

Sitzungsbericht

Nr. 122	Ausgegeben in Bonn am 11. Mai 1954	1954
---------	------------------------------------	------

122. Sitzung
des Bundesrates

in Bonn am 7. Mai 1954 um 10.00 Uhr

Vorsitz: Bundesratspräsident Dr. h. c. Zinn
Dritter Vizepräsident Ministerpräsident Kopf (zeitweise)
Schriftführer: Dr. Nowack, Minister für Finanzen und Wiederaufbau

Rheinland-Pfalz:
Altmeier, Ministerpräsident
Dr. Zimmer, Minister des Innern und Sozialminister
Dr. Nowack, Minister für Finanzen und Wiederaufbau
Becher, Minister der Justiz

Anwesend:

Schleswig-Holstein:
Lübke, Ministerpräsident
Sieh, Minister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten

Baden-Württemberg:

Dr. Veit, stellv. Ministerpräsident und Wirtschaftsminister
Farny, Minister für Bundesangelegenheiten
Fiedler, Minister für Vertriebene, Flüchtlinge und Fliegergeschädigte

Tagesordnung:

- Zur Tagesordnung 115 D
- Entwurf eines Gesetzes betreffend die Treuhandverwaltung über das Vermögen der Deutschen Reichsbank (BR-Drucks. Nr. 135/54) 116 A
Ahrens (Niedersachsen), Berichterstatter 116 A
- Beschlußfassung: Annahme von Änderungen, im übrigen keine Einwendungen nach Art. 76 Abs. 2 GG 116 B
- Entwurf eines Gesetzes über das Dritte Berichtigungs- und Änderungsprotokoll vom 24. Oktober 1953 zu den Zollzugeständnislisten des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens (GATT) (BR-Drucks. Nr. 130/54) 116 C
- Beschlußfassung: Keine Einwendungen nach Art. 76 Abs. 2 GG 116 C
- Entwurf einer Verordnung über die Großhandelsstatistik (BR-Drucks. Nr. 136/54) . . 116 C
- Beschlußfassung: Zustimmung gemäß Art. 80 Abs. 2 GG 116 C
- Vorschlag zur Ernennung von zwei ständigen Mitgliedern des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungs- und Bausparwesen (BR-Drucks. Nr. 143/54) 116 C
- Beschlußfassung: Die Regierungsräte Dr. Hans Arnold und Heinz Liedtke werden als ständige Mitglieder vorgeschlagen 116 D
- Nachtrag zum Wirtschaftsplan der Deutschen Bundesbahn für das Geschäftsjahr 1953 (BR-Drucks. Nr. 99/54) 116 D

(B)

Bayern:

Dr. Ringelmann, Staatssekretär
Dr. Guthsmuths, Staatssekretär
Maag, Staatssekretär
Stain, Staatssekretär

Berlin:

Dr. Haas, Senator für Finanzen und für Bundesangelegenheiten

Bremen:

Yström, Senator für Ernährung und Landwirtschaft
Senator für das Wohnungswesen

Hamburg:

Dr. Ziegeler, Senator

Hessen:

Dr. h. c. Zinn, Ministerpräsident
Dr. Troeger, Staatsminister der Finanzen

Niedersachsen:

Kopf, Ministerpräsident
Ahrens, Minister für Wirtschaft und Verkehr

Nordrhein-Westfalen:

Dr. Flecken, Minister der Finanzen
Dr. Amelunxen, Justizminister
Dr. Meyers, Innenminister
Dr. Peters, Minister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten

- (A) **Beschlußfassung:** Der Bundesrat nimmt von dem Nachtrag zum Wirtschaftsplan gemäß § 30 Abs. 4 des Bundesbahngesetzes Kenntnis 116 D
- Vorschlag für die Benennung eines Mitgliedes im Verwaltungsrat der Deutschen Bundespost als Nachfolger für Senator Dr. Holthöfer (Berlin) (BR-Drucks. Nr. 117/54) 116 D
- Beschlußfassung:** Herr Senatsdirektor Burkart, Berlin, wird als Mitglied vorgeschlagen 117 A
- Entwurf eines Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt (BR-Drucks. Nr. 134/54) 117 A
- Beschlußfassung:** Annahme von Änderungen, im übrigen keine Einwendungen nach Art. 76 Abs. 2 GG. Der Bundesrat ist der Ansicht, daß das Gesetz seiner Zustimmung bedarf 117 B
- Entwurf eines Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs durch Entlastung der Straßen (Straßenentlastungsgesetz) (BR-Drucks. Nr. 127/54) 117 B
- Ahrens (Niedersachsen), Berichterstatter 117 B
- Farny (Baden-Württemberg), Berichterstatter 119 B
- Dr. Ringelmann (Bayern) 119 D
- Dr. Troeger (Hessen) 120 B
- Dr. Veit (Hessen) 120 D
- Dr. Seeböhm, Bundesminister für Verkehr 121 A
- Altmeier (Rheinland-Pfalz) 122 A
- Beschlußfassung:** Annahme von Änderungen und Entschließungen, im übrigen keine Einwendungen nach Art. 76 Abs. 2 GG. Der Bundesrat ist der Ansicht, daß das Gesetz seiner Zustimmung bedarf 122 C
- (B) **Entwurf eines Verkehrsfinanzgesetzes 1954** (BR-Drucks. Nr. 126/54) 122 D
- Dr. Ringelmann (Bayern), Berichterstatter 122 D
- Dr. Troeger (Hessen) 125 B
- Dr. Zimmer (Rheinland-Pfalz) 125 C
- Dr. Meyers (Nordrhein-Westfalen) 125 D
- Farny (Baden-Württemberg) 126 A
- Dr. Seeböhm, Bundesminister für Verkehr 126 B
- Hartmann, Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen 127 B
- Beschlußfassung:** Annahme von Änderungen und Entschließungen, im übrigen keine Einwendungen nach Art. 76 Abs. 2 GG. Der Bundesrat ist der Ansicht, daß das Gesetz seiner Zustimmung bedarf 129 A
- Entwurf eines Gesetzes über die Ermächtigung der Landesregierungen zur Verlängerung der Wahlperiode der ehrenamtlichen Mitglieder der Finanzgerichte (BR-Drucks. Nr. 129/54) 129 B
- Dr. Ringelmann (Bayern), Berichterstatter 129 B
- Beschlußfassung:** Annahme einer Änderung, im übrigen keine Einwendungen nach Art. 76 Abs. 2 GG 129 D
- Entwurf eines Gesetzes zur Ergänzung des Art. 106 des Grundgesetzes in der Fassung des Gesetzes zur Änderung und Ergänzung der Finanzverfassung (Finanzverfassungsgesetz) (BR-Drucks. Nr. 133/54) 129 D
- Dr. Ringelmann (Bayern), Berichterstatter 130 A
- Lübke (Schleswig-Holstein) 130 D
- Die Beschlußfassung zu diesem Punkt wird vertagt 131 C
- Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Vermögensteuer-Durchführungsverordnung (BR-Drucks. Nr. 137/54) 131 C
- Beschlußfassung:** Zustimmung gemäß Art. 80 Abs. 2 GG 131 D
- a) Entwurf einer Verordnung über die Anerkennung der besonderen Förderungswürdigkeit des Verwendungszwecks des Erlöses der 5 1/2 %igen Inhaberschuldverschreibungen von 1953 der Stadt Duisburg in Höhe von 6 000 000 Deutsche Mark (BR-Drucks. Nr. 138/54 a) 131 D
- b) Entwurf einer Verordnung über die Anerkennung der besonderen Förderungswürdigkeit des Verwendungszwecks des Erlöses der 5 1/2 %igen Inhaberschuldverschreibungen von 1953 der Stadt Düsseldorf in Höhe von 6 000 000 Deutsche Mark (BR-Drucks. Nr. 138/54 b) 131 D
- c) Entwurf einer Verordnung über die Anerkennung der besonderen Förderungswürdigkeit des Verwendungszwecks des Erlöses der 5 %igen Inhaberschuldverschreibungen von 1953 der Stadt Essen in Höhe von 15 000 000 Deutsche Mark (BR-Drucks. Nr. 138/54 c) 131 D (D)
- d) Entwurf einer Verordnung über die Anerkennung der besonderen Förderungswürdigkeit des Verwendungszwecks des Erlöses der 5 %igen Inhaberschuldverschreibungen von 1953 der Stadt Köln in Höhe von 10 000 000 Deutsche Mark (BR-Drucks. Nr. 138/54 d) 131 D
- e) Entwurf einer Verordnung über die Anerkennung der besonderen Förderungswürdigkeit des Verwendungszwecks des Erlöses der 5 1/2 %igen Inhaberschuldverschreibungen von 1953 der Stadt Wuppertal in Höhe von 6 890 000 Deutsche Mark (BR-Drucks. Nr. 138/54 e) 132 A
- Beschlußfassung:** Zustimmung gemäß Art. 80 Abs. 2 GG 132 A
- Entwurf einer Sechzehnten Verordnung über Zollsatzänderungen (BR-Drucks. Nr. 139/54) 132 A
- Beschlußfassung:** Gegen die Verordnung werden keine Bedenken erhoben 132 A
- Entwurf einer Fünften Verordnung über Zolltarifänderungen aus Anlaß der Errichtung des Gemeinsamen Marktes der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (BR-Drucks. Nr. 131/54) 132 A
- Beschlußfassung:** Gegen die Verordnung werden keine Bedenken erhoben 132 B
- Entsendung von Vertretern der am Kapital der Deutschen Genossenschaftskasse beteiligten Länder in den Verwaltungsrat dieser Anstalt (BR-Drucks. Nr. 109/54) 132 B

- (A) **Beschlußfassung:** Die Herren Staatsminister Stübinger, Senator Luigs und Minister Farny werden benannt 132 B
- Entwurf eines Gesetzes über Preise für Getreide inländischer Erzeugung für das Getreidewirtschaftsjahr 1954/55 sowie über besondere Maßnahmen in der Getreide- und Futtermittelwirtschaft (Getreidepreisgesetz 1954/55) (BR-Drucks. Nr. 128/54) 132 C**
 Yström (Bremen), Berichterstatter 132 C
 Dr. Haas (Berlin), Mitberichterstatter 132 D
- Beschlußfassung:** Keine Einwendungen nach Art. 76 Abs. 2 GG. Annahme einer EntschlieÙung 133 A
- Entwurf einer Zweiten Verordnung zur Verlängerung der Verordnung über die Beimischung inländischen Rüböls und Feintalges (BR-Drucks. Nr. 140/54) 133 A**
- Beschlußfassung:** Zustimmung gemäß Art. 80 Abs. 2 GG 133 A
- Entwurf eines Gesetzes über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum Abkommen über die Vorrechte und Befreiungen der Sonderorganisationen der Vereinten Nationen vom 21. November 1947 und über die Gewährung von Vorrechten und Befreiungen an andere zwischenstaatliche Organisationen (BR-Drucks. Nr. 149/54) 133 A**
- Beschlußfassung:** Zustimmung gemäß Art. 84 Abs. 1 GG in Verbindung mit Art. 78 GG 133 A
- (B) **Entwurf eines Gesetzes über das Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Staaten von Brasilien vom 4. September 1953 über die Wiederherstellung der durch den zweiten Weltkrieg betroffenen gewerblichen Schutzrechte und Urheberrechte (BR-Drucks. Nr. 150/54) 133 B**
- Beschlußfassung:** Kein Antrag nach Art. 77 Abs. 2 GG 133 B
- Entwurf eines Gesetzes über das Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Japan vom 8. Mai 1953 über den Schutz durch den zweiten Weltkrieg beeinträchtigter Rechte auf dem Gebiet des gewerblichen Rechtsschutzes (BR-Drucks. Nr. 151/54) 133 B**
- Beschlußfassung:** Kein Antrag nach Art. 77 Abs. 2 GG 133 B
- Bericht des Rechtsausschusses über Verfahren vor dem Bundesverfassungsgericht (BR-Drucks. -V-Nr. 4/54 a u. b) 133 B**
- Beschlußfassung:** Von einer Äußerung wird abgesehen 133 C
- Entwurf der Achten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Regelung der Rechtsverhältnisse der unter Artikel 131 des Grundgesetzes fallenden Personen (öffentlich-rechtliche Lebens-, Unfall- und Haftpflichtversicherungsanstalten) (BR-Drucks. Nr. 89/54) 133 C**

- Beschlußfassung:** Zustimmung gemäß Art. 80 Abs. 2 GG mit der Maßgabe, daß die beschlossenen Änderungen Berücksichtigung finden 133 D
- Entwurf der Verwaltungsvorschriften zur Durchführung der sozialversicherungsrechtlichen Vorschriften (§§ 72 bis 74) des Gesetzes zur Regelung der Rechtsverhältnisse der unter Artikel 131 des Grundgesetzes fallenden Personen (BR-Drucks. Nr. 82/54) 134 A**
- Beschlußfassung:** Zustimmung gemäß Art. 84 Abs. 2 GG mit der Maßgabe, daß die vorgeschlagenen Änderungen Berücksichtigung finden 134 B
- Entwurf einer Bekanntmachung über die Zahl der von den Volksvertretungen der Länder zu wählenden Mitglieder der Bundesversammlung (BR-Drucks. Nr. 147/54) 134 C**
- Beschlußfassung:** Der Bekanntmachung wird gemäß § 58 des Wahlgesetzes zum zweiten Bundestag und zur Bundesversammlung vom 8. Juli 1953 zugestimmt 134 C
- Nächste Sitzung 134 C**

Die Sitzung wird um 10.08 durch den Präsidenten, Ministerpräsident Dr. Zinn, eröffnet.

Präsident Dr. ZINN: Ich eröffne die 122. Sitzung des Bundesrates. Der Bericht über die 121. Sitzung liegt gedruckt vor. Falls keine Einwendungen erhoben werden, nehme ich an, daß der Bericht vom Hause gebilligt wird. Das ist der Fall. (D)

Nach § 2 Abs. 2 der Geschäftsordnung habe ich bekanntzugeben, daß nach Mitteilung des Herrn Bevollmächtigten der Freien und Hansestadt Hamburg bei der Bundesregierung vom 30. April 1954 der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg die Senatoren Dr. Emilie Kiep-Altenloh, Paul Luigs und Prof. Dr. Wenke zu stellvertretenden Mitgliedern des Bundesrats gewählt hat.

Die Tagesordnung liegt Ihnen vor. Ich darf zunächst darauf hinweisen, daß die Punkte 19,

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 3. Juni 1953 über den Freundschafts-, Handels- und Konsularvertrag zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika vom 8. Dezember 1923 mit seinen Abänderungen (BR-Drucks. Nr. . . . /54), und 23

Ernennung des Oberstaatsanwaltes Wilhelm Herlan zum Bundesanwalt (BR-Drucks. Nr. 123/54), abgesetzt werden müssen.

Als neuer Punkt 27 wird nachträglich in die Tagesordnung aufgenommen:

Entwurf einer Bekanntmachung über die Zahl der von den Volksvertretungen der Länder zu wählenden Mitglieder der Bundesversammlung (BR-Drucks. Nr. 147/54)

- (A) Ich darf annehmen, daß das Haus mit dieser Änderung der Tagesordnung einverstanden ist.

Folgende Tagesordnungspunkte können, falls kein Widerspruch erhoben wird, ohne Bericht- erstattung behandelt werden: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 12, 13, 14, 15, 18, 20, 21, 22, 24, 25, 26 und 27. Ich darf annehmen, daß das Haus damit einverstanden ist. Damit wäre die Tagesordnung genehmigt.

Wir treten nunmehr in die Tagesordnung ein. Ich rufe auf Punkt 1 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes betreffend die Treuhandverwaltung über das Vermögen der Deutschen Reichsbank (BR-Drucks. Nr. 135/54)

AHRENS (Niedersachsen), Berichterstatter: Herr Präsident! Meine Herren! Durch den Gesetzentwurf der Bundesregierung soll die Regelung der treuhänderischen Verwaltung des Reichsbankvermögens auf eine neue einheitliche Grundlage gestellt werden.

Die Bestellung und die Aufgaben der Treuhänder für die Deutsche Reichsbank sind in den Ländern der Bundesrepublik und in Berlin zur Zeit unterschiedlich geregelt. Da die Verwaltung des Reichsbankvermögens durch mehrere Treuhänder sich als unzweckmäßig erwiesen hat, soll durch den vorliegenden Gesetzentwurf bestimmt werden, daß das Reichsbankvermögen von einem Treuhänder verwaltet wird, den der Bundesminister für Wirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen bestellt und abberuft. Diese Maßnahme dient der Vorbereitung der Abwicklung der Deutschen Reichsbank, die durch Bundesgesetz zu regeln ist.

(B)

Der federführende Wirtschaftsausschuß, der Finanzausschuß und der Rechtsausschuß schlagen vor, gegen den Gesetzentwurf dem Grundsatz nach Einwendungen nicht zu erheben.

Der Rechtsausschuß und der Finanzausschuß empfehlen, in der Eingangsformel festzustellen, daß das Gesetz der Zustimmung des Bundesrates bedarf, weil die Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes nur aus Artikel 134 und Artikel 135 GG hergeleitet werden kann.

Der Wirtschaftsausschuß empfiehlt außerdem eine Änderung der Berlin-Klausel.

Namens des Wirtschaftsausschusses empfehle ich Ihnen, die von den Ausschüssen in BR-Drucks. Nr. 135/1/54 vorgeschlagenen Änderungen anzunehmen und im übrigen Einwendungen gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 GG nicht zu erheben.

Präsident **Dr. ZINN**: Ich danke dem Herrn Berichterstatter. Wird das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Die eben erwähnten Abänderungen sind wiedergegeben in der BR-Drucks. Nr. 135/1/54. Ich glaube, wir können über die Anträge gemeinsam abstimmen. Wer diesen Anträgen zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. — Das ist die Mehrheit. Ich darf demgemäß feststellen, daß der Bundesrat beschlossen hat, zu dem Gesetzentwurf betreffend die Treuhandverwaltung über das Vermögen der Deutschen Reichsbank die soeben angenommenen Änderungen vorzuschlagen und im übrigen keine Einwendungen nach Art. 76 Abs. 2 zu erheben.

Wir kommen nunmehr zu Punkt 2 der Tagesordnung: (C)

Entwurf eines Gesetzes über das Dritte Berichtigungs- und Änderungsprotokoll vom 24. Oktober 1953 zu den Zollzugeständnislisten des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens (GATT) (BR-Drucks. Nr. 130/54)

Eine Berichterstattung erübrigt sich. Seitens der in Frage kommenden Ausschüsse ist empfohlen worden, Einwendungen nicht zu erheben. Falls kein Widerspruch erfolgt, nehme ich an, daß der Bundesrat damit einverstanden ist, daß gegen den Gesetzentwurf Einwendungen nach Art. 76 Abs. 2 GG nicht erhoben werden. — Widerspruch erfolgt nicht; es ist demgemäß beschlossen.

Ich rufe nunmehr auf Punkt 3 der Tagesordnung:

Entwurf einer Verordnung über die Großhandelsstatistik (BR-Drucks. Nr. 136/54)

Auch hier erübrigt sich eine Berichterstattung. Der federführende Wirtschaftsausschuß empfiehlt, dem Verordnungsentwurf zuzustimmen. Falls kein Widerspruch erfolgt, nehme ich an, daß der Bundesrat dieser Empfehlung Folge leistet. — Widerspruch erhebt sich nicht. Es ist demgemäß beschlossen, dem Verordnungsentwurf gemäß Art. 80 Abs. 2 GG zuzustimmen.

Es folgt Punkt 4 der Tagesordnung:

Vorschlag zur Ernennung von zwei ständigen Mitgliedern des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungs- und Bausparwesen (BR-Drucks. Nr. 143/54) (D)

Der Wirtschaftsausschuß hat vorgeschlagen, für die zwei freien Stellen von ständigen Mitgliedern beim Bundesaufsichtsamt für das Versicherungs- und Bausparwesen in Berlin die Regierungsräte **Dr. Hans Arnold** und **Heinz Liedtke** vorzuschlagen. Falls kein Widerspruch erfolgt, nehme ich an, daß der Bundesrat diesem Vorschlag beitrifft. — Widerspruch erhebt sich nicht; es ist demgemäß beschlossen.

Wir kommen zu Punkt 5 der Tagesordnung:

Nachtrag zum Wirtschaftsplan der Deutschen Bundesbahn für das Geschäftsjahr 1953 (BR-Drucks. Nr. 99/54)

Auch hier erübrigt sich eine Berichterstattung. Der Nachtrag zum Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 1953 ist im Ausschuß für Verkehr und Post erörtert worden. Wird das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Ich stelle fest, daß der Bundesrat von dem Nachtrag zum Wirtschaftsplan der Deutschen Bundesbahn für das Geschäftsjahr 1953 gemäß § 30 Abs. 4 des Bundesbahngesetzes Kenntnis geronnen hat.

Es folgt Punkt 6 der Tagesordnung:

Vorschlag für die Benennung eines Mitgliedes im Verwaltungsrat der Deutschen Bundespost als Nachfolger für Senator Dr. Holthöfer (Berlin) (BR-Drucks. Nr. 117/54)

Der Ausschuß für Verkehr und Post hat entsprechend einem Antrag des Landes Berlin vorge-

(A) schlagen, anstelle von Senator Dr. Holthöfer **Senatsdirektor Burkart**, Berlin, als Mitglied **vorzuschlagen**. Falls kein Widerspruch erfolgt, nehme ich an, daß der Bundesrat diesem Vorschlag beiträgt. — Widerspruch erhebt sich nicht; es ist also entsprechend **beschlossen** worden.

Ich rufe nunmehr auf Punkt 7 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt (BR-Drucks. Nr. 134/54)

Hier kann auch von einer Berichterstattung abgesehen werden. Die Empfehlungen des federführenden Ausschusses für Verkehr und Post und des Rechtsausschusses sind in BR-Drucks. Nr. 134/1/54 wiedergegeben. Außerdem liegt noch ein Antrag des Landes Hessen auf BR-Drucks. Nr. 134/2/54 vor, die Fassung, die seinerzeit vom Bundesrat vorgeschlagen wurde, wiederherzustellen. Ich nehme an, daß das Wort nicht gewünscht wird. Wir kommen dann zur Abstimmung. Ich lasse zunächst über den Antrag des Landes Hessen auf BR-Drucks. 134/2/54 abstimmen, im § 1 Abs. 2 die Worte einzufügen „im Einvernehmen mit dem Bundesrat“. Es handelt sich hier um die Bestimmung des Sitzes des Luftfahrt-Bundesamts. Wer diesem Antrag zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. — Das ist die Minderheit; der Antrag ist abgelehnt.

Wir kommen nun zu dem Antrag des Ausschusses für Verkehr und Post in BR-Drucks. Nr. 134/1/54. Ich nehme an, daß das Haus damit einverstanden ist, über die dort genannten Anträge gemeinsam abzustimmen. Wer für diese Anträge ist, den bitte ich um das Handzeichen. — Das ist die Mehrheit; sie sind angenommen. Der Bundesrat hat danach **beschlossen**, zu dem Gesetzentwurf über das Luftfahrt-Bundesamt die sich aus der eben genannten Drucksache ergebenden **Änderungen vorzuschlagen**, im übrigen **Einwendungen nach Art. 76 Abs. 2 GG nicht zu erheben**.

Es folgt Punkt 8 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs durch Entlastung der Straßen (Straßenentlastungsgesetz) (BR-Drucks. Nr. 127/54)

AHRENS (Niedersachsen), Berichterstatter: Herr Präsident! Meine Herren! Der Entwurf eines Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs durch Entlastung der Straßen, über den ich für den Ausschuß für Verkehr und Post zu berichten habe, bildet mit dem Entwurf eines Verkehrsfinanzgesetzes 1954 eine Einheit in dem Programm der gesetzlichen **Neuordnung des Verkehrs**, das die Bundesregierung dem Bundesrat heute vorlegt. Über das Verkehrsfinanzgesetz wird nachher vom Finanzausschuß im einzelnen berichtet werden. Trotzdem halte ich es für erforderlich, über die Gesamtkonzeption der Bundesregierung, die beiden Verkehrsgesetzen zu Grunde liegt, einiges auszuführen, da die Bedeutung des Komplexes das geboten erscheinen läßt.

Die **Motorisierung des Straßenverkehrs** hat in der Bundesrepublik seit dem Jahre 1949 erheblich zugenommen und den Vorkriegsstand weit überschritten. Seit dem Jahre 1949 nimmt die Zahl der Kraftfahrzeuge jedes Jahr gleichmäßig um etwa eine halbe Million zu. Demgegenüber ist die Länge

der klassifizierten Straßen im Bundesgebiet im Gegensatz zu der Zeit vor dem Kriege nahezu unverändert geblieben. Außerdem konnte der Zustand der Straßen seit der Vorkriegszeit aus finanziellen Gründen kaum verbessert werden. Die Zahl der Kraftfahrzeuge einschließlich Anhänger hat je km der klassifizierten Straßen am 1. Juli 1949 nur 12,6 Fahrzeuge, am 1. Juli 1953 dagegen 28,4 Fahrzeuge betragen. Nach den Schätzungen des Bundesverkehrsministeriums wird sich die Zahl der Fahrzeuge, wenn die Entwicklung in diesem Ausmaß fortschreitet, in vier Jahren auf etwa 50 Kraftfahrzeuge pro km klassifizierter Straße belaufen. Wir würden dann, wenn nicht etwas Entscheidendes zur Regelung des Verkehrs getan wird, soweit sein, daß die Straßen völlig verstopft sein werden, und daß sich die Motorisierung allmählich von selbst erdrosseln würde.

Eine wesentliche Ursache für die unbefriedigenden Verkehrsverhältnisse auf den Bundesfernstraßen ist die Tatsache, daß sich der **Ferntransport von Gütern** in stärkerem Umfange als in anderen europäischen Staaten auf die Straße verlagert hat. Das vorhandene Straßennetz ist weder hinsichtlich der Ausmaße noch des Achsdruckes der Beanspruchung durch diese Fahrzeuge gewachsen. Die **Überbelastung der Straße** ist zugleich eine der Hauptursachen für die Steigerung der **Unfallgefahr**. Die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten betrug im Durchschnitt je Tag

im Jahre 1938 rund 13 Getötete und 296 Verletzte, im Jahre 1952 rund 21 Getötete und 636 Verletzte und im Jahre 1953 rund 30 Getötete und 813 Verletzte.

Auf der anderen Seite hat die geschilderte Verlagerung des Verkehrs auf die Straße dazu geführt, daß die **Transportkapazität der Deutschen Bundesbahn** nicht mehr ausgenutzt wird. Diese Tatsache ist eine der Ursachen für die **defizitäre finanzielle Entwicklung der Bundesbahn** seit dem Geschäftsjahr 1952.

Die Bundesregierung will mit den beiden vorgelegten Verkehrsgesetzen den ersten grundlegenden Schritt tun, um diesem auf die Dauer nicht haltbaren Zustand abzuweichen. Das verkehrspolitische Ziel dieser Gesetze ist die Hebung der Sicherheit im Straßenverkehr, die Förderung des Straßenbaues, eine sinnvolle Verkehrsteilung zwischen Schiene und Straße und die Ermöglichung eines echten Leistungswettbewerbs der Verkehrsträger, der auch die Voraussetzungen für die Wiedergesundung der Bundesbahn schafft. Die Gütertransporte sollen wieder in stärkerem Maße auf die Schiene zurückverlagert werden. Es sollen ferner zusätzliche Mittel für den Ausbau von Straßen, insbesondere von Autobahnen, gewonnen werden. Diesen Zielen dient einmal eine **stärkere steuerliche Belastung der Lastkraftwagen, des Nahverkehrs und des Werkfernverkehrs**, ferner eine **Erhöhung der Mineralölsteuer**. Auf der anderen Seite ist vorgesehen, die **Beförderung von Massengütern** auf den Straßen im Fernverkehr zu untersagen.

Mit der letzteren Maßnahme befaßt sich der Entwurf des Straßenentlastungsgesetzes. Da eine Anpassung des Straßennetzes an den ständig steigenden Straßenverkehr in dem erforderlichen Ausmaß und mit der notwendigen Beschleunigung aus finanziellen Gründen nicht durchführbar ist, hat die Bundesregierung den umgekehrten Weg ge-

- (A) wählt, den Straßenverkehr dem Zustand des Straßennetzes anzupassen. Nach dem Vorschlag der Bundesregierung soll die Straße von dem Verkehr entlastet werden, der nicht aus wirtschaftlichen oder sozialen Gründen auf sie angewiesen ist. Der Transport von Massengütern kann, wenigstens im Fernverkehr, ohne volkswirtschaftlichen Schaden von der überlasteten Straße genommen werden, weil die Schnelligkeit in der Beförderung dieser Güter nicht immer die wesentlichste Rolle spielt, besondere Verpackungen in der Regel nicht erforderlich sind, und weil eine Bruchgefahr nicht besteht oder für die Verwertbarkeit des Gutes ohne Bedeutung ist. Das Verbot des Transportes von Massengütern rechtfertigt sich aber gerade deshalb, weil die schweren Lastkraftwagen die Straßen in ganz besonderem Maße abnutzen und in Anspruch nehmen.

Der Gesetzentwurf kennzeichnet in einer Verbotliste die im Güterfernverkehr und Werkfernverkehr zur Beförderung nicht zugelassenen Güter. Dazu gehören u. a. Erde, Steine, Erze, Kohle, Zement, Betonwaren, Eisen und Stahl, Holz und Getreide. Zur Vermeidung von Härtefällen können Unternehmen des Güterfernverkehrs Ausnahmegenehmigungen erhalten, wenn ihre Frachteinnahmen aus der Beförderung der verbotenen Güter in der Zeit vom 1. November 1952 bis zum 31. Oktober 1953 mindestens zwei Drittel der in dieser Zeit insgesamt erzielten Frachteinnahmen betragen haben. Zuwiderhandlungen gegen das Beförderungsverbot können als Ordnungswidrigkeit mit Geldbußen geahndet werden.

- (B) Mit dem Gesetzentwurf haben sich der Ausschuß für Verkehr und Post, der Wirtschaftsausschuß, der Agrarausschuß, der Ausschuß für Innere Angelegenheiten und der Rechtsausschuß befaßt. Sämtliche Ausschüsse halten den von der Bundesregierung eingeschlagenen Weg grundsätzlich für richtig und zweckmäßig. Bei den Beratungen hat die Frage eine große Rolle gespielt, ob der Zweck des Gesetzentwurfs, die Straße von den Massengütern zu entlasten, nur durch dirigistische Maßnahmen oder auch auf andere Weise erreicht werden kann. Es liegt auf der Hand, daß man den Weg eines Beförderungsverbots, das einen sehr starken Eingriff in die Verkehrswirtschaft darstellt, nur dann beschreiten kann, wenn andere Mittel nicht zur Verfügung stehen. Es ist der Vorschlag gemacht worden, ob nicht durch tarifpolitische Maßnahmen ein Anreiz gegeben werden könnte, den Transport von Massengütern von der Straße auf die Schiene und die Beförderung von hochtarifierten Gütern auf den gewerblichen Güterfernverkehr zu verlagern. Dieser Vorschlag führt jedoch nicht zum Ziel, weil das Beförderungsentgelt für die Wahl des Transportmittels nicht immer ausschlaggebend ist. Oft spielen hier andere Gesichtspunkte die entscheidende Rolle, z. B. die Transportdauer, die Möglichkeit des Haus-Haus-Verkehrs, sowie sonstige Vorzüge, die ein Verkehrsmittel für einen bestimmten Transport bietet. Das Entscheidende aber ist, daß der umfangreiche Werkverkehr von der Tarifpolitik praktisch nicht erfaßt werden kann. Wenn der Transport von Massengütern auf der Bundesbahn teurer wird, dann wird es für das Unternehmen, das Werkverkehr betreibt, lohnender, seine Massengüter mit eigenen Fahrzeugen zu befördern. Wird der Transport hochwertiger Güter auf der Bundes-

bahn billiger, dann wird trotzdem der Werkverkehr noch genügenden Anreiz bieten, weil er mannigfache andere Vorteile bietet, z. B. die Möglichkeit, die Werbung, den Kundendienst und das Inkassogeschäft mit dem Werkverkehr zu verbinden. Die Unkosten des Werkverkehrs, dessen Betrieb in der Regel nicht nach den Kosten orientiert ist, werden ohnehin von dem Rohgewinn des Unternehmens abgesetzt. (C)

Durch tarifpolitische Maßnahmen allein kann auch deshalb nichts erreicht werden, weil dann eine Anpassung der Tarife der Binnenschifffahrt erforderlich wäre. Dies läßt sich wegen der internationalen Verflechtung der Binnenschifffahrt nicht durchführen.

Man kann auch nicht durch eine Begrenzung der technischen Maße und Gewichte der Lastzüge, z. B. durch Herabsetzung des Achsdruckes auf 6 t, des Gesamtgewichts auf 30 t und durch eine Kürzung der Gesamtlänge auf das internationale Maß das Ziel erreichen, die Massengüter von der Straße wegzunehmen; denn man würde dadurch den Nahverkehr und den gewerblichen Güterfernverkehr, soweit er volkswirtschaftlich notwendig ist, empfindlich beschränken. Eine solche Beschränkung würde auch dazu führen, daß der Werkfernverkehr auf leichtere Fahrzeuge in entsprechend größerer Anzahl ausweicht. Dies würde wiederum dem Zweck, die Straßen zu entlasten, widersprechen.

Auch der Vorschlag, durch einen noch höheren Ansatz der Beförderungsteuer für den Werkfernverkehr ein Beförderungsverbot zu umgehen, ist nicht gangbar. Man müßte dann bis auf 6 bis 7 Pfennig Beförderungsteuer pro t/km heraufgehen. Dies würde aber den betriebsnotwendigen Werkverkehr mit hochwertigen Gütern wiederum in ungerechtfertigter Weise beschränken. (D)

Diese Erwägungen zeigen, daß eine Umlenkung des Verkehrs mit Massengütern leider nur durch Verbotsmaßnahmen möglich ist.

Der Ausschuß für Verkehr und Post, der Wirtschaftsausschuß und der Agrarausschuß halten es jedoch für erforderlich, sachlich und zeitlich begrenzte Ausnahmen von dem Beförderungsverbot zuzulassen, wenn das Beförderungsverbot im Einzelfall zu einem Verkehrsnotstand führen würde. Diesem Gesichtspunkt trägt der Vorschlag Rechnung, einen neuen § 3a einzufügen. Ferner schlagen der Ausschuß für Verkehr und Post und der Wirtschaftsausschuß vor, durch eine Ergänzung des § 4 eine Begünstigung der Güternahverkehrsbetriebe in den Ostrandgebieten der Bundesrepublik vorzusehen, die auf Grund der besonderen verkehrs- und wirtschaftspolitischen Notlage dieser Zonen-grenzgebiete gerechtfertigt ist.

Die Verbotliste des Gesetzentwurfs ist in den Ausschußberatungen eingehend erörtert worden. Der Wirtschaftsausschuß möchte zusätzlich das Verbot der Beförderung von Ziegelsteinen aufgenommen haben. Der Ausschuß für Verkehr und Post hält dies nicht für zweckmäßig, weil Ziegelsteine im Gegensatz zu den übrigen verbotenen Gütern transportempfindlicher sind und weil auch die übrigen Produkte für den Wohnungsbau, soweit es sich nicht um ausgesprochene Grund- u. Rohstoffe handelt, nicht unter das Verbot fallen.

Der Agrarausschuß hat den Vorschlag gemacht, die Beförderung von Rohholz und Schnittholz im

(A) Werkverkehr bis zu 100 km im Umkreis und die **Beförderung von Getreide** mit Ausnahme des Importgetreides von dem Verbot auszunehmen. Der Ausschuß für Verkehr und Post hält die beiden gewünschten Ausnahmen jedoch nicht für gerechtfertigt.

Schließlich haben der Wirtschaftsausschuß und der Ausschuß für Verkehr und Post übereinstimmend vorgeschlagen, bei dem Verbot der Beförderung von **Eisen- und Stahlwaren** solche Güter auszunehmen, die für den Eisenbahntransport ungeeignet sind.

Die Billigung der Verbotsliste ist dadurch erleichtert worden, daß der Vertreter der Bundesbahn bei den Beratungen des Ausschusses für Verkehr und Post auf Anfrage erklärt hat, daß die Bundesbahn die erforderlichen Vorbereitungen getroffen habe, ausreichende mechanische Einrichtungen für den Umschlag der unter das Beförderungsverbot fallenden Güter bereitzustellen. Wenn dieses Versprechen gehalten werden wird, kann man hoffen, daß etwaige Verteuerungen bei wiederholten Umschlägen solcher Güter einigermaßen gemindert werden.

Wegen der übrigen Änderungsvorschläge, die nicht von wesentlicher Bedeutung sind, darf ich auf die Empfehlungen der Ausschüsse in der BR-Drucks. Nr. 127/1/54 verweisen.

Abschließend möchte ich noch erwähnen, daß nach dem Vorschlag des Ausschusses für Verkehr und Post die Bundesregierung ersucht werden soll, die **Verbotsliste nach Ablauf von vier Jahren** seit dem Inkrafttreten des Gesetzes zu überprüfen. Dadurch soll jetzt schon die Möglichkeit festgelegt werden, die Verbotsliste nach einem angemessenen Zeitraum zu ändern, wenn die Erfahrungen in der Handhabung des Beförderungsverbots dies angezeigt erscheinen lassen.

(B) Ein weiterer Entschließungsantrag, den der Ausschuß für Verkehr und Post Ihnen vorlegt, hat den Zweck, daß nach dem Inkrafttreten der beiden Verkehrsgesetze baldmöglichst **Tarifmaßnahmen** erlassen werden, die auf der Grundlage dieser Gesetze eine sinnvolle Verkehrsteilung zwischen Schiene und Straße fördern und allen Verkehrsträgern **angemessene Beförderungsentgelte** sichern. Der Herr Bundesminister für Verkehr hat bei den Ausschußberatungen derartige Tarifmaßnahmen bereits in Aussicht gestellt, ohne allerdings, was wünschenswert gewesen wäre, auf Einzelheiten einzugehen.

Namens des federführenden Ausschusses für Verkehr und Post bitte ich Sie, die von diesem Ausschuß vorgeschlagenen Änderungen anzunehmen und im übrigen gegen den Gesetzentwurf Einwendungen nach Artikel 76 Abs. 2 GG nicht zu erheben. Ferner bitte ich, entsprechend dem Vorschlag des Rechtsausschusses festzustellen, daß das Gesetz, wie in der Eingangsformel vorgesehen, der Zustimmung des Bundesrates bedarf.

FARNY (Baden-Württemberg), Berichterstatter: Herr Präsident! Meine Herren! Der Agrarausschuß hat bei den Beratungen über den Entwurf eines Verkehrsfinanzgesetzes ebenfalls dem Grundgedanken des Entwurfs Rechnung getragen, der Bundesbahn einen angemessenen Anteil an der Güterbeförderung zu sichern, um Beträge zur Verbesserung des Straßennetzes zu erhalten. Der Agrarausschuß ist jedoch der Auffassung, daß es

nicht Aufgabe dieses Gesetzentwurfes sein kann, (C) zu einer **Warenverteuerung** zu führen, die durch die Spanne nicht aufgefangen werden kann.

Bei dem **Werkverkehr innerhalb der Nahzone** handelt es sich insbesondere im Sektor der Land- und Ernährungswirtschaft um Verkehrsbeziehungen, die nicht ohne weiteres der Bahn übertragen werden können, weil zugleich mit der Beförderung der Ware **Verteilerfunktionen** ausgeübt werden oder eine besonders beschleunigte Beförderung, z. B. bei Milch, erforderlich ist. Die Besteuerung des Werkverkehrs würde eine nicht zu verantwortende Preiserhöhung zur Folge haben, die bei den gegebenen Verhältnissen entweder der Erzeuger oder der Verbraucher tragen müßte.

Um den Werkverkehr gegenüber dem Güterverkehr nicht zu begünstigen, hält es der Agrarausschuß aus Gründen der Gerechtigkeit für erforderlich, auch dem **gewerblichen Güterverkehr** keine zusätzlichen steuerlichen Belastungen aufzuerlegen. Auch die vorgesehene Erhöhung der Beförderungssteuer im Fernverkehr auf 5 Pf. je t/km hätte eine erhebliche Mehrbelastung für die gesamte Wirtschaft zur Folge, die von ihr nicht getragen werden könnte.

Zweifellos ist eine gewisse **Mehrbelastung des Fernverkehrs** zur Erreichung der Ziele des Gesetzentwurfs erforderlich. Nach Auffassung des Agrarausschusses, die auch vom Wirtschaftsausschuß geteilt wird, wird jedoch ein Satz von 3 Pf je t/km für ausreichend gehalten.

Einwendungen hinsichtlich der vorgesehenen **Änderungen des Kraftfahrzeugsteuergesetzes** werden vom Agrarausschuß nicht vorgeschlagen. Auch die **Erhöhung der Mineralölsteuer** wird für notwendig gehalten. Der Agrarausschuß erwartet allerdings, daß bisher bestehende **Begünstigungen der Landwirtschaft** auch nach Inkrafttreten des Verkehrsfinanzgesetzes in entsprechendem Umfang weiter fortgeführt werden. Es wird deshalb gebeten, die vom Agrarausschuß empfohlenen Änderungen zu Abschnitt II des Gesetzentwurfs gutzuheißen. (D)

Dr. RINGELMANN (Bayern): Herr Präsident! Meine Herren! Ich möchte mich auf das Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs durch Entlastung der Straßen, also auf das Straßenentlastungsgesetz, beschränken. Mein Herr Vorredner hat bereits zum Verkehrsfinanzgesetz die Vorschläge des Agrarausschusses vorgetragen, so daß ich mich bei der Berichterstattung über das Verkehrsfinanzgesetz auf seine Ausführungen beziehen kann.

Für Bayern habe ich zu dem Entwurf des Straßenentlastungsgesetzes zwei Anträge zu begründen. Der erste Antrag steht auf BR-Drucks. Nr. 127/5/54. Er wünscht, daß der Bundesrat beschließen wolle, den § 6 dieses Gesetzentwurfs zu streichen. Dieser § 6 lautet:

Der Bundesminister für Verkehr kann mit Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung dieses Gesetzes erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften erlassen.

Bayern und mit ihm eine Reihe anderer Länder haben von jeher den Standpunkt vertreten, daß **allgemeine Verwaltungsvorschriften** zu Gesetzen, die von den Ländern als eigene Angelegenheit ausgeführt werden, gemäß Art. 84 Abs. 2 GG von

(A) der Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrats auch ohne besondere gesetzliche Ermächtigung erlassen werden können. Dagegen ist ihr Erlaß durch einen einzelnen Bundesminister unzulässig. § 6 des Entwurfs ist also, soweit er den Bundesminister für Verkehr zum Erlaß allgemeiner Verwaltungsvorschriften ermächtigt, mit dem Grundgesetz nicht vereinbar, im übrigen aber auch im Hinblick auf Art. 84 Abs. 2 GG überflüssig. Bayern beantragt deshalb die Streichung dieses § 6.

Der zweite Antrag, den Bayern zu dem Entwurf des Straßenentlastungsgesetzes stellt, befindet sich auf BR-Drucks. Nr. 127/2/54. Es ist bekanntlich in dem Verzeichnis der im Güter- und Werkfernverkehr zur Beförderung nicht zugelassenen Güter — das ist die Anlage zu dem Gesetzentwurf — vorgesehen in Ziff. 7 ein Verkehrsverbot — unbeschränkt — für Zement, in Ziff. 11 ein Verkehrsverbot — unbeschränkt — für Grubenholz, Faserholz, Schleifholz, Rohholz, Holzmasten, Holzpfähle, Schnittholz und Holzschwellen und in Ziff. 12 ein Verkehrsverbot für Getreide mit Ausnahme von feuchtem Getreide, das in der Erntezeit zu einer Trocknungsanlage befördert wird. Bei diesen drei Positionen beantragt Bayern, hinzuzufügen: „ausgenommen die Beförderung bis zu 100 km im Umkreis vom Standort der Fahrzeuge“. In der Begründung des Antrags finden Sie ausgeführt, daß Zement, Roh- und Schnittholz sowie Getreide zu jenen Güterarten gehören, deren Beförderung, besonders im Werkverkehr, auf über 50 km betriebsunentbehrlich und volkswirtschaftlich gerechtfertigt ist. Bei bestimmten Wirtschaftszweigen, für die die genannten Güter lebenswichtig sind, haben sich seit längerer Zeit Werkverkehre herausgebildet, die von anderen Verkehrsmitteln, also von der Bahn usw., kaum übernommen werden können und deren Unterbindung daher für diese Wirtschaftszweige eine untragbare Härte bedeuten würde. Diese Verkehre erstrecken sich auf Entfernungen, die über die Nahzone, also über 50 km, erheblich hinausgehen. Deshalb beantragt Bayern, die Beförderung dieser Güter, wenn auch nicht unbeschränkt, so doch wenigstens auf Entfernungen bis zu 100 km zuzulassen. Das sind die beiden Anträge, die ich hier zu begründen hatte.

Dr. TROEGER (Hessen): Herr Präsident! Meine Herren! Für die hessische Landesregierung habe ich folgende Erklärung abzugeben: Den von der Bundesregierung vorgelegten Entwürfen eines Straßenentlastungsgesetzes und eines Verkehrsfinanzgesetzes liegen, teils ausgesprochen, teils unausgesprochen, zwei Zielsetzungen zugrunde: Erstens soll der Straßenverkehr entlastet werden, um die ständig wachsende Zahl der Verkehrsunfälle zu vermindern, und zweitens soll eine sinnvolle Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern erstrebt werden, damit die Bundesbahn wirtschaftlich saniert wird.

Die hessische Landesregierung begrüßt diese Zielsetzungen nachdrücklich und ist der Meinung, daß die Dringlichkeit derartiger Regelungen gar nicht stark genug betont werden kann. Die in den Gesetzentwürfen vorgesehenen Maßnahmen sind jedoch nach Auffassung der hessischen Landesregierung unzulängliche Mittel zur Erreichung dieser Zwecke. Die genannten Probleme können nicht mit behelfsmäßigen Einzelmaßnahmen gelöst wer-

den. Sie sind nur zu bewältigen, wenn man sie in den Rahmen einer verkehrspolitischen, wirtschafts- und finanzpolitischen Gesamtbetrachtung stellt und sich entschließt, das Verhältnis von Güterkraftverkehr und Bundesbahn von Grund auf neu zu ordnen. (C)

Dazu gehört der Wille zu einer Gesamtregelung auf weite Sicht, die auch vor einschneidenden, aber wirksamen Maßnahmen nicht zurückschreckt. Als solche Maßnahmen kämen neben steuer- und tarifpolitischen Regelungen z. B. die generelle Verringerung der Ladefläche oder die Beschränkung des höchstzulässigen Achsendrucks oder das in anderen Ländern geltende Verbot des Anhängers schlechthin in Betracht. Hierbei wären die Auswirkungen solcher Maßnahmen nicht nur auf die unmittelbar Betroffenen, sondern auf die Gesamtwirtschaft sorgfältig zu untersuchen und die berechtigten Interessen des Güterkraftverkehrs zu berücksichtigen.

Der Entwurf des Straßenentlastungsgesetzes ist in beiden Richtungen unzulänglich und unvollständig. Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit läßt sich durch das Verbot der Beförderung der sogenannten Massengüter nicht erreichen, da keine Anhaltspunkte dafür vorliegen, daß gerade die Beförderung dieser Güter in besonderem Maße zur Verursachung von Straßenunfällen beiträgt. Die einseitige Belastung eines bestimmten Kreises innerhalb der gesamten Unternehmerschaft des Güterfernverkehrs erscheint ungerecht, wobei darauf hinzuweisen ist, daß die Begründung des Entwurfs sich über das Ausmaß der wirtschaftlichen Nachteile ganz ausschweigt, die bei Durchführung des Gesetzes namentlich bei den mittleren und kleineren Unternehmern eintreten würden. Die Beschränkung des Entwurfs auf ein kleines Teilgebiet des Güterkraftverkehrs müßte zwangsläufig dazu führen, daß zur Vermeidung von Härten Ausnahmen von dem Beförderungsverbot gemacht werden. Dies ist im Regierungsentwurf vorgesehen. Man braucht, glaube ich, kein Prophet zu sein, um voraussagen zu können, daß solche Ausnahmen auf dem weiteren Gesetzgebungsweg in wachsendem Umfang gefordert und am Ende zugelassen werden. (D)

Die hessische Landesregierung sieht sich daher nicht in der Lage, für diesen Gesetzentwurf die Verantwortung zu übernehmen und für ihn zu stimmen.

Dr. VEIT (Baden-Württemberg): Herr Präsident! Meine Herren! Die Landesregierung von Baden-Württemberg begrüßt den Antrag des Landes Bayern in Ziff. 2 auf der BR-Drucks. Nr. 127/2/54, hält den Antrag aber nicht für weitgehend genug und stellt auf BR-Drucks. Nr. 127/4/54 folgenden Antrag:

Es wird beantragt, in der Anlage „Verzeichnis der im Güterfernverkehr und Werkfernverkehr zur Beförderung nicht zugelassenen Güter“ bei der Ziff. 11 folgenden Zusatz anzufügen:

„... , ausgenommen die Beförderung von Rohholz bis zu 100 km

— soweit stimmen wir mit Bayern überein —
und Schnittholz bis zu 150 km im Umkreis.“

(A) Zur Begründung trage ich vor: Die Betriebe der Schneideindustrie sind darauf angewiesen, Roh- und Schnittholz mit Lastkraftwagen sowohl im Werk- als auch im Güterfernverkehr zu transportieren. Der Standort dieser ohnehin vielfach in verkehrsarmen Gebieten liegenden Unternehmen ist häufig so ungünstig, daß eine Begrenzung des Verkehrs auf die Nahverkehrszone von 50 km schwerwiegende Auswirkungen für sie haben würde. Aus diesen Gründen ist eine Zulassung des Straßentransports für Rohholz bis zu 100 km und für Schnittholz bis zu 150 km unerläßlich, zumal auch die Mehrbelastung dieses Verkehrs zwangsweise zu einer Verminderung der Rohholzerlöse des Waldbesitzes führen würde. Ich darf Sie bitten, diesem Antrag des Landes Baden-Württemberg zuzustimmen.

Dr. SEEBOHM, Bundesminister für Verkehr: Herr Präsident! Meine Herren! Nur, bitte, eine kurze Bemerkung zu den Anträgen des Landes Bayern. Ich darf zu dem Antrag, den § 6 zu streichen, darauf hinweisen, daß wir gerade die Frage des § 6 im Rechts- und im Innenausschuß des Bundesrats eingehend besprochen haben. Sowohl der Innen- wie der Rechtsausschuß waren der Auffassung, daß die Bestimmung des § 6 so erhalten bleiben kann. Da der Rechtsausschuß sich so eingehend mit dieser Frage beschäftigt hat, bin ich der Meinung, daß von einer Nichtverfassungsmäßigkeit dieser Bestimmung wohl kaum gesprochen werden kann. Ähnliche Bestimmungen sind schon im Straßensicherheitsgesetz von 1952 mit der Zustimmung des Bundesrats getroffen worden.

(B) Zu den Bemerkungen des Vertreters des Landes Hessen darf ich nur darauf hinweisen, daß es nicht richtig ist, daß **wirtschaftliche Nachteile für das Gewerbe** entstehen. Wenn dem Gewerbe oder einem anderen Verkehrsträger Kosten verursacht werden, ist bekanntlich immer die Frage, wie die Dinge durch die Entgelte abgelöst und ausgeglichen werden. Es ist ganz selbstverständlich, daß bei der üblichen Art der Tarifgesetzgebung und der Tarifhoheit, wie sie der Bund ausübt, solche Nachteile für einzelne Gewerbebezüge gar nicht in Erscheinung treten können. Auf der anderen Seite werden die sich ergebenden höheren Entgelte naturgemäß von der gesamten Wirtschaft in ihrer Breite getragen. Unsere Untersuchungen haben gezeigt, daß die dadurch entstehenden Belastungen so geringfügig sind, daß sie sich auf die Verbraucherkreise tatsächlich nicht auswirken werden. Es besteht also trotz der vielen jetzt die Öffentlichkeit überflutenden Entschließungen keine Gefahr, daß etwa irgendwelche Existenzen im Güterkraftverkehrsgewerbe geschädigt oder gar empfindlich betroffen werden.

Empfindlich betroffen werden ja diese Existenzen durch den gemeinsam vom Bundesrat und von der Bundesregierung schon früher gefaßten Beschluß, die **Konzessionszahlen im gewerblichen Güterfernverkehr** bis zum Jahre 1958 von jetzt 14 700 auf 11 800 zu ermäßigen. In den Rahmen dieser Maßnahme, die damals schon in Aussicht genommen und getroffen worden ist, schalten sich die Maßnahmen hier bis zu einem gewissen Grade organisch ein, weil nämlich die Zahl derjenigen Konzessionen, die dann auslaufen müssen, etwa der Zahl derer entspricht, die nach dem Gesetz die Möglichkeit haben, weiter Massengüter zu fahren,

weil sie bisher schon zu zwei Dritteln mit Massengütern veranschlagt sind. Auch in dieser Frage ist den Interessen des Gewerbes weitgehend Rechnung getragen. (C)

Wir können nicht dafür, wenn die Vertreter des Gewerbes mit ihren Ausdrücken etwas ausrutschen, sich insbesondere über Fremdwörter nicht einig sind und von einer korrupten Bundesbahn sprechen, während sie eine bankrotte Bundesbahn gemeint haben. Das charakterisiert, glaube ich, diese Gruppen in gewisser Weise in der Ernsthaftigkeit ihrer Dialogführung von selbst.

Zu dem Antrag des Landes Bayern, den auch das Land Baden-Württemberg aufgenommen hat, möchte ich bemerken: Soweit es sich um **Zement** handelt, ist dessen Beförderung mehr und mehr in Gefäßen möglich und notwendig, auch deswegen notwendig, weil die Absackung des Zements in den Fabriken für die Gesundheit der daran beteiligten Arbeiter ungünstig ist. Wir sollten überhaupt dazu kommen, den Zement mehr pneumatisch zu befördern, wozu die Beförderung in Gefäßen dient, und Gefäße sind bekanntlich mit größter Einfachheit zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern umzuladen. Ich darf auf die ausgezeichneten Ergebnisse der **internationalen Behälterausstellung** verweisen, die gerade jetzt im Rahmen der Deutschen Messe in Hannover stattgefunden hat.

Bezüglich der Fragen des **Holzes** möchte ich nur bemerken, daß durch den Antrag für die Zonengrenzgebiete die bayerischen Wünsche wegen des Bayerischen Waldes, des Fichtelgebirges und des oberfränkischen Teils weitgehend erfüllt werden und daß dieser Antrag praktisch diese Sache nur überlagert. Es ist hier nicht in dem Maße der Fall, weil, wenn die Bestimmung durchkommt, daß der Mittelpunkt des Nahverkehrs, die 40 km von der Zonengrenze, festgesetzt wird, für diese Gebiete bereits jene 100-km-Entfernung gegeben ist, die der bayerische Antrag für Roh- und Schnittholz wünscht. (D)

Im übrigen gehört gerade der **Transport des Holzes in Lastkraftwagen** auf der Straße zu den gefährlichsten Transporten, die wir kennen. Deswegen haben wir in erster Linie mit daran gedacht, den Transport von Holz von der Straße zu entfernen und auf die Eisenbahn und das Binnenschiff zu verlagern, weil dieser Transport auf der Straße wirklich ganz ungewöhnlich gefährlich ist. Im Laufe des letzten Jahres — und das mag nicht nur ein Zufall sein — sind allein drei Bundesminister dadurch in schwere Gefahr gekommen, daß vor ihnen ein mit Schnittholz beladener Zug auf der Autobahn plötzlich umkippte.

Vizepräsident **KOPF**: Wortmeldungen liegen nicht mehr vor. Wir kommen jetzt zur Abstimmung. Es liegt die BR-Drucks. Nr. 127/1/54 vor, die ich zur Hand zu nehmen bitte. Die übrigen Länderanträge zu den einzelnen Punkten werde ich aufrufen, wenn wir bei diesen Punkten sind. Ich glaube, wir können über I der BR-Drucks. Nr. 127/1/54 Ziff. 1 bis 4 gemeinsam abstimmen. Ich höre keinen Widerspruch. Wer diesen Empfehlungen der Ausschüsse zustimmen will, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Das ist die Mehrheit. Es ist so beschlossen.

BR-Drucks. Nr. 127/3/54 betrifft den Antrag Rheinland-Pfalz.

(A) **ALTMAYER** (Rheinland-Pfalz): Herr Präsident! Meine Herren! Der Antrag auf BR-Drucks. 127/3/54 des Landes Rheinland-Pfalz deckt sich in seinem ersten Teil mit dem Antrag des Ausschusses. Er ist lediglich durch den zweiten Satz erweitert:

Entsprechendes gilt für Gemeinden, die nicht mehr als 40 km in der Luftlinie von der derzeitigen Grenze des Saargebietes liegen (Saargrenzgürtel).

Ich darf auf die Begründung verweisen und betonen, daß dieselben Verhältnisse, die eine Sonderregelung für die anerkannten Ostrandgebiete der Bundesrepublik rechtfertigen, in gleicher Weise im Saargrenzgürtel vorliegen. Denn gerade hier sind durch die willkürliche Grenzziehung des Saargebietes seit Jahrzehnten gewachsene Wirtschaftsbeziehungen zerrissen und dadurch besonders erschwerte Verkehrs- und wirtschaftspolitische Verhältnisse hervorgerufen worden. Ich darf deshalb die Bitte aussprechen, dem Antrag des Landes Rheinland-Pfalz zuzustimmen.

Vizepräsident **KOPF**: Das Wort wird nicht mehr gewünscht. Wer dem Antrag des Landes Rheinland-Pfalz auf BR-Drucks. Nr. 127/3/54 zustimmen will, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Das ist die Mehrheit. Der Antrag ist angenommen. Damit entfällt Ziff. 5 der BR-Drucks. Nr. 127/1/54.

Wer den Ziffern 6 bis 8 der BR-Drucks. Nr. 127/1/54 zustimmen will, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Angenommen!

Wir kommen zu dem Antrag des Landes Bayern auf BR-Drucks. Nr. 127/5/54, den § 6 zu streichen.
(B) Wer diesem Antrag zustimmen will, den bitte ich, die Hand zu erheben. Das ist die Mehrheit. Es ist so beschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung über lfd. Nummer 9a). Wer in Ziff. 3 die Ziegelsteine einfügen will, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Das ist die Minderheit.

Wir stimmen über den Antrag des Landes Bayern auf BR-Drucks. Nr. 127/2/54 lfd. Nummer 1 ab. Er lautet: „Zement, ausgenommen die Beförderung bis zu 100 km im Umkreis vom Standpunkt der Fahrzeuge“. Wer dem zustimmen will, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Der Antrag ist abgelehnt.

Wir kommen wieder zur BR-Drucks. Nr. 127/1/54, und zwar zu lfd. Nr. 9b. Wer diesem Antrag zustimmen will, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Da dies die Mehrheit ist, ist der Antrag angenommen.

Als nächstes stimmen wir über den Antrag des Landes Baden-Württemberg auf BR-Drucks. Nr. 127/4/54 ab. Wer diesem Antrag zustimmen will, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Das ist die Minderheit; er ist abgelehnt.

Wir müssen auf den Antrag Bayerns auf BR-Drucks. Nr. 127/2/54 zurückkommen, und zwar zu lfd. Nr. 2. Wer diesem Antrag Bayerns zustimmen will, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Das ist die Minderheit; er ist abgelehnt.

Nun wieder zurück zur BR-Drucks. Nr. 127/1/54! Es kommt jetzt die lfd. Nr. 9c. Hier wird beantragt, Ziff. 11 folgenden Zusatz zu geben: „... ausgenommen die Beförderung von Rohholz und

Schnittholz im Werkverkehr bis zu 100 km im Umkreis.“ Das ist der Antrag des Agrarausschusses. Wer diesem Antrag zustimmen will, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Der Antrag ist abgelehnt. (C)

Ich rufe die lfd. Nr. 9d der BR-Drucks. Nr. 127/1/54 auf. Wer dem zustimmen will, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Der Antrag ist abgelehnt.

Jetzt wieder zum Antrag des Landes Bayern auf BR-Drucks. Nr. 127/2/54! Wir stimmen über die Ziff. 3 ab. Wer diesem Anliegen zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. Das ist die Minderheit. Er ist abgelehnt.

Schließlich haben wir noch über die Entschlie-ßung unter Abschnitt II der BR-Drucks. Nr. 127/1/54 abzustimmen.

(Zuruf: Ich bitte um getrennte Abstimmung, absatzweise!)

Wer der Ziff. II/1 zustimmen will, den bitte ich, die Hand zu erheben. Das ist die Mehrheit. — Wer der Ziff. II/2 zustimmen will, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Auch das ist die Mehrheit.

Ich darf dann feststellen, daß der Bundesrat beschlossen hat, Einwendungen nach Art. 76 Abs. 2 GG gegen den Gesetzentwurf nach Maßgabe der soeben beschlossenen Änderungen und Entschlie-ßungen nicht zu erheben. Der Bundesrat vertritt die Auffassung, daß das Gesetz seiner Zustimmung bedarf.

Wir kommen zum Punkt 9 der Tagesordnung:

Entwurf eines Verkehrsfinanzgesetzes (BR-Drucks. Nr. 126/54) (D)

Dr. RINGELMANN (Bayern), Berichterstatter: Herr Präsident! Meine Herren! Der Ihnen als BR-Drucks. Nr. 126/54 vorliegende Entwurf eines Verkehrsfinanzgesetzes bietet ein Schulbeispiel für die Absicht, wirtschaftliche Entwicklungen mit Hilfe steuerlicher Maßnahmen zu beeinflussen. Daß die moderne Steuerpolitik nicht rein fiskalisch ausgerichtet sein kann, ist ebenso wenig eine neue Erkenntnis wie die, daß steuerpolitische Maßnahmen, im richtigen Zeitpunkt getroffen und durchgeführt, außerordentlich starke wirtschaftliche Wirkungen auszulösen vermögen. Die Steuergesetzgebung ist heute ein anerkanntes Instrument der Wirtschafts-, im vorliegenden Falle der Verkehrs-politik.

Bei den derzeitigen Verkehrsverhältnissen auf den Bahnen und Straßen kann kein Zweifel darüber bestehen, daß eine Politik der Untätigkeit gegenüber dem Chaos auf dem Verkehrssektor nicht mehr länger verantwortet werden kann. Die Bundesregierung hat sich deshalb entschlossen, den Ausgang des Kampfes „Schiene-Straße“ nicht mehr zuschauend abzuwarten, sondern mit einschneidenden Maßnahmen auch steuerlicher Art einzugreifen. Der Stand der Verkehrssicherheit, die Überbelastung des Straßennetzes, nicht zuletzt aber auch die Sorge um die Erhaltung der Lebensfähigkeit und einer den Bedürfnissen des Verkehrs jederzeit entsprechenden Leistungsfähigkeit des für die Allgemeinheit wichtigsten Verkehrsmittels, unserer Deutschen Bundesbahn, fordern gebieterisch lenkende Eingriffe.

(A) Das Verkehrsfinanzgesetz bildet, wie schon bei der Erörterung des Entwurfs des Straßenentlastungsgesetzes ausgeführt wurde, ein Teilstück des verkehrspolitischen Programms der Bundesregierung. Seine Zielsetzung wird allgemein gebilligt. Auch der Finanzausschuß des Bundesrates hat die diesem Entwurf zugrunde liegende Konzeption gutgeheißen.

Ich möchte nicht die zahlreichen Vorschläge, die von den mit dem Entwurf befaßten Ausschüssen des Bundesrats kommen, im einzelnen behandeln, sondern mich auf jene Anträge beschränken, die von allgemeiner Bedeutung sind. Zu den Vorschlägen dieser Art gehört auch der bereits erörterte Wunsch des Agrarausschusses, daß der Werkverkehr innerhalb der Nahzone, d. h. innerhalb eines Umkreises von 50 km, gerechnet vom Mittelpunkt des Standorts des Kraftfahrzeugs, beförderungsteuerfrei bleiben soll. Ich verweise auf die BR-Drucks. Nr. 26/1/54, und zwar Seite 6 unter II Ziff. 1a. Der Finanzausschuß konnte sich mit diesem Vorschlag, der der für zahlreiche Branchen bestehenden Unmöglichkeit, von der Straße zur Schiene überzugehen, durch Ausschluß von der Erhebung der Beförderungsteuer Rechnung tragen will, nicht beschäftigen, weil er ihm im Zeitpunkt seiner Beratungen noch nicht vorlag. Das gleiche gilt auch für den Antrag Baden-Württembergs auf BR-Drucks. Nr. 126/6/54, der die Beförderungsteuerfreiheit auch des Werkverkehrs in der Nahzone auf den Verkehr mit Milch und Milcherzeugnissen beschränkt wissen will.

(B) Zu seinem Bedauern glaubte der Finanzausschuß jedoch, die Ablehnung mehrerer Vorschläge empfehlen zu müssen, die der Wirtschaftsausschuß gemacht hat. Es handelt sich zunächst um den auf BR-Drucks. Nr. 146/1/54 Seite 4d aufgeführten Antrag, den Progressionssatz von 51 DM der Kraftfahrzeugsteuer für überschwere Fahrzeuge erst ab 1. Januar 1957, also nach einer Karenzzeit von zwei Jahren, zu erheben. Das Ziel dieses Vorschlages, der Kraftfahrzeugindustrie eine Übergangszeit für die Umstellung zu gewähren, wurde zwar vom Finanzausschuß gewürdigt; er glaubte jedoch, daß auf die sofortige Wirkung dieser Maßnahme im Interesse übergeordneter Gesichtspunkte nicht verzichtet werden dürfe.

Auch dem weiteren Vorschlag des Wirtschaftsausschusses auf Seite 8 unter Ziff. 4a der BR-Drucks. Nr. 126/1/54, die Beförderungsteuer für den Werkverkehr im Sinne der §§ 48 ff des Güterkraftverkehrsgesetzes über die Nahzone hinaus oder außerhalb ihrer Grenzen nur auf 3 Dpf für den Tonnenkilometer anstatt auf 5 Dpf, wie der Regierungsentwurf es vorschlägt, zu erhöhen, konnte der Finanzausschuß nicht beitreten. Nach den ihm zugänglichen Unterlagen und Berechnungen würde dieser niedere Satz die notwendige Wirkung nicht erzielen.

Bei der Festsetzung der neuen Beförderungsteuer ist zu berücksichtigen, daß der gewerbliche Fernverkehr konzessioniert und damit in seiner Ausdehnung beschränkt war, während sich der Werkverkehr frei entwickeln konnte. Zu dieser Entwicklung trug die Steuergesetzgebung mit ihren Abschreibungsmöglichkeiten wesentlich bei. In diesem Zusammenhang dürfen auch die sonstigen beträchtlichen Vorteile nicht übersehen werden, die für den Unternehmer des Werkverkehrs

(C) in der mit dem Abhol- und Lieferdienst verbundenen Reklame, dem Kundendienst und dem Inkasso verbunden sind.

Zusammengenommen würden die Vorschläge des Wirtschaftsausschusses nach der einmütigen Meinung des Finanzausschusses ein Kernstück aus dem Verkehrsfinanzgesetz herausbrechen und die Wirkung dieses Gesetzes stark abschwächen, wenn nicht überhaupt in Frage stellen. Für ein derart geändertes Gesetz würde nach der Anschauung des Finanzausschusses der Erfahrungssatz gelten, daß es besser ist, keine Maßnahme als eine halbe Maßnahme zu treffen.

(D) Abweichend von der Stellungnahme des Finanzausschusses will ein Antrag Bayerns auf BR-Drucks. Nr. 126/2/54 außerhalb der Nahzone im Umkreis von 100 km vom Standort des Fahrzeugs 2 Dpf je Tonne des Rohgewichts und erst darüber hinaus 5 Dpf je Tonne des Rohgewichts der beförderten Güter und je Kilometer mit der Beförderungsteuer für den nichtgewerblichen Güterverkehr, für den gewerblichen Güterverkehr oder für den Werkverkehr innerhalb der Nahzone belasten. Ich verweise auf die BR-Drucks. Nr. 126/2/54 und darf mir mit Zustimmung des Herrn Präsidenten als Vertreter des Landes Bayern gestatten, in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, daß mit der Entwicklung des Kraftverkehrs, wie ich schon beim Straßenentlastungsgesetz ausgeführt habe, sich Werkverkehre herausgebildet haben, die betrieblich unentbehrlich sind und von anderen Verkehrsmitteln sehr schwer übernommen werden können. Es handelt sich hierbei insbesondere um den Verteiler- und Sammelverkehr bestimmter Wirtschaftszweige, namentlich der Nahrungs- und Genußmittel-, der Getränke-, Mühlen-, Mineralöl-, Sägewerks-, Baustoff-, Molkerei- und Großhandelswirtschaft. Diese Verkehre erstrecken sich auf Entfernungen, die über die Nahzone von 50 km erheblich hinausgehen. Ihre uneingeschränkte Besteuerung mit 5 Dpf je Tonnenkilometer würde außerordentlich unerwünschte Auswirkungen auf das Preisgefüge zur Folge haben. Eine Herabsetzung der Beförderungsteuer im Werkfernverkehr für einen Umkreis von 100 km vom Standort des Fahrzeugs erscheint deshalb erforderlich.

Einschlägig sind hier ein Antrag des Landes Nordrhein-Westfalen auf BR-Drucks. Nr. 126/4/54, der eine zeitliche Staffelung der Steuer mit 3, 4 und 5 Pf vorsieht und außerdem ein Antrag des Landes Rheinland-Pfalz auf BR-Drucks. Nr. 126/5/54, der für die in den Ostrandgebieten, im Saargrenzgürtel und in Berlin stationierten Fahrzeuge die Sätze der Beförderungsteuer auf die Hälfte zurückgesetzt wissen will. Ich nehme an, daß die Herren Vertreter der beteiligten Länder diese Anträge noch des näheren begründen werden.

Der Finanzausschuß hat seinerseits auch Änderungsvorschläge unterbreitet. Zwei von ihnen haben größere Bedeutung, ohne daß sie in das derzeitige Gefüge des Regierungsentwurfs eingreifen. Der eine dieser Anträge will, daß die Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen nicht um 20, sondern nur um 10 v. H. gesenkt wird. Für die zwanzigprozentige Senkung des Regierungsentwurfs wurde ins Feld geführt, daß der Personenkraftwagen gegenüber dem Lastkraftwagen steuerlich benachteiligt gewesen sei. Von der Richtig-

(A) keit dieser Meinung konnte sich der Finanzausschuß aber nicht überzeugen. Er glaubt, daß eine Senkung der Steuer um 10% genüge, um die Mehrbelastung der Personenkraftwagenhaltung durch die erhöhte Mineralölsteuer auszugleichen, ja, daß auch bei einer Senkung um nur 10% noch eine günstige Relation gegeben ist. Die Senkung der Kraftfahrzeugsteuer beim Personenkraftwagen werde kaum eine fühlbare Auswirkung auf den Kraftfahrzeugmarkt haben. Das ist die Meinung des Finanzausschusses. Es ist eine bekannte Tatsache, daß nur ein geringer Teil der Personenkraftwagen als Privatfahrzeuge gehalten wird. Die überwiegende Zahl läuft in Firmen oder Betrieben. Die Kraftfahrzeugsteuer, die Kosten des Betriebsstoffs und die Abschreibungen werden vom Gewinn abgesetzt. Die Auswirkungen einer Senkung der Kraftfahrzeugsteuer auf den Fahrzeughalter sind daher ohnedies gering.

Der Finanzausschuß war sich bei diesem Vorschlag darüber im klaren, daß er sich mit der Schmälerung der Senkung der Steuer auf Personenkraftwagen dem Vorwurf des fiskalischen Denkens aussetzen wird. Hierzu ist aber folgendes zu bemerken: Der Ausfall aus der Senkung der Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen beträgt nach Berechnungen des Herrn Bundesfinanzministers ungefähr 45 Millionen DM. Er soll durch die Umstellung der Kraftfahrzeugsteuer auf die die Straßen stärker belastenden Lastkraftwagen, Kraftomnibusse, Zugmaschinen und Anhänger kompensiert werden. Insgesamt rechnet das Bundesfinanzministerium sogar mit einem Mehraufkommen der Kraftfahrzeugsteuer von 60 Millionen DM. Wir wollen als Länder im Interesse unserer Haushalte hoffen, daß diese Rechnung richtig ist.

(B) Gleichzeitig wird das Mehraufkommen des Verkehrsfinanzgesetzes bei der Mineralölsteuer und der Beförderungsteuer mit insgesamt 290 Millionen DM angesetzt, welche dem Bundeshaushalt zufließen. Angesichts dieses guten Beispiels auf Seite des Bundes wird man den Ländern eine bescheidene Rücksicht auf ihre eigenen fiskalischen Interessen sicher nicht verargen können. Es darf ja nicht außer acht gelassen werden, daß die drei genannten Steuern bei den Steuern vom Einkommen abzugsfähig sind. Einem hoffentlich sichtbaren Zuwachs bei der Kraftfahrzeugsteuer wird also ein mehr oder weniger sichtbarer Ausfall bei der Einkommen- und Körperschaftssteuer gegenüberstehen.

Eine eingehende Erörterung widmete der Finanzausschuß der Beförderungsteuer der Straßenbahnen. Ich verweise hier auf Seite 8 Ziff. 8 der BR-Drucks. Nr. 126/1/54. Bekanntlich ist die Beförderungsteuer bei Straßenbahnen seit dem Jahre 1931, also seit fast 25 Jahren, nicht mehr erhoben worden. Der Finanzausschuß tritt entgegen der Regierungsvorlage dafür ein, diesen Zustand aufrechtzuerhalten. Er ging dabei von der Erwägung aus, daß diese Bahnen zum überwiegenden Teil Verlustbetriebe sind und — von gewissen Ausnahmefällen abgesehen — grundsätzlich keine Konkurrenz zur Bundesbahn darstellen, soweit sie Orts- und Vorortverkehr betreiben. Es erscheint daher nicht zweckmäßig, eine Regel zu schaffen, von deren Anwendung die Masse der Straßenbahnen im Verwaltungsweg wieder befreit werden müßten. Demgemäß soll nach Anschauung des Finanzausschusses der Personenverkehr der Straßenbahnen im Orts- und Vorortverkehr überhaupt

steuerfrei werden. Die im Entwurf vorgesehene Ermächtigung zur Steuerbefreiung im Einzelfall und nach Prüfung der Umstände wird den gegebenen Verhältnissen nicht gerecht. Sie belädt die zuständigen obersten Landesbehörden mit Verwaltungsarbeiten nichtministeriellen Charakters und hilft den Trägern der Straßenbahnverkehrsbetriebe nicht, weil sie auf das jeweilige Ermessen der Verwaltung angewiesen sind und daher nicht auf lange Sicht darüber Klarheit haben, ob sie ihre Wirtschaftspläne auf Bezahlung oder auf ganze oder teilweise Freistellung von der Beförderungsteuer einstellen sollen.

Ich bitte namens des Finanzausschusses, seinen Anträgen und Empfehlungen Ihre Zustimmung zu geben, wobei ich noch auf den auf Seite 16 der BR-Drucks. Nr. 126/1/54 wiedergegebenen Entwurf einer Entschließung hinsichtlich der gleichzeitigen Durchführung der im Straßentlastungsgesetz und im Verkehrsfinanzgesetz vorgesehenen Maßnahmen besonders hinweisen darf.

Ich bitte den Herrn Präsidenten, mir zu gestatten, daß ich noch zur Begründung des Abschnitts IV des Entwurfs eines Verkehrsfinanzgesetzes einige Ausführungen mache. Bayern hat gegen den Abschnitt IV des Entwurfs eines Verkehrsfinanzgesetzes, der die Finanzierung des Baues von Bundesautobahnen regelt, keine grundsätzlichen Bedenken. Es wird zu diesem Abschnitt lediglich die von den Ausschüssen empfohlenen Änderungsvorschläge unterstützen und keine eigenen Anträge stellen. Aber die Ausführungen in der Begründung zu diesem Abschnitt geben dem Lande Bayern Anlaß zu folgender Erklärung:

1. Zu Abschnitt IV Ziff. 1b der Begründung:

Die durch die steuerpolitischen Maßnahmen für den Ausbau der Bundesstraßen zusätzlich freizumachenden Mittel in Höhe von 20 Millionen DM sind, auch in Verbindung mit den im außerordentlichen Haushalt frei werdenden 20 Millionen DM, zu gering, um den dringendsten Mittelbedarf für die Anpassung des Bundesstraßennetzes an das tatsächlich vorhandene Verkehrsbedürfnis zu befriedigen. Um endlich den Anschluß an die Verkehrsentwicklung zu finden, muß der Ausbau des Bundesstraßennetzes unbedingt beschleunigt werden. Zu diesem Zweck wäre eine Erhöhung des zusätzlich freizumachenden Betrags von 20 auf 50 Millionen DM dringend erforderlich.

2. Zu Abschnitt IV Ziff. 3 der Begründung, der vom Bauprogramm handelt, ist zu sagen:

Seit Jahren ist Bayern bemüht, den Neubau einer von Westen nach Osten verlaufenden Autobahn Aschaffenburg—Würzburg—Nürnberg zu erreichen, da die in diesem Raum vorhandenen Bundesfernstraßen dem zwischen Bayern und dem rheinischen Industriegebiet sich bewegenden und ständig ansteigenden Schwerlastenverkehr nicht gewachsen sind. Die in jedem Winter im Zuge der vorhandenen Straßen auftretenden Schwierigkeiten in der reibungslosen Abwicklung des Verkehrs machen dem bevorzugten und beschleunigten Neubau der Autobahn Aschaffenburg—Würzburg—Nürnberg zur unbedingten Notwendigkeit, um so mehr, als die vorhandenen Straßen kaum mehr längere Zeit in einem auch nur halbwegs verkehrssicheren Zustand erhalten werden können. Das in der Begründung des vorliegenden Gesetz-

(A) entwurfs dargelegte **Autobahn-Bauprogramm** bedeutet für Bayern eine schwere Enttäuschung, da in ihm nur der Bau der Teilstrecke Frankfurt—Würzburg vorgesehen ist. Hierzu muß aber ausdrücklich festgestellt werden, daß die Autobahnstrecke Würzburg—Nürnberg nicht minder vorrangig ist, da gerade der Anschluß an die bei Nürnberg verlaufenden Autobahnen von ganz besonderer Verkehrsbedeutung ist und der im Programm vorgesehenen Autobahn Frankfurt—Würzburg erst ihre volle Verkehrswirksamkeit verleihen wird. Hierzu kommt, daß die vorhandene Bundesstraße Würzburg—Nürnberg mit den verkehrshemmenden Ortsdurchfahrten, insbesondere Würzburg, Fürth und Nürnberg, schon dem heutigen Verkehr nicht mehr gewachsen ist. Unter diesen Umständen muß daher seitens Bayerns der Bitte Ausdruck gegeben werden, daß der Bau der Autobahnstrecke Würzburg—Nürnberg noch nachträglich in das Bauprogramm aufgenommen wird.

Der Vollständigkeit halber darf ich erwähnen, daß auf BR-Drucks. Nr. 126/3/54 auch noch ein Antrag des Landes Hessen vorliegt, nach dem Bundesregierung und Bundestag gebeten werden, bei der Weiterbehandlung des Entwurfs eines Verkehrsfinanzgesetzes zu prüfen, ob die **Kraftfahrzeugsteuer** für die nach dem Hubraum zu besteuern den **Personenkraftfahrzeuge** wegfallen und der Steuerausfall durch eine weitere Anhebung der Mineralölsteuer ausgeglichen werden kann, an deren Mehrertrag allerdings die Länder beteiligt werden müßten.

Ich nehme an, daß der Herr Vertreter des Landes Hessen diesen Antrag noch näher begründen wird.

(B) Präsident **Dr. ZINN**: Ich danke dem Herrn Berichterstatter. — Die Auffassung des Agrar Ausschusses wurde durch Herrn Minister Farny bei der Erörterung des damit im Zusammenhang stehenden Tagesordnungspunktes vorgetragen. Ich eröffne nunmehr die Aussprache.

Dr. TROEGER (Hessen): Herr Präsident! Meine Herren! Der Herr Berichterstatter hat schon auf den Antrag des Landes Hessen zu dieser Gesetzesvorlage hingewiesen. Wir haben den Wunsch, daß der Bundesrat eine Anregung zur Diskussion geben soll. Wir sind nun in die Phase der **Großen Steuerreform** eingetreten, wobei sich allerdings das, was wir bisher von Großer Steuerreform gehört haben, auf die Einkommenbesteuerung im weiteren Sinne des Wortes beschränkt. Die anderen Teile des Steuerrechts sind noch nicht angefaßt worden. Wenn aber jetzt z. B. die Kraftfahrzeugsteuer angefaßt wird, so ist wohl, glaube ich, auch die Gelegenheit gegeben, zu überlegen, wie man sie im Sinne einer Großen Steuerreform gestalten sollte. Da ist allerdings die Frage zu erörtern, ob es überhaupt noch sinnvoll ist — sagen wir einmal —, zumindest für Personenwagen eine **Kraftfahrzeugsteuer** zu erheben. Das **Verhältnis zwischen den Verwaltungskosten und den Steuereinnahmen** ist bei den vielen Motorrädern und Kleinwagen außerordentlich ungünstig. Wer in der Praxis der Finanzämter Bescheid weiß, der weiß, daß Hunderttausende von Leuten von Monat zu Monat oder von Quartal zu Quartal kommen und die Maschinerie eines Finanzamts in Bewegung setzen, damit die Steuerkarte ausgefüllt und quittiert wird usw. und so fort. Das sind Dinge,

die nicht unabdingbar nötig erscheinen und die es in anderen Ländern in dieser Form auch nicht mehr gibt. (C)

Wenn nun gar die Kraftfahrzeugsteuer für Personenwagen um 20% ermäßigt wird, dann wird das Verhältnis zwischen Verwaltungsbelastung und Steuerertrag noch schlechter, als es augenblicklich schon ist. Bei den Vorbereitungen über die Beratung der Großen Steuerreform ist mir einmal gesagt worden, daß mindestens 12 000 Beamte in der Bundesrepublik ausschließlich mit dieser Steuer, ihrer Veranlagung und Abrechnung beschäftigt sind.

Die hessische Landesregierung ist daher der Meinung, der Bundesrat solle der Bundesregierung und dem Bundestag die Anregung geben, sich einmal Gedanken darüber zu machen, ob das nun so bleiben müsse oder ob man nicht bei dieser Gelegenheit doch etwas umschalten könne.

Dr. ZIMMER (Rheinland-Pfalz): Herr Präsident! Meine Herren! Erlauben Sie mir eine ganz kurze Bemerkung im Interesse einer guten Geschäftsordnung. Der **Deutsche Städtetag** hat unter dem 26. April den verschiedenen Ausschüssen des Bundesrats eine Reihe von Wünschen in Form einer kurzen **Denkschrift** vorgetragen. Die Denkschrift ist so spät in den Besitz der Ausschüsse gekommen, daß lediglich ein Teil dieser Wünsche nicht nur behandelt, sondern auch zur Entscheidung gebracht werden konnte. Ein wichtiger Punkt, die **Frage der Mineralölsteuer für den Linienverkehr bei den städtischen Omnibussen**, konnte zwar noch erörtert, aber nicht mehr in den Kabinetten zur Abstimmung gebracht werden. Ich trage die Sache deswegen vor, damit der Deutsche Städtetag weiß, daß derart weitgehende Anträge frühzeitig genug den Kabinetten zugeleitet werden müssen, damit entsprechende Beschlüsse gefaßt werden können. Es ist aber zu hoffen und zu erwarten, daß die Angelegenheit vom Bundestag noch einmal aufgegriffen wird, weil sie für unsere städtischen Verkehrsbetriebe eine große Bedeutung hat. (D)

Dr. MEYERS (Nordrhein-Westfalen): Herr Präsident! Meine Herren! Der Antrag des Landes Nordrhein-Westfalen ist in der BR-Drucks. Nr. 126/4/54 enthalten. Er beabsichtigt, im § 12 Abs. 1 Ziff. 1 Buchst. a die Worte „fünf Pfennig“ durch die Worte

ab 1. 1. 1955 drei Pfennig

ab 1. 1. 1956 vier Pfennig

ab 1. 1. 1957 fünf Pfennig

zu ersetzen.

Der Grund liegt darin, daß im Vertrauen auf den Gesetzgeber, der bis jetzt das ganze Problem nicht angefaßt hat, die Industrie erhebliche Gelder in die Anschaffung von Wagen investiert hat und daß die Erhöhung auf fünf Pfennig einer vollständigen sofortigen Drosselung des Werkfernverkehrs gleichkäme.

Wir sind der Ansicht, daß das nicht richtig wäre, sondern daß man den beteiligten Stellen eine gewisse Zeit zur Umstellung einräumen müßte. Deshalb beabsichtigt unser Antrag, die Härten, die in der Annahme des Gesetzentwurfes lägen, dahin zu mildern, daß die Umstellungszeit auf drei Jahre verteilt wird.

(A) **FARNY** (Baden-Württemberg): Herr Präsident! Meine Herren! Das Land Baden-Württemberg hat Ihnen in der BR-Drucks. Nr. 126/6/54 einen Antrag mit der Bitte vorgelegt, von der **Beförderungssteuer** auszunehmen den Verkehr innerhalb der Nahzone im Sinne des Güterkraftverkehrsgesetzes mit Milch- und Milcherzeugnissen. Wir haben uns zu diesem Antrag entschlossen, weil wir der Meinung sind, daß es sich hier bei diesem Verkehr um einen ausgesprochenen Sonderfall handelt, bei dem nach dem Charakter dieses Verkehrs weder eine Entlastung der Straße eintreten noch diese Mehrbelastung vom Spediteur getragen werden kann. Es ist also kein Problem Schiene und Straße. Wir haben in den letzten Jahrzehnten die Rationalisierung und Intensivierung der deutschen Milchwirtschaft in Gebiete gelegt, bei denen wir von dem Grundsatz ausgegangen sind, die Sammelbetriebe, die Zentralbetriebe in die entlegenen Erzeugungsgebiete zu legen und die Milch auf möglichst schnellem und nahem Weg in die Sammelbetriebe zu bringen.

Die Beförderungssteuer würde unweigerlich zu einer Belastung des Erzeugers führen müssen, weil der Milchpreis durch Höchstpreise nach oben gebunden ist und weil in der Zwischenspanne auch für den gewerblichen Unternehmer keine Möglichkeit besteht, sie zu tragen.

Wir bitten deshalb, unseren Antrag anzunehmen und dafür zu sorgen, daß hier nicht in dem gedachten und geplanten Prinzip der Auseinandersetzung zwischen Schiene und Straße der Falsche getroffen wird.

Dr. SEEBOHM, Bundesminister für Verkehr:
(B) Herr Präsident! Meine Herren! Ich darf mir zu den Anträgen, die Bayern und Nordrhein-Westfalen bezüglich der Höhe der **Beförderungssteuer** für den Werkverkehr gestellt haben, einige Bemerkungen erlauben. Sie wissen ja aus den Verhandlungen in den Ausschüssen, wie es zu dieser Auffassung gekommen ist. Ursprünglich war vorgesehen, daß dem Werkverkehr der sogenannte Bringverkehr für die Zukunft versagt werden soll, d. h. die Auslieferung der Fertigerzeugnisse an den Endabnehmer. Wir haben schon immer die Auffassung vertreten, daß der eigentliche Werkverkehr darin besteht, daß er Roh- und Halberzeugnisse der Fabrikationsstätte zuführt und daß er die Außenbetriebe von Fabrikationsstätten, wie etwa im Tiefbau oder im Tiefbohrbetrieb, mit den notwendigen Materialien versorgen soll, daß aber das, was darüber hinausgeht, in jene Sphäre fällt, wo man den echten und den unechten Werkverkehr, über den soviel geredet wird, nicht klar gegeneinander abgrenzen kann.

Es ist gegen diesen Vorschlag, den Bringverkehr im Werkfernverkehr zu verbieten, sehr viel eingewendet worden. Gerade aus den Kreisen des Bundestages und auch aus den Kreisen der verladenden Wirtschaft ist die Anregung gekommen, diese Frage durch eine Erhöhung der Beförderungssteuer für den Werkfernverkehr ganz absolut zu regeln, wodurch naturgemäß auch jener Werkfernverkehr getroffen würde, den wir von unserem Standpunkt aus als notwendig ansehen. Die Frage, wie hoch man einen solchen Betrag ansetzen soll, ist aber letzten Endes abhängig von den Konsequenzen, die wir von diesen beiden Gesetzen für die weitere Ausgestaltung des Tarif-

wesens und damit für den Ausgleich nicht nur (C) zwischen Schiene und Straße, sondern auch zwischen Schiene, Straße und Binnenschifffahrt erwarten. Wir können die tarifarischen Maßnahmen, die ja auch durch die Entschließung, die der Bundesrat vor wenigen Minuten angenommen hat, besonders gewünscht werden und an denen wir bereits intensiv arbeiten, nur durchführen, wenn wir jenen Verkehrsträger, der sich eben durch Tarifmaßnahmen nicht binden läßt, wirklich nachdrücklich ausschließen. Das ist der Eigenverkehr auf der Straße, Werkverkehr genannt. Ich habe wiederholt darauf hingewiesen, daß eigentlich nicht der Unterschied, der unser Verkehrsproblem belastet, der Unterschied zwischen dem Verkehr auf der Schiene und der Straße ist, sondern der Unterschied zwischen dem Eigenverkehr und dem gewerblichen Verkehr, wobei der gewerbliche Verkehr auf der Straße dem gewerblichen Verkehr auf Schiene und Binnenwasserstraßen zuzuordnen ist. Denn hätten wir nur diese gewerblichen Verkehre, dann wäre eben die Möglichkeit, durch tarifarische Maßnahmen zu einem gesunden Ausgleich zu kommen, gegeben. Sie wird dadurch verhindert, daß wir den Werkverkehr, insbesondere im Fernverkehr, in diesem Ausmaße haben.

Nun besteht die Möglichkeit von tarifarischen Maßnahmen, die zu dem Gesamtbild der Verkehrskonzeption gehören — von der ja diese beiden Gesetze nur ein Ausschnitt sind —, nur dann, wenn wir von vornherein gegenüber dem Werkverkehr einen Damm errichten, der den tarifarischen Ausgleich zwischen den anderen Verkehrsträgern ermöglicht und überhaupt die Voraussetzung hierfür schafft. Setzen wir nun, wie es das Land Nordrhein-Westfalen will, in einer Erkenntnis, deren Begründung durchaus begreiflich ist, eine zeitliche Rangfolge an, so erreichen wir damit, daß wir uns zu diesen tarifarischen Maßnahmen eben nur schrittweise entschließen können und daß wir bis zum Jahre 1957 auf diesem Gebiet eine Unsicherheit haben, die es praktisch unmöglich macht, die von uns gewünschte Verkehrsteilung zwischen Schiene und Straße und damit die Beruhigung dieser Verhältnisse durchzuführen.

(D) Setzen wir dem Wunsch Bayerns entsprechend die Entfernungen für den Werkverkehr größer an, so wird wiederum die Überwachung des Verkehrs auf der Straße — ob erlaubt oder verboten — so ungemein erschwert, daß infolge der Unterbrechung dieser Möglichkeiten Schwierigkeiten wegen der Steuerhinterziehungen aufkommen, die außerordentlich bedeutungsvoll sind. Ich darf auch hier gerade die Vertreter Bayerns darauf hinweisen, daß wir ja mit diesen Maßnahmen — u. a. auch in der Auswirkung — eine Verbesserung der Situation der Bundesbahn deswegen anstreben, um der Bundesbahn zu ermöglichen, die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienungen weiter durchführen zu können. An dieser gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungen der Bundesbahn sind aber die verkehrsfernen Länder entscheidend beteiligt.

Wenn wir dem Wunsch Bayerns Rechnung tragen, macht das für die Bundesbahn einen jährlichen Ausfall von 50 bis 60 Millionen DM aus. Das ist natürlich ein Betrag, der auf der anderen Seite die Bundesbahn wieder veranlassen wird, auf uns zuzukommen, um bezüglich der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungen Erleichterungen zu be-

(A) kommen. Diese liegen ja, wie Sie wissen, gerade in der außerordentlich starken Abflachung der Tarifstaffeln, bei denen wir ja im Interesse eben gerade der revierfernen Länder weit über das hinausgegangen sind, was eigentlich von den Verkehrssachverständigen erwartet wird.

Es wird grundsätzlich immer wieder die Auffassung vertreten, daß der Werkfernverkehr durch diese Steuer zu stark belastet wird. Dazu kann ich nur auf eine Übersicht verweisen, die ich schon in den Ausschüssen dargelegt habe. Ganz abgesehen davon, daß der Werkfernverkehr — wie es hier wiederholt und dankenswerterweise in sehr klarer Form durch den Herrn Minister Ahrens festgestellt worden ist — nicht kostenorientiert ist, sondern von einer Fülle von anderen Faktoren bestimmt wird, haben wir uns bemüht, einmal durch eine statistische Übersicht nachzuweisen, wie durch die Belastung des Werkfernverkehrs mit diesen Steuern das Kostenbild gegenüber den beiden anderen Verkehrsträgern — nämlich dem gewerblichen Verkehr auf der Straße und der Eisenbahn — sich ergeben würde, um festzustellen, daß diese Bestrebungen dem Ziel dienen, möglichst die gleichen Standort- und Startbedingungen für die Verkehrsträger zu erreichen.

Wenn Sie dem Werkfernverkehr eine Steuer von fünf Pfennig je t/km auferlegen, so ergibt sich, daß dies kostenmäßig — alle anderen Faktoren gar nicht berücksichtigt — immer noch günstiger ist als der Eisenbahnverkehr in den Tarifklassen A bis E und der Verkehr auf der Straße in den Tarifklassen A bis D. Geben Sie ihm dagegen nur eine Erhöhung von drei Pfennig, wie dies beantragt wurde und wie das auch für das erste Jahr vom Lande Nordrhein-Westfalen gewünscht wird, so ist der Werkfernverkehr kostenmäßig gegenüber der Eisenbahn für alle Tarifklassen zwischen A bis F günstiger, d. h. die Eisenbahn ist tarifmäßig und kostenmäßig nur günstiger in der Klasse G, und der Werkfernverkehr ist gegenüber dem gewerblichen Fernverkehr günstiger für die Tarifklassen A bis E, d. h. der gewerbliche Verkehr kann kostenmäßig dem Werkverkehr nur entgegentreten in den Massengüterklassen F und E. Vergewenwärtigt man sich diese Sache einmal, dann weiß man, daß das Wort, hier werden Verkehre im Werkverkehr abgewürgt, nicht in dem Maße zutreffend ist. Solange wir nicht die fünf Pfennig als Mindestmaß haben, solange werden wir die entsprechenden tarifarischen Ausgleiche zwischen Schiene und Straße nicht vornehmen und die Verkehrsteilung nicht in der gewünschten Weise in Gang bringen können. Wir geben dem Werkverkehr, der ja nicht kostenorientiert ist und der dank seiner anderen Fazilitäten noch weit in die Tarifgebiete hineingreift, somit einen so großen Vorsprung — er hat bisher noch einen größeren gehabt, das gebe ich zu —, daß eben die Gefahr besteht, daß wir mit unseren Maßnahmen nicht das erreichen, was wir erreichen müssen. Der Herr Vertreter von Hessen hat dann recht, daß diese Maßnahmen unzureichend sind und wir uns von vornherein noch zu viel weitergehenden Maßnahmen entschließen sollten.

Ich darf daher herzlich darum bitten, es doch bei dem Satz von fünf Pfennig je t/km zu belassen.

HARTMANN, Staatssekretär im Bundesministerium für Finanzen: Herr Präsident! Meine Herren!

Ich habe mit Genugtuung begrüßt, daß die Beschlüsse der Ausschüsse, insbesondere des Finanzausschusses, sich grundsätzlich auf den Boden der Regierungsvorlage stellen. Ich brauche daher nur zu wenigen besonders wichtigen Einzelheiten hier zu sprechen. Ich darf vorweg bemerken, daß wir selbstverständlich an der Regierungsvorlage als Ganzem auch dann festhalten, wenn ich dazu im einzelnen keine Bemerkungen mache.

Der erste Punkt, zu dem ich etwas sagen möchte, ist die Frage der Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftfahrzeuge. Wir hatten eine Senkung der Steuer auf 20% angeregt. Der Finanzausschuß möchte nur um 10% senken und hält das zum Ausgleich der Erhöhung der Mineralölsteuer für Vergaserkraftstoffe um einen Pfennig für ausreichend. Das war nicht ganz unser Gesichtspunkt allein. Wir hatten auch gedacht, da ja nun doch eine Umstellung des Fabrikationsprogramms für die Lastwagen und Anhänger notwendig wird, hierdurch einen gewissen Anreiz, eine Erleichterung auf dem Gebiete der Fabrikation der Personenwagen zu geben.

Ich habe mit Interesse vermerkt, daß der Herr Finanzminister Dr. Troeger über unseren Vorschlag einer 20%igen Senkung der Kraftfahrzeugsteuer für Personenwagen hinausgehend sogar angeregt hat, die Kraftfahrzeugsteuer für Personenwagen vollständig aufzuheben, allerdings um dann wohl im Wege der Mineralölsteuer eine einigermaßen ähnliche Belastung zu erreichen. Wir werden diese Anregung mit besonderem Interesse prüfen, um so mehr, als sie ja mit dem Hinweis darauf verbunden ist, daß sich hier eine nennenswerte **Verwaltungsersparnis** erreichen ließe. Mir war diese Zahl von 12 000 einsparbaren Beamten und Angestellten bisher nicht bekannt. Diese Zahl kann ich im Moment nicht nachprüfen. Aber auch wenn es weniger sein sollten, würde es natürlich zu einer fühlbaren Entlastung der Verwaltungsarbeit führen, wenn wir wenigstens auf diesem Teilgebiet die Kraftfahrzeugsteuer und damit die Arbeit der Kraftfahrzeugämter beseitigen könnten. Das war der eine Punkt.

Was den zweiten Punkt angeht, so würde der Vorschlag des Wirtschaftsausschusses, den **Progressionssatz für schwere Nutzfahrzeuge** erst ab 1957 zu erheben, einen völligen Einbruch in die Gesamtkonzeption der Vorlagen bedeuten. Ich darf daher bitten, gerade aus dem Gesichtspunkt der Gesamtwirkung, die möglichst schnell eintreten soll, entsprechend dem Vorschlag des Finanzausschusses die Progression unmittelbar in Kraft treten zu lassen.

Der dritte Punkt, in dem ich mit dem Finanzausschuß allerdings nicht übereinstimme, ist die Frage der **Besteuerung des Personenverkehrs der Straßenbahn** mit der Beförderungsteuer. Es ist richtig, daß auf Grund einiger etwas anzweifelbarer Rechtsgrundlagen die Straßenbahnen seit langer Zeit keine Beförderungsteuer bezahlt haben. Es handelt sich einmal um einen bloßen Runderlaß des Reichsfinanzministers. Ich glaube, wir stehen heute rechtlich nicht mehr auf dem Standpunkt, daß Runderlasse eines Ministers eine gültige Rechtsgrundlage für so weittragende Maßnahmen sein können.

Das zweite ist eine **Notverordnung**. Hierzu hat das Bundesjustizministerium Stellung genommen und erklärt, diese Notverordnung könne nicht mehr

(A) angewendet werden. Die Sache muß also neu geregelt werden. Wir wollen durchaus der Notlage einzelner Straßenbahnen, man kann auch sagen, einer Reihe von Straßenbahnen Rechnung tragen. Deshalb haben wir ja um eine Ermächtigung gebeten, daß im Einzelfall die Steuer erlassen werden soll. Wir halten es aber insgesamt wirtschaftspolitisch für ausgeschlossen, in einem Augenblick, in dem den Privatunternehmen auf dem Gebiet der Beförderung neue Lasten auferlegt werden, den öffentlichen Verkehrsträgern — das sind ja doch die Straßenbahnen — hier von vornherein eine generelle Befreiung zu geben. Das, was wirtschaftlich notwendig ist, um Härten zu vermeiden, kann durch die individuelle Befreiung gewährt werden; zu einer generellen Befreiung besteht aber keine Veranlassung.

Das ist das, was ich im einzelnen sagen wollte. Der Herr Bundesverkehrsminister hat ja bereits zu der außerordentlich wichtigen Frage der **Beförderungsteuer des Werkfernverkehrs** gesprochen. Ich darf mit einer allgemeinen Bemerkung schließen. Der Herr Berichterstatter des Finanzausschusses hat auf das Mehraufkommen hingewiesen, das sich aus der Gesamtheit dieses Entwurfs für den Bundeshaushalt ergibt. Die Erträge laufen zunächst in den Bundeshaushalt. Aber ich darf hier noch einmal unterstreichen — das ist schon häufig geschehen —, daß wir nicht beabsichtigen, die sich hieraus ergebenden steuerlichen **Mehreinnahmen** für allgemeine Haushaltszwecke zu verwenden. So stark die Bedenken auch gegenüber Zweckbindungen von Haushaltseinnahmen sind, so haben wir uns doch hier entschlossen — da der Zweck dieses Gesetzentwurfes nicht fiskalische Mehreinnahmen sind, sondern eine Gesundung des gesamten Verkehrswesens, also eine Gesundung des Verhältnisses Schiene — Straße —, alles das, was dem Bund aus diesem Verkehrsfinanzgesetz zufließt, wieder dem Verkehr gesondert zur Verfügung zu stellen, und zwar zunächst zur **Finanzierung der Autobahnen**. Hier gehen wir eine Bindung für sehr lange Zeit ein. Die Mittel sollen zweitens für den **Ausbau der Bundesstraßen** und drittens als **Beitrag an die Bundesbahn** für die sogenannten verkehrsfremden Lasten zur Verfügung gestellt werden.

Ich darf die Hoffnung aussprechen — der Bund hat ja keinen Einfluß auf die Haushalte der Länder —, daß das **Mehraufkommen an Kraftfahrzeugsteuern**, das etwa auf 60 Millionen jährlich für die Gesamtheit der Länder zu veranschlagen ist, auch von den Ländern in demselben Sinne, wie es beim Bund geschieht, nicht für allgemeine Haushaltszwecke, sondern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse verwendet wird.

Präsident **Dr. ZINN**: Wortmeldungen liegen nicht mehr vor. Die Aussprache ist damit geschlossen. Ich bitte Sie, die Drucksache Nr. 126/1/54 zur Hand zu nehmen. Wir kommen zunächst zur Abstimmung über die Anträge zum Abschnitt I Ziff. 1 und dann über den Antrag Ziff. 6 b im Abschnitt II der Drucksache Nr. 126/1/54. Wer diesen Anträgen zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Das ist die Mehrheit. Angenommen!

Wir kommen zur Abstimmung über den Antrag unter Ziff. 2! — Mit Mehrheit angenommen!

Wir stimmen gemeinsam ab über die Anträge unter Ziff. 3a und 3b. — Angenommen!

Ziff. 3c! — Angenommen!

Ziff. 3d! — Abgelehnt!

Ziff. 3e! — Angenommen!

Ziff. 3f! — Angenommen!

Nun kommen wir zum Abschnitt II — Änderung des Beförderungsteuergesetzes. Hier können wir gemeinsam, wenn nicht widersprochen wird, über die Anträge des Agrarausschusses Ziff. 1 a, 4 b und 4 c abstimmen.

(Dr. Ringelmann: Ich bin der Ansicht, daß zunächst der bayerische Antrag — Drucksache Nr. 126/2/54 — behandelt werden soll, denn er geht weiter als der hier vorliegende Antrag des Agrarausschusses!)

Wir können entsprechend verfahren. Es bestehen keine Bedenken. Wir kommen zur Abstimmung über den Antrag des Landes Bayern auf BR-Drucks. Nr. 126/2/54.

(Zuruf: Der Antrag von Bayern liegt nicht vor!)

— Doch, er liegt vor. Wer diesem Antrag zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Abgelehnt!

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung über die Anträge des Agrarausschusses unter Ziff. 1a, 4b und 4c. Wer diesen Anträgen zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Die Anträge sind abgelehnt.

Dann stimmen wir ab über den Antrag des Landes Baden-Württemberg auf BR-Drucks. Nr. 126/6/54. Wer diesem Antrag zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Angenommen!

Wir kommen zur Abstimmung über II Ziff. 1b. — Angenommen!

Ziff. 1c! — Angenommen!

Ziff. 3a! — Angenommen!

Damit erübrigt sich die Abstimmung über die Ziff. 3 b.

Wir kommen zur Abstimmung über die Ziff. 3 c und 5 c. — Angenommen!

Damit erledigt sich die Abstimmung über die Ziff. 5a und 5b.

Wir stimmen nunmehr ab über den Antrag II Ziff. 4a. — Abgelehnt!

Nun kommen wir zur Abstimmung über den Antrag des Landes Nordrhein-Westfalen auf BR-Drucks. Nr. 126/4/54, nachdem vorhin der Antrag des Landes Bayern abgelehnt worden ist. Wer dem Antrag des Landes Nordrhein-Westfalen zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Abgelehnt! Es bleibt also bei der Regierungsvorlage.

Wir kommen zur Abstimmung über den Antrag des Landes Rheinland-Pfalz auf BR-Drucks. Nr. 126/5/54. Wer diesem Antrag zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Der Antrag ist abgelehnt.

Wir stimmen nunmehr ab über den Antrag II Ziff. 4 d! — Abgelehnt!

Ziff. 2 und 4e! — Abgelehnt!

Ziff. 5d! — Angenommen!

Ziff. 6a! — Angenommen!

Jetzt haben wir über die EntschlieÙung, die unter Abschnitt III, wiedergegeben auf Seite 13 der BR-Drucks. Nr. 126/1/54, steht, abzustimmen.

(C)

(D)

(A) Wer dieser Entschließung zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Mit Mehrheit angenommen!

Nun kommen wir zur Abstimmung über den Abschnitt IV — Finanzierung des Baues von Bundesautobahnen. Wir stimmen einzeln ab, und zwar zunächst über die Ziff. 1. — Angenommen.

Ziff. 2! — Angenommen!

Ziff. 3! — Angenommen!

Ziff. 4! — Abgelehnt!

Ziff. 5! — Angenommen!

Ziff. 6! — Angenommen!

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung über den Abschnitt V — Berlin-Klausel. — Angenommen!

Wir haben jetzt abzustimmen über die Entschließung, die der Ausschuß für Post und Verkehr vorgeschlagen hat. Die Entschließung ist wiedergegeben auf Seite 16 der BR-Drucks. Nr. 126/1/54. Wer diesem Antrag zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Mit Mehrheit angenommen!

Nun stimmen wir über den Antrag des Landes Hessen auf BR-Drucks. Nr. 126/3/54 ab. Mit Mehrheit angenommen!

Dann kann ich feststellen, daß der Bundesrat außer den soeben angenommenen Entschließungen und Änderungen keine Einwendungen gegen den Gesetzentwurf zu erheben hat; er ist aber der Auffassung, daß dieser Entwurf nach Artikel 105 Abs. 3 in Verbindung mit Artikel 78 GG seiner Zustimmung bedarf. Damit ist dieser Tagesordnungspunkt erledigt.

(B) Ich rufe nunmehr auf Punkt 10 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes über die Ermächtigung der Landesregierungen zur Verlängerung der Wahlperiode der ehrenamtlichen Mitglieder der Finanzgerichte (BR-Drucks. Nr. 129/54).

Dr. RINGELMANN (Bayern), Berichterstatter: Herr Präsident! Meine Herren! In einigen Ländern läuft die Wahlperiode der ehrenamtlichen Mitglieder der Finanzgerichte im Frühjahr 1954 ab. In einigen anderen Ländern ist sie bereits im Jahr 1953 zu Ende gegangen. Der vorliegende Gesetzentwurf will durch eine einfache Verlängerung ihrer Amtsdauer die Umständlichkeit einer Neuwahl vermeiden. Da die in Vorbereitung befindliche bundeseinheitliche Finanzgerichtsordnung die persönliche Rechtsstellung dieser Mitglieder abweichend vom bisherigen Rechtszustand zu regeln beabsichtigt, wäre eine solche Neuwahl für einen möglicherweise sehr kurzen Zeitraum wenig sinnvoll. Soweit einige Länder bereits auf Grund der Britischen Verordnung Nr. 175 von sich aus eine Verlängerung der Amtsperiode vorgenommen haben, wird das durch den vorliegenden Entwurf gedeckt, falls er in Übereinstimmung mit dem Vorschlag des Finanzausschusses Rückwirkung erhält. Eine derartige Rückwirkung erscheint unter dem Gesichtspunkt erwünscht, daß die Verordnung Nr. 175 nach Ansicht dieser Länder keine über alle Zweifel erhabene Ermächtigungsgrundlage darstellt.

Der Gesetzentwurf bedeutet gewissermaßen einen Vorgriff auf die Neuregelung der Finanzgerichtsbarkeit. Ob das Gesetz über die Finanzgerichts-

barkeit der Zustimmung des Bundesrats bedarf, mag dahingestellt bleiben. Nach Anschauung des Finanzausschusses handelt es sich im vorliegenden Fall um Vorschriften aus dem Bereich der **Gerichtsverwaltung**, also um Vorschriften im Sinne von Art. 84 Abs. 1 GG, die nur mit Zustimmung des Bundesrats erlassen werden können. Der Finanzausschuß empfiehlt daher in der BR-Drucks. Nr. 129/1/54, die Eingangsworte des Gesetzes zu fassen: „Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen.“ Außerdem empfiehlt er, dem § 3 die Fassung zu geben: „Dieses Gesetz tritt mit Wirkung von 1. Januar 1953 in Kraft.“

Es kann jedoch mit einem gewissen Recht gegen die erste Empfehlung eingewendet werden, daß es sich im vorliegenden Fall nicht um Vorschriften aus dem Bereich der Gerichtsverwaltung, sondern um Vorschriften auf dem Gebiet der **Gerichtsverfassung** handelt, für deren Regelung zwar die konkurrierende Zuständigkeit der Länder nach Art. 74 Abs. 1 GG, aber nicht das Erfordernis der Zustimmung des Bundesrats zur bundesgesetzlichen Regelung gegeben ist. Art. 84 Abs. 1 GG würde in diesem Fall nicht Platz greifen. Es empfiehlt sich deshalb, diese Frage der Zustimmung des Bundesrats noch bis zum zweiten Durchgang des Gesetzes durch den Rechtsausschuß des Bundesrats nachprüfen zu lassen und zunächst von einer Beschlußfassung im Sinne der Ziff. 1 der Empfehlung des Finanzausschusses Abstand zu nehmen.

Hingegen empfehle ich, die Ziff. 2, die die Rückwirkung auf den 1. Januar 1953 vorsieht, anzunehmen.

Präsident Dr. ZINN: Ich danke dem Herrn Berichterstatter. Wortmeldungen liegen nicht vor. (D)

Wir kommen zur Abstimmung. Nach dem Vorschlag des Herrn Berichterstatters würden wir von der Abstimmung über Ziff. 1 der in der BR-Drucks. Nr. 129/1/54 vorliegenden Empfehlung des Finanzausschusses absehen können und würden den Rechtsausschuß beauftragen, zu prüfen, ob es sich um Fragen der Gerichtsverwaltung oder der Gerichtsverfassung handelt und ob demgemäß die Zustimmung des Bundesrats erforderlich ist oder nicht, so daß dann die Frage vom Plenum im zweiten Durchgang entschieden werden könnte. — Es ist so beschlossen.

Demgemäß wäre nur über Ziff. 2 der BR-Drucks. Nr. 129/1/54 abzustimmen. Ich bitte die Herren, die zustimmen wollen, um das Handzeichen. — Das ist die Mehrheit; die Empfehlung ist angenommen. Ich stelle fest, daß der Bundesrat gemäß Art. 76 Abs. 2 GG beschlossen hat, zu dem Entwurf eines Gesetzes über die Ermächtigung der Landesregierungen zur Verlängerung der Wahlperiode der ehrenamtlichen Mitglieder der Finanzgerichte die soeben angenommene Änderung vorzuschlagen und im übrigen keine Einwendungen zu erheben. Die Frage der Zustimmungsbedürftigkeit wird noch geprüft.

Wir kommen zu Punkt 11 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes zur Ergänzung des Art. 106 des Grundgesetzes in der Fassung des Gesetzes zur Änderung und Ergänzung der Finanzverfassung (Finanzverfassungsgesetz) (BR-Drucks. Nr. 133/54).

(A) **Dr. RINGELMANN** (Bayern), Berichterstatter: Herr Präsident! Meine Herren! Die Grundlage für die kürzlich hier behandelte Finanzreform bildet bekanntlich Art. 107 GG, der eine verfassungskräftige Neuregelung des Finanzausgleichs zwischen Bund und Ländern durch einfache Mehrheitsbeschlüsse in Bundestag und Bundesrat zuläßt. Der Antrag Schleswig-Holsteins konnte in diesem Zusammenhang schon deswegen nicht behandelt werden, weil er auf eine Änderung des Grundgesetzes abzielt und nur mit verfassungsändernden Mehrheiten verabschiedet werden kann. Der Antrag bezweckt in Abänderung der zur Zeit gegebenen Verfassungslage, die nur den Bund einerseits und die Länder andererseits als Partner des Finanzausgleichs anerkennt, eine Einbeziehung der Gemeinden und Gemeindeverbände als dritten Partner in den Finanzausgleich. Der Finanzausschuß hat den Vorschlag mit allen Stimmen gegen die des Antragstellers abgelehnt.

Gegen den Vorschlag, den Gemeinden das Realsteueraufkommen verfassungsmäßig zu garantieren und sie insgesamt mit einem festen Hundertsatz am Landesanteil der Einkommen- und Körperschaftsteuer zu beteiligen, bestehen lebhaft Einwände. Die Realsteuern fließen auf Grund der Realsteuerreform vom Dezember 1936 den Gemeinden zu und bilden, wie allgemein anerkannt ist, das Rückgrat ihrer Finanzmasse. An diesem Zustand etwas zu ändern, ist nirgendwo beabsichtigt. Es erscheint nicht veranlaßt, das schwere Geschütz einer Verfassungsänderung aufzufahren, um einen Zustand im Grundgesetz festzulegen, der bereits tatsächlich besteht und bisher von keiner Seite bestritten wird. Die grundgesetzliche Regelung würde nicht nur jede Inanspruchnahme von Realsteuern für Zwecke des Landeshaushalts — an die übrigens niemand denkt — verfassungsrechtlich ausschließen; sie hätte wohl auch zur Folge, daß eine zweckgebundene Abschöpfung übergroßer Steuerkraft bei realsteuerstarken Gemeinden und ihre Nutzbarmachung für Zwecke eines interkommunalen Finanzausgleichs mit dem Argument bekämpft werden könnte, es sei jeder Gemeinde das Aufkommen ihres Bezirks verfassungsmäßig garantiert. Damit könnten unter Umständen auch der Gestaltung des Finanzausgleichs unter den Gemeinden selbst unerwünschte Fesseln auferlegt werden.

Das zweite Anliegen des Antrages will den Grundsatz des Steuerverbunds verfassungsmäßig verankern. Damit wäre aber wenig gewonnen. Der Entwurf sagt ja nichts über die Höhe der Beteiligungsquote. Er kann das auch nicht tun, denn es besteht allseits darüber Übereinstimmung, daß mit Rücksicht auf die von Land zu Land verschiedene Aufgabenverteilung zwischen Land und Gemeinden eine einheitliche Beteiligungsquote nicht festgesetzt werden kann. Es bliebe also der Landesgesetzgebung nach wie vor überlassen, diese Quote — sei sie hoch, sei sie niedrig — festzusetzen. Zweifellos müßte eine derartige Festsetzung für eine längere Dauer erfolgen, um das Risiko von Aufkommensschwankungen, Steuersenkungen sowie eines sinkenden Landesanteils auf beide Schultern zu verteilen. Hierin liegt aber eine gewisse Gefahr auch für die Gemeinden. Über sie kann keineswegs mit dem stillen Vorbehalt hinweggegangen werden, daß in Krisenzeiten, die sich übrigens auch auf die Gewerbesteuer auswirken würden, eine

Erhöhung der Quote erkämpft werden könnte. (C) Damit käme man nicht zu einem echten Steuerverbund.

Aber abgesehen davon besagt der Grundsatz des Steuerverbunds und selbst eine so oder so festgesetzte Quote dann nicht viel, wenn man hinsichtlich der Gestaltung der Aufgaben- und Lastenverteilung zwischen Land und Gemeinden noch nicht zu einer abschließenden Regelung gelangt ist. Man muß eine Vorstellung davon haben, welche Teile der Finanzausgleichsmasse des Landes an die Gemeinden fließen sollen, welche staatlichen Leistungen im Wege des Steuerverbunds abgegolten und welche Zuweisungen und Sonderausgleiche etwa noch zusätzlich vom Land finanziert werden sollen. Erst wenn man sich darüber eine konkrete Vorstellung erarbeitet hat — welche allerdings infolge der derzeit noch individuellen Gestaltung der Beziehungen von Land zu Land verschieden sein müßte —, könnte man zur Frage des Steuerverbunds überhaupt Stellung beziehen und seine Vor- und Nachteile für die Gemeinden abwägen. Gerade aus dieser Überlegung ergibt sich, daß die Gestaltung der Beziehungen zwischen dem Land und seinen Gemeinden bzw. Gemeindeverbänden niemals eine Angelegenheit der Bundesgesetzgebung sein kann, sondern eine solche der Landesgesetzgebung ist und auch bleiben muß.

Die ganze Angelegenheit würde noch weiter dadurch kompliziert, daß ähnlich wie im Verhältnis der Länder untereinander ein Ausgleich zwischen leistungsschwachen und wohlhabenden Gemeinden und Gemeindeverbänden durchgeführt werden muß. Wie soll diese seit Popitz nicht mehr bestrittene Notwendigkeit innerhalb des Steuerverbunds zu ihrem Recht kommen? Auch darüber schweigt der Änderungsantrag zu Art. 106 GG. (D)

Damit taucht die grundsätzliche Frage auf, ob die Aufnahme einer Bestimmung in das Grundgesetz, die so viele Fragen offen läßt, den Gemeinden wirklich nützt und den Verfassungsinhalt bereichert. Diese Frage muß heute entschieden verneint werden, selbst wenn man von der in dem Antrag steckenden Beeinträchtigung der staatsrechtlichen Stellung der Länder und der Beschneidung ihrer Finanzhoheit absieht.

Aus allen diesen Erwägungen heraus ergab sich der ablehnende Beschluß des Finanzausschusses.

LÜBKE (Schleswig-Holstein): Herr Präsident! Meine Herren! Die schleswig-holsteinische Landesregierung hat mit Bedauern davon Kenntnis genommen, daß dem Antrag des Landes Schleswig-Holstein auf Einbringung eines Änderungsgesetzes zum Grundgesetz, das den Gemeinden und Gemeindeverbänden das Aufkommen aus den Realsteuern sowie eine prozentuale Verbindung des kommunalen Finanzausgleichs mit den großen Landessteuereinnahmen garantieren sollte, in den drei Ausschüssen des Bundesrates, die sich mit der Sache befaßt haben, widersprochen worden ist. Die Landesregierung Schleswig-Holstein bedauert dies, weil sie die von der Mehrheit der Ländervertreter vorgetragenen sachlichen und formalen Bedenken gegen den Antrag nicht anerkennen vermag.

Wenn ich kurz auf die gegen den schleswig-holsteinischen Antrag vorgetragenen Argumente eingehen, so sind es einmal Bedenken in verfassungsrechtlicher Hinsicht.

(A) 1. Die Ergänzung der Vorschriften des Grundgesetzes über die Finanzverfassung in der Richtung einer unmittelbaren Gewährleistung bestimmter Finanzquellen für die Gemeinden und Gemeindeverbände widerstreite dem Art. 79 Abs. 3 GG, d. h. der Gliederung des Bundes in Länder, und sei deshalb unzulässig. Eine solche Auffassung ist unbegründet. Die Gliederung des Bundes in Länder und die im Grundgesetz festgelegte Hoheit der Länder gegenüber ihren Gemeinden würde in keiner Weise dadurch beeinträchtigt werden, daß das Grundgesetz die Landesgesetzgebung verpflichtet, den Gemeinden das Aufkommen aus bestimmten Steuern und die hundertatzmäßige Beteiligung an bestimmten Landeseinnahmen zukommen zu lassen. Das Grundgesetz kennt durchaus eine Reihe anderer solcher ausdrücklicher Verpflichtungen der Landesgesetzgebung gegenüber den der Hoheit der Länder unterworfenen Gliedern. Ich darf nur an die Selbstverwaltungsgarantie und die Garantie einer demokratischen Kommunalverfassung in Art. 28 Abs. 1 und 2 GG erinnern.

2. Die vorgetragenen Bedenken stützten sich ferner auf **verfassungspolitische Überlegungen**. Man meint, das Grundgesetz solle nur dann geändert werden, wenn ein zwingendes Bedürfnis hierfür bestehe; ein solches Bedürfnis liege aber nicht vor. Die **Selbstverwaltungsgarantie** des Art. 28 GG und die allgemeine Verteilung der Verwaltungszuständigkeiten innerhalb der Länder genüge für sich allein bereits, um eine ausreichende finanzielle Ausstattung der Gemeinden und Gemeindeverbände durch die Länder sicherzustellen. Auch dieser Auffassung vermag sich die schleswig-holsteinische Landesregierung nicht anzuschließen.

(B) Das Bedürfnis für eine Ergänzung der Selbstverwaltungsgarantie des Art. 28 GG in finanzverfassungsrechtlicher Hinsicht sehen wir darin, daß eine Selbstverwaltungsgarantie für die Gemeinden ohne entsprechende Sicherung der finanziellen Grundlagen dieser Selbstverwaltung immer unvollständig bleibt. Der Gedanke, die letzte Entscheidung über eine ausreichende finanzielle Sicherung der Selbstverwaltung der Gemeinden dem Bundesverfassungsgericht zu überlassen, scheint uns nicht nur auf eine Überforderung dieses Gerichts abzielen, sondern praktisch auf eine wirkliche Beeinträchtigung der Länderhoheit gegenüber ihren Gemeinden hinauszulaufen. Das Bundesverfassungsgericht würde mit einer für dieses hohe Gericht kaum tragbaren Ermessensentscheidung über die Verteilung der Lasten und der Finanzquellen zwischen Ländern und Gemeinden belastet werden.

3. Es wurde schließlich in den Ausschußberatungen vorgetragen, das von Schleswig-Holstein beantragte Gesetz könne solange keine konkrete Formulierung finden, als nicht feststehe, welche Fassung im übrigen die Art. 106 und folgende des Grundgesetzes erhalten. Auch dieses Bedenken erscheint uns nicht stichhaltig. Es ist unseres Erachtens selbstverständlich, daß das von uns beantragte Ergänzungsgesetz zum Grundgesetz anläßlich seiner weiteren Behandlung im Bundestag eine der endgültigen Formulierung des Art. 106 GG angepaßte Form erhalten müßte.

Ogleich somit die schleswig-holsteinische Landesregierung aus den Ausschußberatungen nicht die Überzeugung gewinnen konnte, daß ihr Antrag verfassungsrechtlich, verfassungspolitisch oder aus

(C) formalen Gründen in der Sache bedenklich oder in der Form verfrüht sei, hält sie es für sachdienlich, im jetzigen Zeitpunkt nicht auf einer Abstimmung über ihren Antrag im Plenum des Bundesrates zu bestehen, sondern das Ergebnis der weiteren Beratungen über die Finanzreform-Vorlagen abzuwarten. Die Zurückstellung der abschließenden Beratung entspricht auch der Einstellung der Bundesregierung, die sich in der Begründung des Finanzverfassungsgesetzes in Ziffer 45 ausdrücklich vorbehalten hat, „die Vorschläge der kommunalen Spitzenverbände in den gesetzgebenden Körperschaften zur Erörterung zu stellen, sobald die Verabschiedung dieses Gesetzes gesichert ist.“

Die Landesregierung Schleswig-Holstein bittet daher, die Beschlußfassung über den von ihr beantragten Gesetzentwurf — BR-Drucks. Nr. 133/54 — bis auf weiteres zu vertagen.

Präsident Dr. ZINN: Das Land Schleswig-Holstein, auf dessen Initiative dieser Gesetzentwurf — der Entwurf eines Gesetzes zur Ergänzung des Art. 106 des Grundgesetzes in der Fassung des Gesetzes zur Änderung und Ergänzung der Finanzverfassung (Finanzverfassungsgesetz) — beruht, hat Vertagung beantragt. Ich nehme an, daß das Haus damit einverstanden ist. — Es ist demgemäß beschlossen.

Wir kommen dann zu Punkt 12 der Tagesordnung:

Verordnung zur Änderung der Vermögenssteuereinführungsvorordnung (BR-Drucks. Nr. 137/54).

(D) Von einer Berichterstattung kann abgesehen werden. Anträge liegen nicht vor. Falls nicht widersprochen wird, nehme ich an, daß der Bundesrat dieser Verordnung gemäß Art. 80 Abs. 2 GG zustimmen will. — Widerspruch erhebt sich nicht. Demnach hat der Bundesrat beschlossen, der Verordnung gemäß Art. 80 Abs. 2 GG zuzustimmen.

Nummehr behandeln wir Punkt 13 der Tagesordnung:

- a) Entwurf einer Verordnung über die Anerkennung der besonderen Förderungswürdigkeit des Verwendungszwecks des Erlöses der 5½%igen Inhaberschuldverschreibungen von 1953 der Stadt Duisburg in Höhe von 6 000 000 Deutsche Mark,
- b) Entwurf einer Verordnung über die Anerkennung der besonderen Förderungswürdigkeit des Verwendungszwecks des Erlöses der 5½%igen Inhaberschuldverschreibungen von 1953 der Stadt Düsseldorf in Höhe von 6 000 000 Deutsche Mark,
- c) Entwurf einer Verordnung über die Anerkennung der besonderen Förderungswürdigkeit des Verwendungszwecks des Erlöses der 5½%igen Inhaberschuldverschreibungen von 1953 der Stadt Essen in Höhe von 15 000 000 Deutsche Mark,
- d) Entwurf einer Verordnung über die Anerkennung der besonderen Förderungswürdigkeit des Verwendungszwecks des Erlöses der 5%igen Inhaberschuldverschreibungen von 1953 der Stadt Köln in Höhe von 10 000 000 Deutsche Mark,

- (A) e) Entwurf einer Verordnung über die Anerkennung der besonderen Förderungswürdigkeit des Verwendungszwecks des Erlöses der 5 1/2 %igen Inhaberschuldverschreibungen von 1953 der Stadt Wuppertal in Höhe von 6 890 000 Deutsche Mark.
(BR-Drucks. Nr. 138/54a—e).

Eine Berichterstattung erübrigt sich. Anträge liegen nicht vor. Falls Widerspruch nicht erfolgt, nehme ich an, daß der Bundesrat gemäß Art. 80 Abs. 2 GG zustimmt. — Widerspruch erhebt sich nicht. Demnach hat der Bundesrat beschlossen, den genannten Verordnungen gemäß Art. 80 Abs. 2 GG zuzustimmen.

Ich rufe Punkt 14 der Tagesordnung auf:

Entwurf einer Sechzehnten Verordnung über Zollsatzänderungen (BR-Drucks. Nr. 139/54).

Auch hier ist eine Berichterstattung nicht notwendig. Wenn Widerspruch nicht laut wird, nehme ich an, daß der Bundesrat keine Bedenken gegen diese Verordnung zu erheben hat. — Es ist demgemäß beschlossen.

Es folgt Punkt 15 der Tagesordnung:

Entwurf einer Fünften Verordnung über Zolltarifänderungen aus Anlaß der Errichtung des Gemeinsamen Marktes der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (BR-Drucks. Nr. 131/54).

- (B) Hier kann ebenfalls von einer Berichterstattung abgesehen werden. Falls kein Widerspruch erfolgt, nehme ich an, daß der Bundesrat gemäß § 1 Abs. 2 des Gesetzes zur Änderung des Zolltarifs aus Anlaß der Errichtung des Gemeinsamen Marktes der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl gegen die genannte Verordnung keine Bedenken erheben will. — Widerspruch erhebt sich nicht. Ich stelle das Einverständnis fest.

Ich komme nunmehr zu Punkt 16 der Tagesordnung:

Entsendung von Vertretern der am Kapital der Deutschen Genossenschaftskasse beteiligten Länder in den Verwaltungsrat dieser Anstalt (BR-Drucks. Nr. 109/54).

Ich darf darauf aufmerksam machen, daß an Stelle des ursprünglichen Vorschlags des Landes Baden-Württemberg nunmehr Herr Minister Farny als Mitglied des Verwaltungsrats der Deutschen Genossenschaftskasse vorgeschlagen wird. Die übrigen Mitglieder sind in der Drucksache angegeben.

Falls Widerspruch nicht laut wird, nehme ich an, daß der Bundesrat entsprechend den Vorschlägen, die Ihnen vorliegen, beschließen will. — Das ist der Fall. Demnach hat der Bundesrat gemäß § 8 Abs. 1 des Gesetzes über die Deutsche Genossenschaftskasse beschlossen, für die Zeit vom 1. Mai 1954 bis 30. April 1956 als Vertreter der Länder im Verwaltungsrat der Deutschen Genossenschaftskasse Staatsminister Stübinger (Rheinland-Pfalz), Senator Luigs (Hamburg) und Minister Farny (Baden-Württemberg) zu benennen.

Ich rufe nunmehr Punkt 17 der Tagesordnung auf:

Entwurf eines Gesetzes über Preise für Getreide inländischer Erzeugung für das Getreidewirtschaftsjahr 1954/55 sowie über besondere Maßnahmen in der Getreide- und Futtermittelwirtschaft (Getreidepreisgesetz 1954/55 (BR-Drucks. Nr. 128/54).

YSTRÖM (Bremen), Berichtersteller: Herr Präsident! Meine Herren! Gemäß den Bestimmungen des Getreidegesetzes hat die Bundesregierung das Ihnen vorliegende Getreidepreisgesetz 1954/55 verabschiedet und dem Bundesrat zugeleitet. Der vorliegende Entwurf entspricht im wesentlichen den Bestimmungen des vorjährigen Getreidepreisgesetzes. Er hält an dem System der Mindest- und Höchstpreise, also der Von-Bis-Preise, fest und behält auch im Hinblick auf das knappe Roggenangebot auf dem Weltmarkt die Lieferprämie für Roggen bei. Die Reports sind mit geringfügigen im Interesse einer vermehrten Lagerhaltung der Wirtschaft vorgesehenen Änderungen in gleicher Höhe wie im Vorjahr festgesetzt worden. Kleine Preiskorrekturen haben bei Futter- und Industriegetreide stattgefunden.

Der Agrarausschuß hat sich in seiner letzten Sitzung mit dem Gesetz beschäftigt und ebenso wie der Wirtschaftsausschuß keinen Anlaß gesehen, Einwendungen gegen den Entwurf zu erheben. Preiserhöhungen und irgendwelche Verteuerungen zu Lasten der Verbraucher treten durch das Gesetz nicht ein. Änderungswünsche zweier Länder bezüglich der Reportgestaltung und der Fassung des § 3 haben im Agrarausschuß keine Mehrheit gefunden. (D)

Der Finanzausschuß, der sich ebenfalls mit der Vorlage beschäftigt hat, hat ihr zugestimmt. Er schlägt dem Bundesrat jedoch vor, zu dem Gesetzentwurf eine Entschließung zu fassen. Herr Kollege Dr. Haas wird diese Empfehlung begründen.

Ich habe die Ehre, für den Agrarausschuß Sie zu bitten, der Vorlage zuzustimmen. Ich darf mich im übrigen auf die der Vorlage beigefügte sehr eingehende Begründung beziehen.

Dr. HAAS (Berlin), Mitberichtersteller: Herr Präsident! Meine Herren! Ich darf im Namen des Finanzausschusses darauf hinweisen, daß das Gesetz haushaltsrechtliche Auswirkungen für den Bundeshaushalt hat, vor allem in § 3 und § 8, und daß der Finanzausschuß sich genötigt sieht, darauf aufmerksam zu machen, daß im Bundeshaushalt unter Umständen — das hängt von den Erträgen auf diesem Gebiet ab — eine ausreichende Deckung nicht vorhanden ist. Sonst hat, wie bereits gesagt, der Finanzausschuß keine Einwendungen gegen den Gesetzesvorschlag zu erheben; er sieht sich aber gezwungen, auf diese Bedenken aufmerksam zu machen. Die fraglichen Beträge werden bei § 3 auf 20 bis 25 Millionen DM und bei § 8 — der die Lieferprämie für Roggen enthält — auf 25 bis 30 Millionen DM geschätzt.

Präsident Dr. ZINN: Das Wort wird nicht mehr gewünscht

Wir kommen zur Abstimmung über die Empfehlung des Finanzausschusses unter Ziff II. Wer dieser Empfehlung zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Das ist die Mehrheit. Damit

- (A) kann ich feststellen, daß der Bundesrat beschließt, gegen den Entwurf gemäß Art. 76 Abs. 2 GG keine Einwendungen zu erheben, aber in der soeben gefaßten Entschließung auf die finanziellen Auswirkungen dieses Gesetzes hinzuweisen.

Wir kommen zu Punkt 18 der Tagesordnung:

Entwurf einer Zweiten Verordnung zur Verlängerung der Verordnung über die Beimischung inländischen Rüböls und Feintalges (BR-Drucks. Nr. 140/54).

Von der Berichterstattung kann abgesehen werden. Anträge liegen nicht vor. Falls kein Widerspruch erfolgt, nehme ich an, daß der Bundesrat dieser Verordnung gemäß Art. 80 Abs. 2 GG zustimmen will. — Widerspruch erhebt sich nicht. Ich stelle die Zustimmung fest.

Ich rufe auf Punkt 20 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum Abkommen über die Vorrechte und Befreiungen der Sonderorganisationen der Vereinten Nationen vom 21. November 1947 und über die Gewährung von Vorrechten und Befreiungen an andere zwischenstaatliche Organisationen (BR-Drucks. Nr. 149/54).

Auch hier kann auf eine Berichterstattung verzichtet werden. Anträge liegen nicht vor. Es wird vorgeschlagen, diesem Gesetz gemäß Art. 84 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 78 GG zuzustimmen. — Widerspruch erhebt sich nicht. Es ist so beschlossen.

(B)

Nunmehr rufe ich Punkt 21 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes über das Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Staaten von Brasilien vom 4. September 1953 über die Wiederherstellung der durch den zweiten Weltkrieg betroffenen gewerblichen Schutzrechte und Urheberrechte (BR-Drucks. Nr. 150/54),

und zugleich Punkt 22 der Tagesordnung,

Entwurf eines Gesetzes über das Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Japan vom 8. Mai 1953 über den Schutz durch den zweiten Weltkrieg beeinträchtigter Rechte auf dem Gebiet des gewerblichen Rechtsschutzes (BR-Drucks. Nr. 151/54),

auf. Eine Berichterstattung ist nicht notwendig. Soweit ich sehe, hat der Bundestag beide Gesetze unverändert verabschiedet. Ich nehme an, daß der Bundesrat zu den genannten Gesetzen einen Antrag gemäß Art. 77 Abs. 2 GG nicht stellen will. — Ich stelle fest, daß der Bundesrat entsprechend beschlossen hat.

Wir kommen dann zu Punkt 24 der Tagesordnung:

Bericht des Rechtsausschusses über Verfahren vor dem Bundesverfassungsgericht (BR-Drucks.-V-Nr. 4/54 a und b).

Von einer Berichterstattung kann abgesehen werden. Es wird vorgeschlagen, von einer Äußerung entsprechend dem Vorschlag des Rechtsausschusses in den anhängigen Verfahren abzusehen. — Es ist demgemäß beschlossen.

(C)

Nunmehr folgt Punkt 25 der Tagesordnung:

Entwurf der Achten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Regelung der Rechtsverhältnisse der unter Art. 131 GG fallenden Personen (öffentlich-rechtliche Lebens-, Unfall- und Haftpflichtversicherungsanstalten) (BR-Drucks. Nr. 89/54).

Eine Berichterstattung erübrigt sich. Es liegt die Empfehlung der beteiligten Ausschüsse in der BR-Drucks. Nr. 89/1/54 unter I und II vor. Wir müssen zunächst über die Änderungsvorschläge abstimmen, die unter II wiedergegeben sind. Wenn kein Widerspruch laut wird, glaube ich, daß es möglich sein wird, über die Änderungsvorschläge zusammen abzustimmen.

(Dr. Danckwerts: Ziffern 4 und 5 getrennt!) — 4 und 5 getrennt!

Dann lasse ich zunächst abstimmen über die Anträge II Ziff. 1 bis 3, 6 und 7. Wer diesen Anträgen zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Das ist die Mehrheit.

Ehe wir zur Abstimmung über die Anträge unter II Ziff. 4 und 5 kommen, darf ich bekanntgeben, daß die Bundesregierung hat mitteilen lassen, daß sie im Augenblick nicht in der Lage ist, einen Vertreter in die Sitzung zu schicken; sie hat mich aber gebeten, folgendes mitzuteilen:

(D)

Die Bundesregierung erklärt zu den Änderungsvorschlägen unter Ziff. 4 und 5 des Ausschusses für Innere Angelegenheiten, über die wir gleich abstimmen, daß sie sich ihre Stellungnahme vorbehalten müsse. „Es ist aber schon jetzt darauf hinzuweisen“ — wird ausgeführt —, „daß sich die vorgeschlagene Änderung nur auf die Verhältnisse bei den öffentlich-rechtlichen Lebens-, Unfall- und Haftpflichtversicherungsanstalten beziehen kann, bei denen die Voraussetzungen für eine völlige Befreiung von der allgemeinen Unterbringspflicht nach § 11 des Gesetzes voraussichtlich erfüllt sind. Bei den Verhandlungen im Ausschuss für Innere Angelegenheiten bestand Einigkeit darüber, daß mit der Änderung kein Präjudiz für künftige Verordnungen bezüglich anderer Nichtgebietskörperschaften geschaffen werden solle, bei denen andere Verhältnisse bestehen. Da dies in der Begründung zum Änderungsvorschlag nicht zum Ausdruck gebracht worden ist, legt die Bundesregierung Wert auf eine entsprechende Feststellung.“

Das Hohe Haus nimmt von dieser Erklärung Kenntnis. Das Wort wird nicht gewünscht.

Wir kommen dann zur Abstimmung über II Ziff. 4 und 5 der BR-Drucks. Nr. 89/1/54. Wer diesen Anträgen zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Das ist die Mehrheit. —

(Zuruf: Niedersachsen enthält sich der Stimme!) Niedersachsen enthält sich! — Der Bundesrat hat somit beschlossen, der Achten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Regelung der Rechtsverhältnisse der unter Art. 131 GG fallen-

- (A) den Personen (öffentlich-rechtliche Lebens-, Unfall- und Haftpflichtversicherungsanstalten) gemäß Art. 80 Abs. 2 GG mit der Maßgabe zuzustimmen, daß die soeben beschlossenen Änderungen Berücksichtigung finden.

Wir kommen zu Punkt 26 der Tagesordnung:

Entwurf der Verwaltungsvorschriften zur Durchführung der sozialversicherungsrechtlichen Vorschriften (§§ 72 bis 74) des Gesetzes zur Regelung der Rechtsverhältnisse der unter Art. 131 GG fallenden Personen (BR-Drucks. Nr. 82/54).

Auf eine Berichterstattung kann verzichtet werden. Es handelt sich um einen Entwurf, der in der letzten Sitzung des Bundesrats auf Antrag des Landes Nordrhein-Westfalen auf Wunsch des beteiligten Finanzausschusses an den Ausschuß für Innere Angelegenheiten, der federführend war, zurückverwiesen wurde. Die Änderungsanträge der beteiligten Ausschüsse, die sich im übrigen nicht widersprechen, liegen Ihnen in der Drucks. Nr. 82/4/54 vor.

Wir müssen zunächst über diese Anträge abstimmen. Falls kein Widerspruch erfolgt, nehme ich an, daß wir darüber gemeinsam abstimmen können. — Wer diesen Anträgen zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. — Das ist die Mehrheit.

Nunmehr muß ich noch einige Unrichtigkeiten zur Kenntnis bringen, die in dem Regierungsentwurf enthalten sind und die nach Mitteilung des Fachressorts des federführenden Bundesministeriums des Innern berichtigt werden müssen. In § 72 der Regierungsvorlage muß es in Nr. 5 statt „8. Mai 1945“ „9. Mai 1945“ heißen. In Nr. 7 Ziff. 2 empfiehlt die Bundesregierung aus stilistischen Gründen, statt „mit Unterhaltszuschüssen“ zu sagen „mit Unterhaltszuschuß“. In Nr. 8 muß es statt „vor dem 30. September 1935“ heißen: „bis zum 30. September 1935“. Die Regierungsvorlage wird also entsprechend berichtigt. Wir nehmen das zur Kenntnis.

Im übrigen darf ich feststellen, daß der Bundesrat beschlossen hat, den genannten Verwaltungsvorschriften gemäß Art. 84 Abs. 2 GG mit der Maß-

- gabe zuzustimmen, daß die vorgeschlagenen Änderungen Berücksichtigung finden. Auch gegen die Berichtigungen, die soeben verlesen worden sind, hat er keine Einwendungen zu erheben. (C)

Wir kommen nunmehr zu Punkt 27 der Tagesordnung:

Entwurf einer Bekanntmachung über die Zahl der von den Volksvertretungen der Länder zu wählenden Mitglieder der Bundesversammlung (BR-Drucks. Nr. 147/54).

Von einer Berichterstattung kann abgesehen werden.

Die Bundesregierung hat um baldige Beschlußfassung gebeten, weil der Landtag von Nordrhein-Westfalen sich mit dieser Frage in seiner letzten Sitzung Ende Mai beschäftigen muß. Der Vorsitzende des Ausschusses für Innere Angelegenheiten hält eine Beratung dieses Entwurfs im Ausschuß für nicht erforderlich. Ich glaube, das Haus ist der gleichen Auffassung.

Falls keine Wortmeldungen erfolgen, darf ich feststellen, daß der Bundesrat dieser Bekanntmachung gemäß § 58 des Wahlgesetzes zum 2. Bundestag und zur Bundesversammlung vom 8. Juli 1953 zustimmt. — Widerspruch erhebt sich nicht. Es ist entsprechend beschlossen.

Damit ist die Tagesordnung erledigt.

Die nächste Sitzung berufe ich zu der üblichen Tageszeit auf den 21. Mai 1954 ein.

Die 122. Sitzung des Bundesrats ist geschlossen.

(Ende der Sitzung 12.36 Uhr.) (D)

Berichtigung

Auf Seite 86 des Sitzungsberichtes über die 121. Sitzung, in der 33. Zeile von oben, muß es „Kassenegoismus“ statt „Kastenegoismus“ heißen.

Auf Seite 111 des gleichen Berichtes muß es in der 15. Zeile von unten „§ 15“ statt „§ 5“ heißen.