

# Stenographischer Bericht

## 56. Außerord. Sitzung des steierm. Landtages.

III. Periode.

12. September 1930.

### Inhalt:

**Personalien:** Abwesenheitsanzeigen Muchitsch und Weirelberger (1149).

**Auflage:** Die Beilagen Nr. 203 und 204 und die schriftlich eingebrachten Angierungsvorlagen und Anträge, E.-Zl. 670 bis 675, 677, 680 und 682 (1149).

**Zuweisungen:** Immunitätsangelegenheiten Roßbacher und Gartner (1149);

Die aufgelegte Beilage Nr. 203, ferner die aufgelegten Regierungsvorlagen und Anträge (1149).

**Verhandlungen:** 1. Bericht des Verkehrs- und volkswirtschaftlichen Ausschusses, Beilage Nr. 204, zur Regierungsvorlage, Beilage Nr. 191, Gesetz über die Straßenpolizei, soweit sie sich nicht auf Bundesstraßen bezieht. (Straßenpolizeigesetz). — Berichterstatter Zingl (1150). — Redner: Jira (1150). — Ablehnung des Antrages auf Abführung einer General- und einer Spezialdebatte (1150). — B. 3. § 1 (1150). — Annahme des § 1 (1150). — B. 3. §§ 2 bis 9 (1150). — Annahme der §§ 2 bis 9 (1150). — B. 3. § 10 (1150). — Redner: Jira (1150), Riemer (1150). — Annahme des § 10 (1151). — B. 3. §§ 11 bis 65 (1151). — Annahme der §§ 11 bis 65 (1151). — Annahme der Resolution (1151).

**Anträge:** Dr. Hübler, E.-Zl. 685, betreffend die Reform der steierischen Landtagswahlordnung (1152);

Riegler, E.-Zl. 686, betreffend die vorzeitige Auflösung des steiermärkischen Landtages (1152);

Dr. Hübler, E.-Zl. 687, bezüglich der Einleitung von Verhandlungen mit der Bundesregierung und der Landesregierung von Salzburg betreffend den Ausbau eines Straßenzuges Gastein—Murtal (1152);

Sornik, E.-Zl. 688, bezüglich der Ausgestaltung des Straßenzuges Oberwölz—St. Peter am Kammerberg für Kraftwagenbenützung (1152);

Dr. Minarik, E.-Zl. 689, in Angelegenheit der Bekämpfung der Värmplage und der Verkehrsunicherheit (1152);

Dr. Minarik, E.-Zl. 690, betreffend die Einführung der Trinkgeldablässe in Steiermark (1152);

Rainer, E.-Zl. 691, betreffs der geplanten Einstellung mehrerer Züge auf der Graz-Köflacher Eisenbahn (1152).

**Anfragen:** Dr. Kammerer, Nr. 52, betreffend Maßnahmen gegen die drohenden Verkehrseinschränkungen auf der Graz-Köflacherbahn (1149). — Dringliche Behandlung (1149). — Begründung Dr. Kammerer (1151). — Beantwortung Dr. Rintelen (1152);

Zingl, Nr. 53, über die Eisenbahnverkehrsverhältnisse in der Oststeiermark (1149). Dringliche Behandlung (1149). — Begründung Zingl (1152). — Beantwortung Dr. Rintelen (1152).

Präsident Kölbl eröffnet die Sitzung um 17 Uhr.

Präsident: Ich eröffne die 56. außerordentliche Sitzung des hohen Landtages.

Der Herr Abg. Vinzenz Muchitsch hat sich für heute entschuldigt. Der Herr Abg. Weirelberger hat seine Abwesenheit wegen Krankheit entschuldigt.

Das Bezirksgericht Graz für Strafsachen, Abt. III, hat angefragt, ob der strafgerichtlichen Verfolgung der Frau Abg. Frieda Roßbacher zugestimmt wird.

Das Bezirksgericht Leibnitz hat angefragt, ob der strafgerichtlichen Verfolgung des Herrn Abg. Karl Gartner zugestimmt wird.

Diese beiden Anfragen werden dem Gemeinde- und Verfassungsausschusse zugewiesen.

Aufgelegt wurden heute die gedruckten Beilagen Nr. 203 und 204 und die schriftlich eingebrachten Regierungsvorlagen und Anträge E.-Zl. 670 bis 675, 677, 680 und 682.

Zugewiesen werden wie folgt (verliest auch die Überschriften der einzelnen Vorlagen):

Beilage Nr. 203 dem Gemeinde- und Verfassungsausschusse.

Beilage Nr. 204 ist nur eine Auflage.

Ferner die schriftlich eingebrachten Regierungsvorlagen und Anträge, und zwar

E.-Zl. 670, 671, 675 und 677 dem Verkehrs- und volkswirtschaftlichen Ausschusse;

E.-Zl. 672 und 680 dem Finanzausschusse;

E.-Zl. 673 dem Landeskulturausschusse;

E.-Zl. 674 dem Volksbildungsausschusse.

Hat jemand zu diesen Zuweisungen etwas zu bemerken?

Ing. Wihany: Es liegt auch E.-Zl. 682 auf, diese Vorlage wurde aber nicht zugewiesen.

Präsident: Das habe ich übersehen. E.-Zl. 682 (verliest auch die Überschrift der Vorlage) wird dem Finanzausschusse zugewiesen.

Ist gegen die Zuweisungen noch etwas zu bemerken? (Nach einer Pause.) Es ist das nicht der Fall.

Weiters liegen mir vor zwei dringliche Anfragen, und zwar:

dringliche Anfrage der Abg. Dr. Kammerer, Riemer, Millwisch, Dr. Illig, Gafz und der übrigen Mitglieder des christlichsozialen Landtagsklubs, betreffend Maßnahmen gegen die drohenden Verkehrseinschränkungen auf der Graz-Köflacher Bahn.

Ferner:

dringliche Anfrage der Abg. Zingl, Roth, Peintinger, Bauer und aller übrigen Mitglieder des christlichsozialen Landtagsklubs über die Eisenbahnverkehrsverhältnisse in der Oststeiermark.

Diese beiden Anfragen entsprechen den Anforderungen der Geschäftsordnung, ich werde sie nach der Abwicklung der Tagesordnung zur Verhandlung bringen.

Ich schreite nunmehr zur Tagesordnung.

Punkt 1:

Bericht des Verkehrs- und volkswirtschaftlichen Ausschusses, Beilage Nr. 204, zur Regierungsvorlage,

**Beilage Nr. 191, Gesetz über die Straßenpolizei, soweit sie sich nicht auf Bundesstraßen bezieht (Straßenpolizeigesetz).**

Berichterstatter ist Herr Abg. Zingl.

Berichterstatter Zingl: Hohes Haus! Wenn sich der steiermärkische Landtag vielleicht als letzter mit der Straßenpolizeiordnung zu befassen hat, so ist hieran das Bundesrahmengesetz bestimmt zum großen Teile mit schuld, weil es große Schwierigkeiten beinhaltet, und zwar besonders für die Landwirtschaft. Wenn man auch zugibt, daß die neue Straßenpolizeiordnung bestimmte Fortschritte bringen wird, daß wir ein besseres Straßensystem bekommen werden, so haben wir als landwirtschaftliche Vertreter doch Bedenken dagegen, weil teilweise die neuen Bestimmungen, namentlich für die Gebirgsbauern, schwer durchzuführen sein werden.

Dem hohen Landtage liegt ein Antrag des Verkehrs- und volkswirtschaftlichen Ausschusses über die neue Straßenpolizei vor. Ich beantrage, gleich in die Spezialdebatte einzugehen, und ich bitte, den § 1 zur Verhandlung zu stellen.

Jira: Ich beantrage, zuerst die Generaldebatte abzuführen, weil in der Spezialdebatte nichts Wesentliches zu erwähnen sein wird, nachdem die meisten Paragraphen im Verkehrs- und volkswirtschaftlichen Ausschusse einstimmig angenommen worden sind.

Präsident: Es ist der Antrag gestellt worden, über diese Vorlage eine Generaldebatte und eine Spezialdebatte abzuführen. Ich ersuche die Abgeordneten, welche für diesen Antrag sind, die Hand zu erheben. (Geschicht.) Ich bitte um die Gegenprobe. (Nach Auszählung des Hauses durch die Schriftführer.) Der Antrag ist abgelehnt. Infolgedessen gehen wir sofort in die Spezialdebatte ein.

Ich bitte den Herrn Berichterstatter.

Berichterstatter Zingl: Ich beantrage die Annahme des § 1.

(§ 1 wird ohne Wechselrede einstimmig angenommen.)

Präsident: Ich bitte, über die Paragraphen, soweit keine Änderung eintritt, unter einem zu referieren.

Berichterstatter Zingl: Die §§ 2 bis einschließlich 9 bitte ich anzunehmen, da hier keine Differenzen bestehen. Es sind an der Regierungsvorlage wohl kleine Abänderungen vorgenommen worden, diese liegen dem hohen Hause aber im Antrage des Verkehrs- und volkswirtschaftlichen Ausschusses vor. Ich bitte daher, bis einschließlich § 9 abstimmen zu lassen.

(§§ 2 bis 9 werden ohne Wechselrede einstimmig angenommen.)

§ 10 ist im Ausschusse nur mit Stimmenmehrheit angenommen worden, und zwar haben die Sozialdemokraten dagegen gestimmt.

Punkt (1) des § 10 bleibt gleich wie in der Regierungsvorlage. Punkt (2) lautet nunmehr (liest):

„Der Führer muß zur selbständigen Leitung des Fuhrwerkes tauglich und des Fahrens kundig sein.“

Das Weitere des Punktes (2) wird gestrichen.

Ich bitte um Annahme des § 10 mit dieser Abänderung.

Jira: Hohes Haus! Der Verkehrs- und volkswirtschaftliche Ausschuss hat gegen unsere Stimmen im Punkt (2) des § 10 eine Abänderung getroffen, und zwar dahingehend, daß die Mindestaltersgrenze für Lenker von Fuhrwerken aus dieser Vorlage beseitigt wird. Es war vorgesehen, daß der Lenker mindestens 16 Jahre alt sein muß, und darüber hinaus war noch die Begünstigung, daß für Wirtschaftsfuhren das Alter des Lenkers mindestens 14 Jahre betragen muß. Trotzdem also für die landwirtschaftlichen Fuhrwerke obdies diese Begünstigung vorgesehen war, haben sich die Vertreter der Landwirtschaft gegen die Festsetzung einer Mindestaltersgrenze ausgesprochen, und zwar mit der Begründung, daß die Landwirtschaft eine derartige Begrenzung des Alters nicht ertragen könne. Wir können uns dieser Argumentation nicht anschließen, sondern sind vielmehr der Meinung, daß solche Fragen nicht vom engen Gesichtskreise einiger landwirtschaftlichen Betriebe, sondern vom Gesamtinteresse der öffentlichen Sicherheit beurteilt werden sollen. Es wird wohl niemand bestreiten, daß Kindern von 9 und 10 Jahren nicht zugemutet werden kann, daß sie alle Polizeivorschriften, die in diesem Gesetze vorgesehen und zur Lenkung von Fuhrwerken notwendig sind, daß Kinder alle diese Vorschriften beherrschen. Und die Nichtkenntnis dieser Vorschriften bedeutet eine arge Gefährdung der Sicherheit des Verkehrs. Aber wir hätten auch erwartet, daß die Vertreter der Landwirtschaft aus sozialen Gründen sich dazu bereit erklären, eine Mindestaltersgrenze festzulegen, handelt es sich doch um das Leben und die Gesundheit ihrer Kinder, um die Kinder der bäuerlichen Bevölkerung. Aber wenn wir selbst die soziale Frage ausscheiden und diese Frage rein vom wirtschaftlichen Standpunkte beurteilen, so müssen wir sagen, daß die Beseitigung der Mindestaltersgrenze auch eine schwere Gefährdung des landwirtschaftlichen Besitzes bedeutet. Stellen Sie sich vor, daß sich tatsächlich ein Unfall ereignet, daß ein Zusammenstoß passiert und die Verschuldensfrage ungeklärt oder zweifelhaft ist. Dann wird jeder Richter annehmen, daß das Verschulden auf Seite des jugendlichen Lenkers ist, und es wird dann der Eigentümer des Fuhrwerkes für den Schaden auf Grund der Verschuldenshaftung herangezogen werden. Es ist auch nicht einzusehen, und Sie werden niemanden überzeugen können, daß gerade in Steiermark der landwirtschaftliche Besitz es unerträglich findet, daß man eine Mindestaltersgrenze festsetzt, die in allen übrigen Bundesländern mit den Stimmen der Vertreter der Landwirtschaft eingesetzt worden ist, wo auch im Nationalrat die Vertreter der Landwirtschaft für diese Mindestaltersgrenze gestimmt haben.

Ich beantrage daher, daß das Grundgesetz, wie es in der ursprünglichen Vorlage vorgesehen war, aufrechterhalten bleibt. (Beifall bei den Sozialdemokraten.)

Riemer: Hohes Haus! Zu Punkt (2) des § 10 des vorliegenden Gesetzes hat sich schon im Verkehrsausschusse eine sehr lebhaft entwickelte Debatte entwickelt. Wir als Vertreter der bäuerlichen Bevölkerung, des Bauernstandes, können uns nie und nimmer einverstanden erklären, daß der Punkt (2) des § 10 in der Fassung

der Regierungsvorlage zum Beschlusse erhoben wird. Denn hier ist ausgeführt (liest): „Personen unter 16 Jahren dürfen nicht als Führer bestellt werden; nur als Führer von Wirtschaftsfuhren können ausnahmsweise Personen von mindestens 14 Jahren verwendet werden, sofern die von ihnen gelenkten Fuhrwerke nicht Verkehrswege benützen oder kreuzen, die wegen der Dichte oder besonderen Art des Verkehrs eine besondere Umsicht und Achtsamkeit erfordern.“

Wenn dieser Punkt 2 in dieser Fassung angenommen wird, kann kein einziger Bauer seinen Buben, der vielleicht vom Sommerschulbesuch befreit und noch nicht 14 Jahre alt ist, dazu verwenden, eine Fuhr neu über eine Bezirksstraße oder eine Bundesstraße zu führen, oder eine Fuhr Mist auf seinen Acker zu führen, oder mit der Milch zum Bahnhof zu fahren, weil er dann Gefahr läuft, daß ein Organ der Sicherheit, ein Gendarm, diesen Buben befrüht und ihn zur Anzeige bringt und dann der Bauer bestraft wird. Unter den heutigen Verhältnissen, unter welchen die Landwirtschaft und der Bauernstand leidet, und zwar insbesondere leidet an dem Mangel an Dienstbuben, wo die Arbeitskräfte in der Landwirtschaft stets und fortwährend abnehmen, nicht deshalb, weil keine Leute mehr auf der Welt sind, sondern deshalb, weil der Bauer die sozialen Lasten und die Löhne, die die heutigen Dienstbuben verlangen, nicht mehr bezahlen kann, weil die Landwirtschaft überhaupt nicht mehr ertragsfähig ist und die meisten Landwirte heute schon passiv arbeiten, aus diesem Grunde muß der Bauer die Kinder, die jungen Leute, dazu verwenden, ihm in der Wirtschaft zu helfen. Bis heute ist es immer der Fall gewesen, daß die Buben oder Mädchen, wenn sie auch noch nicht 14 Jahre alt waren, vor ein paar Ochsen gingen und ein Fuhrwerk leiteten vom Gehöft in den Acker oder vom Acker in das Gehöft zurück. Heute, wo die Milchlieferung zu den Abfahstellen, zu den Genossenschaften und Bahnhöfen überall gang und gäbe ist, geht es nicht anders, daß auch die jungen Leute unter 14 Jahren dazu verwendet werden, die Milch mit einem Fuhrwerk zum Bahnhof zu bringen. Wir sehen hier die Notwendigkeit, daß den Bauern auch in dieser Weise unter die Arme gegriffen wird, und können daher nie und nimmer dieser Bestimmung, wie sie in der Fassung hier vorliegt, zustimmen, und haben daher den Antrag gestellt, diesem Absatz 2 folgende Fassung zu geben (liest): Der Führer muß zur selbständigen Leitung des Fuhrwerkes tauglich und des Fahrens kundig sein.“

Ich empfehle dem hohen Hause diesen Antrag zur Annahme.

**Präsident:** Ich lasse zuerst abstimmen über den Antrag des Herrn Abg. Jira zu Punkt 2 auf Beibehaltung der ursprünglichen Fassung.

(Der Antrag wird abgelehnt.)

Es gelangt nunmehr zur Abstimmung die vom Berichterstatter vorgeschlagene Fassung des § 10.

(Der Antrag wird mit der erforderlichen Mehrheit angenommen.)

Berichterstatter Zingl: Nachdem alle übrigen Paragraphen im Ausschusse einstimmig angenommen wurden

und keine Schwierigkeiten mehr bestehen dürften, beantrage ich, die übrigen Paragraphen en bloc anzunehmen.

(Die §§ 11 bis einschließlich 65 werden ohne Wechselrede einstimmig angenommen.)

**Präsident:** Es gelangt nun noch der Resolutionsantrag, welcher am Schlusse der Vorlage zum Abdruck gelangt ist, zur Abstimmung. Der Antrag lautet (liest):

„Die Landesregierung wird aufgefordert, in geeigneter Weise vorzusehen, daß die Bestimmungen des § 3, Absatz 2 und 3, des Straßenpolizeigesetzes hinsichtlich der Zulässigkeit der Verwendung von Hemm- oder Sperrketten auf Bezirks- und Gemeindeftraßen vorläufig auf die Dauer mindestens eines Jahres in entgegenkommender Weise gehandhabt werden, damit die Fuhrwerksbesitzer in der Lage sind, sich in dieser Zeit die etwa auf den Fuhrwerken noch nicht angebrachten Bremsen zu beschaffen.“

(Die Resolution wird einstimmig angenommen.)

Hiermit ist die heutige Tagesordnung, Beilage Nr. 204, erledigt.

Es gelangen nunmehr zur Verhandlung die dringlichen Anfragen, die ich eingangs der Tagesordnung verlesen habe.

**Dringliche Anfrage der Abg. Dr. Kammerer, Kiemer, Millwisch, Dr. Illig, Gaf und der übrigen Mitglieder des christlichsozialen Landtagsklubs an den Herrn Landeshauptmann, betreffend Maßnahmen gegen die drohenden Verkehrseinschränkungen auf der Graz-Köflacher Bahn.**

Zur Begründung erteile ich dem Herrn Abg. Doktor Kammerer das Wort.

**Dr. Kammerer:** Hohes Haus! Laut Mitteilung der Tagesblätter beabsichtigt die Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft, ab 1. November 1930, wahrscheinlich aber schon mit Inkraftsetzung des Winterfahrplanes am 5. Oktober, weitgehende Einschränkungen im Personenzugsverkehr auf der Graz-Köflacher Bahn, besonders auf der Linie Graz-Wies, vorzunehmen, und, wie verläuft, sogar nur mehr gemischte Züge auf dieser Strecke zu führen, wodurch die Fahrdauer Graz-Wies und umgekehrt bis zu 5 Stunden verlängert würde.

Die Verwirklichung derartiger Einschränkungen würden für die gesamte Weststeiermark, besonders aber für den Bezirk Deutschlandsberg, eine wirtschaftliche Katastrophe bedeuten, umsomehr, als dieser Bezirk durch die Auflaffung wichtiger Industrieunternehmungen und die Lahmlegung des Bergbaues ohnedies unter großer Arbeitslosigkeit und schwerer wirtschaftlicher Depression zu leiden hat. Seit dem Rückgang der industriellen Betätigung in diesem Bezirke haben sich die Wirtschaftskreise immer mehr und mehr auf den Fremdenverkehr umgestellt, um darin einen wenigstens teilweisen Ersatz für das Verlorene zu finden. Gerade dieser Wirtschaftszweig, der vielleicht zu den schönsten Hoffnungen hätte berechtigen können, würde aber durch so weitgehende Verkehrseinschränkungen geradezu vernichtet und damit die letzten Hoffnungen

der Bevölkerung auf eine Besserung des Wirtschaftselends zu Grabe getragen werden. Unmöglich können also der schwergeprüften Bevölkerung der Weststeiermark weitere Opfer zugemutet werden, umsomehr, als die Begründung, welche die Graz-Köflacher Bahn für ihre Maßnahmen ins Treffen führt, nämlich ein „empfindlicher Rückgang des Personenverkehrs“, absolut unzutreffend sind.

Wir stellen daher an den Herrn Landeshauptmann folgende dringliche Anfrage (liest):

„Ist der Landeshauptmann bereit, unverzüglich bei allen kompetenten Stellen alle jene Schritte zu unternehmen, die geeignet sind, diese schwere, die Weststeiermark bedrohende Gefahr der Betriebseinschränkungen auf der Graz-Köflacher Bahn abzuwehren?“

**Präsident:** Zur Beantwortung dieser Anfrage erteile ich dem Herrn Landeshauptmann Dr. Rintelen das Wort.

**Dr. Rintelen:** Hohes Haus! Ich nehme die Anfrage zur Kenntnis und werde im Sinne derselben unverzüglich Schritte einleiten. (Beifall bei den Christlich-sozialen.)

**Präsident:** Zur Begründung einer weiteren dringlichen Anfrage in Verkehrsangelegenheiten erteile ich Herrn Abg. Zingl das Wort.

**Zingl:** Hohes Haus! Die Verkehrsverhältnisse in der Oststeiermark sind ja hinlänglich bekannt. Wenn man zur Sommerszeit in die Oststeiermark fährt, glaubt man, daß man dort zuständig wird, weil man mit der Eisenbahn nicht weiterkommt. Der neue Sommerfahrplan ist alles eher als angenehm. Wenn man in Friedberg um 7 Uhr 27 Minuten wegfährt, muß man in Hartberg 80 Minuten stehen bleiben, warum, weiß kein Mensch. Der Zug bleibt einfach stehen, damit die Fahrgäste wahrscheinlich länger auf der Eisenbahn herumkugeln können. Dann bleibt der Zug weiter stehen in Fürstfeld und Fehring, und kommt so um 2 oder 3 Uhr nach Graz. Das ist der erste Zug, und mit einem solchen Verkehr nach Graz muß die Oststeiermark heute rechnen. Es ist ganz ausgeschlossen, daß man das länger ertragen kann. Der zweite Zug ist ein Abendzug, der im Winter um 23 Minuten später wegfährt, aber früher nach Graz kommt.

Der Zug geht in Friedberg um 17 Uhr 34 Minuten weg, in Hartberg steht er dann 25 Minuten, kein Mensch weiß warum, und kommt um 11 Uhr nach Graz, also 6 Stunden Fahrzeit. Früher ist man von Friedberg nach Graz in  $4\frac{1}{2}$  Stunden gefahren, jetzt braucht man 6 Stunden, wenn man Glück hat. Es steht immer in den Zeitungen, daß die Fahrpläne verbessert werden, ich sehe aber, daß es eigentlich immer nach rückwärts geht. Ein Schnellzug ist uns wiederholt versprochen worden bis Fehring, sobald der Unterbau fertiggestellt sein wird. Es ist uns wiederholt mitgeteilt worden, sobald der Unterbau fertig ist, wird der Schnellzug durchlaufen. Jetzt, wo der Unterbau fertig ist, heißt es, wir haben keine Signalscheiben. Daß man keine Signalscheiben hat, ist doch keine Ausrede. Ich meine, daß die Oststeierer auch das Recht haben, an den verkehrstechnischen Neuerungen Anteil zu haben. Die Straßen sind durchwegs schlecht, und zwar derart, daß es nicht möglich ist, daß ein Postauto verkehren kann; es fährt nur von Rohr weg, und so sind die Friedberger verurteilt, ganze Tage als Fahrzeit zu verwenden.

Aus dem Grunde stellen wir an den Herrn Landeshauptmann die Anfrage (liest):

„Ist der Herr Landeshauptmann geneigt, bei der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen vorstellig zu werden, damit auch die Oststeiermark einen geregelten Zugverkehr nach Graz bekommt.“

**Präsident:** Zur Beantwortung dieser Anfrage erteile ich dem Herrn Landeshauptmann Dr. Rintelen das Wort.

**Dr. Rintelen:** Hohes Haus! Ich werde auch im Sinne dieser Frage bei der Generaldirektion der Bundesbahnen einschreiten.

**Präsident:** Damit ist dieser Gegenstand erledigt.

**Präsident** verkündet die eingebrachten Anträge (siehe Inhaltsverzeichnis).

Zwecks Zuweisung dieser Anträge und insbesondere des zweitverlesenen Antrages auf Auflösung des Landtages findet Montag, den 15. September, um 16 Uhr, eine Sitzung statt.

(Schluß der Sitzung um 17 Uhr 35 Minuten.)