesetzentwurf mit den vom Ausschuß beschlossenen Abänderungen in zweiter und dritter Lesung einstimmig zum Beschluß erhoben.

7. Punkt: Bericht des Unterrichtsausschusses über die Regierungsvorlage (517 der Beilagen): Bundesgesetz über vorübergehende Maßnahmen betreffend die Abhaltung von Rigorosen an den Rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultäten der Universitäten und an der Sozial-, wirtschafts- und rechtswissenschaftlichen Fakultät der Hochschule für Sozial- und Wirtschaftswissenschaften in Linz (588 der Beilagen)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Wir kommen zum 7. Punkt der Tagesordnung: Vorübergehende Maßnahmen betreffend die Abhaltung von Rigorosen an den Rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultäten der Universitäten und an der Sozial-, wirtschafts- und rechtswissenschaftlichen Fakultät der Hochschule für Sozial- und Wirtschaftswissenschaften in Linz.

Berichterstatter ist Herr Dipl.-Ing. Wiesinger. Ich bitte.

Berichterstatter Dipl.-Ing. Wiesinger: Ich berichte im Auftrag des Unterrichtsausschusses über die Regierungsvorlage (517 der Beilagen):

Bundesgesetz über vorübergehende Maßnahmen betreffend die Abhaltung von Rigorosen an den Rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultäten der Universitäten und an der Sozial-, wirtschafts- und rechtswissenschaftlichen Fakultät der Hochschule für Sozial- und Wirtschaftswissenschaften in Linz.

Der vorgeschlagene Gesetzentwurf folgt der bisher im Bundesgesetz vom 30. Oktober 1963, BGBl. Nr. 262, getroffenen Regelung, die, in ihrer Wirksamkeit befristet, am 30. September 1967 außer Kraft treten wird.

Der Unterrichtsausschuß hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 20. Juni 1967 in Verhandlung gezogen und nach einer Debatte mit der dem Ausschußbericht beigedruckten Abänderung einstimmig angenommen.

Die Abänderung betrifft die Außerkraftsetzung dieses Gesetzes. In der Regierungsvorlage ist das Datum „30. September 1968“ enthalten; diese Datumsangabe soll durch „30. September 1969“ ersetzt werden.

Der Unterrichtsausschuß stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf mit der dem Ausschußbericht angeschlossenen Abänderung die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Für den Fall, daß Wortmeldungen vorliegen, bitte ich, General- und Spezialdebatte unter einem vorzunehmen.

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Danke. Wortmeldungen liegen keine vor. Wir stimmen ab.

Bei der Abstimmung wird der Gesetzentwurf mit der vom Ausschuß beschlossenen Abänderung in zweiter und dritter Lesung einstimmig zum Beschluß erhoben.

8. Punkt: Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage (550 der Beilagen): Bundesgesetz zur Vermeidung von Schädigungen der österreichischen Wirtschaft durch Dumpingzufuhren oder marktstörende Einfuhren (Antidumpinggesetz 1967) (581 der Beilagen)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Wir behandeln den 8. Punkt der Tagesordnung: Antidumpinggesetz 1967.

Berichterstatter ist Herr Abgeordneter Kulhanek. Ich bitte.

Berichterstatter Kulhanek: Hohes Haus! Ich darf hiezu folgenden Bericht geben:

Mit fortschreitendem Abbau der Einfuhrbeschränkungen mußte festgestellt werden, daß ausländische Produkte nicht immer zu Preisen eingeführt werden, welche den Regeln eines

4860

Nationalrat XI. GP. — 61. Sitzung — 23. Juni 1967

Kulhanek

gerechten Wettbewerbes entsprechen. Zur Abwehr schwerer wirtschaftlicher Schäden hat die Bundesregierung daher bereits im Jahre 1962 dem Nationalrat den Entwurf eines Antidumpinggesetzes zugeleitet.

Das entsprechende Bundesgesetz gegen Schädigungen der inländischen Wirtschaft durch Einfuhr von Waren zu wirtschaftlich nicht gerechtfertigten Preisen trat am 8. Juni 1962 in Kraft und war bis 31. Dezember 1964 befristet.

Der nunmehr vorliegende Entwurf basiert auf den zwischenzeitig gemachten Erfahrungen.

Im Ausschuß wurde die Regierungsvorlage mit Stimmeneinhelligkeit angenommen und ein Abänderungsantrag der Abgeordneten Dr. Musil und Kostroun gestellt, mit dem der § 1 klarer sowie im § 5 die Ermittlung des Normenwertes, im § 6 die Feststellung von Weltmarktpreisen und im § 7 die Festsetzung von Richt- und Mindestpreisen neu textiert wurden.

Ich stelle daher im Namen des Handelsausschusses den Antrag, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf mit den dem Ausschußbericht angeschlossenen Abänderungen die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

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

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Ich danke. Wortmeldungen liegen keine vor. Wir stimmen ab.

Bei der Abstimmung wird der Gesetzentwurf mit den vom Ausschuß beschlossenen Abänderungen in zweiter und dritter Lesung einstimmig zum Beschluß erhoben.

9. Punkt: Bericht des Verfassungsausschusses über den Bericht des Bundeskanzlers betreffend Ermächtigung der Bundesregierung an den Bundesminister für Landesverteidigung zur Verfügung über das Bundesheer und den Bericht des Bundeskanzlers, durch den der Bericht des Bundeskanzlers betreffend Ermächtigung der Bundesregierung an den Bundesminister für Landesverteidigung zur Verfügung über das Bundesheer ergänzt wird (577 der Beilagen)

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Wir gelangen zum 9. Punkt der Tagesordnung: Bericht des Bundeskanzlers betreffend Ermächtigung der Bundesregierung an den Bundesminister für Landesverteidigung zur Verfügung über das Bundesheer und Bericht des Bundeskanzlers, durch den der Bericht des Bundeskanzlers betreffend Ermächtigung der Bundesregierung an den Bundesminister für Landesverteidigung zur Verfügung über das Bundesheer ergänzt wird.

Berichterstatter ist Herr Abgeordneter Dr. Hauser. (*Abg. Dr. Hauser ist vorerst nicht im Saal und sucht nach seinem Erscheinen die Unterlagen für die Berichterstattung. — Abg. Zeillinger: Ich glaube, er obstruiert, Herr Präsident! — Heiterkeit. — Abg. Dr. Pittermann: Wo ist der Herr Bundeskanzler? — Abg. Dr. Kummer: Verhindert! — Bundesminister Dr. Piffl-Perčević: Er ist vertreten! — Abg. Zeillinger: Wo ist der Befehlshaber? —*)

Berichterstatter Dr. **Hauser**: Hohes Haus! Ich berichte namens des Verfassungsausschusses über die beiden Berichte des Bundeskanzlers.

Am 8. Juli 1966 wurde dem Nationalrat über einen Beschluß der Bundesregierung betreffend Ermächtigung der Bundesregierung gemäß Artikel 80 Abs. 2 Bundes-Verfassungsgesetz in der Fassung von 1929 an den Bundesminister für Landesverteidigung zur Verfügung über das Bundesheer berichtet.

Auf Grund von Anregungen des Bundespräsidenten und eines sich daran anschließenden Schriftwechsels hat die Bundesregierung in der Sitzung am 9. Mai 1967 die erwähnte dem Nationalrat mit Bericht vom 8. Juli 1966 vorgelegte Verfügungsermächtigung in der Richtung ergänzt, daß der Herr Bundespräsident über gewisse Maßnahmen unverzüglich verständigt werden soll.

Im Verfassungsausschuß wurden diese beiden vorliegenden Berichte in der Sitzung vom 16. Juni 1967 beraten, und es wurde mit Stimmeneinhelligkeit beschlossen, dem Hohen Haus die Kenntnisnahme dieser Berichte zu empfehlen. (*Bundeskanzler Dr. Klaus nimmt auf der Regierungsbank Platz.*)

Ich stelle daher namens des Verfassungsausschusses den Antrag, der Nationalrat wolle den Bericht des Bundeskanzlers betreffend Ermächtigung der Bundesregierung an den Bundesminister für Landesverteidigung zur Verfügung über das Bundesheer sowie den Bericht des Bundeskanzlers, durch den der Bericht des Bundeskanzlers betreffend Ermächtigung der Bundesregierung an den Bundesminister für Landesverteidigung zur Verfügung über das Bundesheer ergänzt wird, zur Kenntnis nehmen.

Für den Fall von Wortmeldungen bitte ich, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Danke. Zum Wort ist niemand gemeldet. Wir stimmen ab.

Bei der Abstimmung werden die Berichte des Bundeskanzlers einstimmig zur Kenntnis genommen.

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Die Tagesordnung ist erschöpft.

Die nächste Sitzung des Nationalrates befinde ich für Mittwoch, den 28. Juni, 10 Uhr, mit folgender Tagesordnung ein: (*Unruhe. — Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner gibt das Glockenzeichen.*) Ich bitte um Ruhe, ansonsten werde ich nicht vorlesen. — Die Tagesordnung der Sitzung am 28. Juni lautet:

1. Bericht des Verfassungsausschusses über die Regierungsvorlage (530 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über den österreichischen Nationalfeiertag geändert wird (580 der Beilagen);

2. Bericht des Ausschusses für soziale Verwaltung über die Regierungsvorlage (546 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Feiertagsruhegesetz 1957 abgeändert wird (598 der Beilagen);

3. Bericht des Ausschusses für soziale Verwaltung über die Regierungsvorlage (489 der Beilagen): Novelle zum Bauern-Krankenversicherungsgesetz (591 der Beilagen);

4. Bericht des Ausschusses für soziale Verwaltung über die Regierungsvorlage (498 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz betreffend die Regelung des Krankenpflegefachdienstes, der medizinisch-technischen Dienste und der Sanitätshilfsdienste abgeändert wird (592 der Beilagen);

5. Bericht des Ausschusses für soziale Verwaltung über die Regierungsvorlage (520 der Beilagen): Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland über Soziale Sicherheit (597 der Beilagen);

6. Bericht des Ausschusses für soziale Verwaltung über die Regierungsvorlage (513 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Kriegsopferversorgungsgesetz 1957 neuerlich abgeändert und ergänzt wird (593 der Beilagen);

7. Bericht des Ausschusses für soziale Verwaltung über die Regierungsvorlage (514 der Beilagen): 5. Novelle zum Heeresversorgungsgesetz (594 der Beilagen);

8. Bericht des Ausschusses für soziale Verwaltung über die Regierungsvorlage (516 der Beilagen): 19. Novelle zum Opferfürsorgegesetz (595 der Beilagen);

9. Bericht des Ausschusses für soziale Verwaltung über die Regierungsvorlage (542 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Arbeitslosenversicherungsgesetz 1958 neuerlich abgeändert wird (596 der Beilagen);

10. Bericht des Ausschusses für soziale Verwaltung über den Antrag 53/A der Abgeordneten Altenburger, Ing. Häuser, Melter und Genossen betreffend die Abänderung des Bundesgesetzes vom 10. März 1967, BGBI. Nr. 117, über die Gewährung einer Sonderunterstützung an im Kohlenbergbau beschäftigte Personen im Falle ihrer Arbeitslosigkeit (599 der Beilagen);

11. Bericht des Ausschusses für Land- und Forstwirtschaft über den Antrag 55/A der Abgeordneten Nimmervoll, Pansi und Genossen betreffend Abänderung des Landarbeitsgesetzes (590 der Beilagen).

Diese Sitzung beginnt mit einer Fragestunde.

Die heutige Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 18 Uhr