(A)

93. Sitzung

Bonn, Donnerstag, den 19. Oktober 1950.

Nachruf auf den verstorbenen **Abgeordneten Krause** 3440A

Geschäftliche Mitteilungen 3440B

Eintritt des **Abg. Rahn** in die Gruppe der **WAV als Hospitant** 3440C

Wahl des Präsidenten des Deutschen Bundestages 3440C
Kunze (CDU) 3440C

Amtsübernahme und Ansprache des Präsidenten Dr. Ehlers 3441B

Dank des Bundestags für die **Amtsführung des Vizepräsidenten Dr. Schmid:**
Dr. von Brentano (CDU) 3441D

Zweite und dritte Beratung des Entwurfs eines Gesetzes über die **Versorgung der Opfer des Krieges (Bundesversorgungsgesetz)** (Nr. 1333 der Drucksachen); Mündlicher Bericht des Ausschusses für Kriegsopfer- und Kriegsgefangenenfragen (26. Ausschuß) (Nr. 1466, zu Nr. 1466 der Drucksachen) 3442A
Pohle (SPD), Berichterstatter . . . 3442A
Bazille (SPD):
zur Geschäftsordnung 3445B
zur Sache 3449B
Kohl (Stuttgart) (KPD) 3445D
3446B, 3447A, D, 3448A, D, 3450B, 3454A
Dr. Richter (Niedersachsen) (parteilos) 3446D
Volkholz (BP) 3447B, 3448B, C, 3449B, 3451A
Lücke (CDU) 3449C, 3453B
Frau Arnold (Z) 3449D, 3454C
Storch, Bundesminister für Arbeit . 3449D
Arndgen (CDU) 3450A
Mende (FDP) 3450C, 3451B
Frau Kalinke (DP) 3450C
Schäffer, Bundesminister der Finanzen 3451C
Leddin (SPD) 3452D, 3453A
Dr. Seelos (BP) 3454B
Frau Schroeder (Berlin) 3454D

Erste Beratung des Entwurfs eines **Allgemeinen Eisenbahngesetzes** (Nr. 1342 der Drucksachen) 3455B
Dr. Seebohm, Bundesminister für Verkehr . . . 3455B
Vesper (KPD) 3456C
Rademacher (FDP) 3457B
Jahn (SPD) 3457B

Erste Beratung des Entwurfs eines **Bundesbahngesetzes** (Nr. 1341 der Drucksachen) in Verbindung mit der

Ersten Beratung des vom Deutschen Bundesrat eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes über die Deutsche Bundesbahn (Bundesbahngesetz)** (Nr. 1275 der Drucksachen) 3457B
Dr. Seebohm, Bundesminister für Verkehr . . . 3457C
Dr. Renner, Innenminister von Württemberg-Hohenzollern . 3467B
Rümmele (CDU) 3470B
Jahn (SPD) 3472D
Rademacher (FDP) 3474C
Dr. Etzel (Bamberg) (BP) 3476B
Pannenbecker (Z) 3478A
Loritz (WAV) 3478B
Ahrens (DP) 3479C

Erste Beratung des Entwurfs eines Gesetzes über den **Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen** (Nr. 1343 der Drucksachen) in Verbindung mit der

Ersten Beratung des vom Deutschen Bundesrat eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes über den Güterkraftverkehr (Güterkraftverkehrsgesetz)** (Nr. 1344 der Drucksachen) 3480B
Dr. Seebohm, Bundesminister für Verkehr . . . 3480C
Rademacher (FDP) 3488B
Dr. Renner, Innenminister von Württemberg-Hohenzollern . . 3488B, C

Zweite und Dritte Beratung des Entwurfs eines Gesetzes zur **Wiedererhebung der Beförderungssteuer im Möbelfernverkehr und im Werkfernverkehr** und zur **Änderung von Beförderungssteuersätzen** (Nr. 1214 der Drucksachen); Mündlicher Bericht des Ausschusses für Finanz- und Steuerfragen (11. Ausschuß) (Nr. 1420 der Drucksachen) 3490C
Dr. Bertram (Z) (zur Geschäftsordnung) 3490C

Antrag der Fraktion der KPD betr. Vorlage des Entwurfs eines Gesetzes über die **Abgeltung der Besatzungsleistungen und Besatzungsschäden** (Nr. 1431 der Drucksachen) 3490C
Kohl (Stuttgart) (KPD), Antragsteller 3490D
Dr. Pfleiderer (FDP) 3491A
Walter (DP) 3491C

Antrag der Fraktion der KPD betr. **Widerrechtliche Beschlagnahme des Hauses des Parteivorstandes der KPD in Düsseldorf** (Nr. 1432 der Drucksachen) 3491D
Frau Thiele (KPD), Antragstellerin . 3491D

(B) (C) (D)

(A) **Antrag der Fraktion der KPD** betr. **Geplante Erhöhung der Beitragszahlungen an die Krankenkassen** (Nr. 1435 der Drucksachen) 3492B
Kohl (Stuttgart) (KPD), Antragsteller 3492B

Antrag der Fraktion der KPD betr. **Senkung der Tabaksteuer** (Nr. 1436 der Drucksachen) 3492D
Vesper (KPD), Antragsteller 3492D

Nächste Sitzung 3493C

Die Sitzung wird um 9 Uhr 49 Minuten durch den Vizepräsidenten Dr. Schmid eröffnet.

Vizepräsident Dr. Schmid: Meine Damen und Herren! Ich eröffne die 93. Sitzung des Deutschen Bundestages.

Ehe wir in die Tagesordnung eintreten, habe ich einer traurigen Pflicht zu genügen.

(Die Abgeordneten erheben sich von ihren Plätzen.)

Ich habe heute morgen für den Bundestag die Mitteilung erhalten, daß der **Abgeordnete Krause** aus Lippstadt in Westfalen an einem Herzschlag **verstorben** ist.

Der verstorbene Kollege ist geboren am 27. Dezember 1905 in Glogau in Niederschlesien. Er entstammt einer alten Familie der Stadt. Er ist seit 1923 in der Politik gewesen, zunächst als Journalist. Seit dem Jahre 1927 bis zu seiner Vertreibung durch die Polen aus Schlesien war er Redakteur in (B) Sprottau in Niederschlesien. Seit seinem 20. Lebensjahr war er Mitglied der Zentrumspartei und blieb dieser seiner Partei bis zu ihrer Auflösung im Mai 1933 treu. Er hat am zweiten Weltkrieg teilgenommen, hat das Los des Kriegsgefangenen tragen müssen. Seit seiner Rückkehr aus der Kriegsgefangenenschaft war er in Lippstadt in Westfalen ansässig und hat sich alsbald wieder seiner alten Partei, der Zentrumspartei, zugewandt. In dieser Partei war er vor allen Dingen der Bearbeiter von Flüchtlingsangelegenheiten. Er gehörte dem Zonen-Vertriebenenausschuß an. Bei den Kommunalwahlen im Oktober 1948 wurde er unbesoldeter Stadtrat, gleichzeitig Kreistagsabgeordneter und Mitglied des Kreisausschusses. Im Kreisvorstand der Interessengemeinschaft der Ostvertriebenen, deren Ortsgemeinschaft in Lippstadt er bis zur Wahl in den Bundestag führte, war er besonders tätig. Er war auch Mitglied des Flüchtlingsbeirats in Lippstadt. Bei der Wahl zum Bundestag wurde er in dieses Hohe Haus gewählt.

Meine Damen und Herren! Ich brauche Ihnen über den Verewigten nichts zu sagen. Sie alle haben sein stilles Wirken kennengelernt. Wir alle wissen, daß wir durch seinen Tod ärmer geworden sind. —

Sie haben sich zu Ehren des Verstorbenen von Ihren Sitzen erhoben. Ich danke Ihnen.

Ich bitte den Herrn Schriftführer, die **Liste der Abwesenden** zu verlesen.

Dr. Zawadil, Schriftführer: Entschuldigt sind die Abgeordneten Euler, Dr. Höpker-Aschoff, Dr. Veit, Freiherr von Aretin, Frau Dr. Ilk, Dr. Bergstraeßer, Dr. Dresbach, Gockeln, Jacobs, Blank (Dortmund), Dr. Orth, Lenz, Müller (Offenbach), Gundelach, Paul (Düsseldorf), Rische, Niebergall, Parzinger. (C)

Vizepräsident Dr. Schmid: Ich habe Ihnen folgende amtliche **Mitteilung** zu machen.

Der **Abgeordnete Rahn** hat unter dem 17. Oktober 1950 mitgeteilt, daß er sich der Gruppe der **WAV als Hospitant** angeschlossen hat.

(Heiterkeit.)

— Meine Damen und Herren, dieser Vorgang ist nicht so seltsam, daß er die Heiterkeit des Hauses zu erregen braucht.

Ich mache Ihnen den Vorschlag, die Tagesordnung durch einen ersten Punkt zu ergänzen:

Wahl des Präsidenten des Bundestages.

Ist das Haus einverstanden?

(Zustimmung.)

Ich bitte um Vorschläge.

Das Wort hat der Herr Abgeordnete Kunze.

Kunze (CDU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Namens der Fraktion der CDU/CSU schlage ich vor, den Abgeordneten Dr. Ehlers (Oldenburg) zum Präsidenten zu wählen.

Vizepräsident Dr. Schmid: Werden weitere Vorschläge gemacht? — Das ist nicht der Fall. Dann verlese ich den § 16 der Geschäftsordnung. Er lautet:

> Der Bundestag wählt mit verdeckten Stimmzetteln in besonderen Wahlhandlungen den Präsidenten und seine Stellvertreter.
>
> Gewählt ist, wer die Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen erhält. Ergibt sich keine solche Mehrheit, so kommen die beiden Anwärter mit den höchsten Stimmenzahlen in die engere Wahl. Bei Stimmengleichheit entscheidet das Los durch die Hand des Präsidenten. (D)

Meine Damen und Herren, wir schreiten zur Wahl gemäß § 16 der Geschäftsordnung. Ich glaube nicht, daß es notwendig sein wird, vorher die Beschlußfähigkeit des Hauses festzustellen. Das Haus ist offensichtlich beschlußfähig. Bei Auszählung der Stimmzettel wird sich die Zahl der Anwesenden ohnehin ergeben.

Ich bitte die Herren Schriftführer, für die Aufstellung der Urnen besorgt zu sein. Ich schlage Ihnen vor, mit vier Urnen zu wählen; das wird den Wahlgang erheblich abkürzen. Ich bitte die anderen Damen und Herren, die als Schriftführer gewählt sind, sich bei den Urnen aufzustellen.

Die Urnen sind aufgestellt. Wir beginnen mit dem Wahlakt. Ich bitte, die Namen zu verlesen.

(Der Namensaufruf und die Abgabe der Stimmzettel erfolgen.)

Meine Damen und Herren, befindet sich ein Abgeordneter im Saale, dessen Name nicht verlesen worden ist?

(Die Abgeordneten Dr. Arndt und Loritz melden sich.)

— Dr. Arndt! — Herr Loritz, ich bitte, Ihren Stimmzettel abzugeben.

Befinden sich Abgeordnete im Saale, die bei der Verlesung ihrer Namen nicht anwesend waren? — Ich stelle damit fest, daß alle Abgeordneten von ihrem Stimmrecht Gebrauch gemacht haben. Ich schließe die Abstimmung und bitte, die Stimmzettel in den Urnen auszuzählen.

(Vizepräsident Dr. Schmid)

(A) Meine Damen und Herren, ich unterbreche die Sitzung. Sie wird in zehn Minuten, um 10 Uhr 25, fortgeführt werden.

(Unterbrechung der Sitzung von 10 Uhr 15 Minuten bis 10 Uhr 40 Minuten.)

Meine Damen und Herren! Nach der Unterbrechung der Sitzung fahren wir nunmehr fort.

Die Wahl hat folgendes Ergebnis gezeitigt. Es wurden 325 Stimmen abgegeben. Nach § 16 der Geschäftsordnung ist damit der Kandidat gewählt, auf den mehr als 163 Stimmen entfallen sind.

Es erhielten die Abgeordneten Dr. Ehlers 201 Stimmen, Kiesinger 55 Stimmen, Dr. Horlacher 3 Stimmen, Dr. Schmid 1 Stimme, Kahn 1 Stimme, Tichi 1 Stimme, Loritz 1 Stimme.

(Heiterkeit.)

Es wurden weiter 59 weiße Zettel abgegeben. Mit Nein waren 3 Zettel beschrieben. Zusammen ergibt das 325 Stimmzettel. Damit ist der Abgeordnete Dr. Ehlers mit der Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen gewählt.

Herr Abgeordneter Dr. Ehlers, ich frage Sie: Nehmen Sie die Wahl an?

Dr. Ehlers (CDU): Ja!

Vizepräsident Dr. Schmid: Durch die Wahl und durch die Annahme der Wahl wurden Sie gemäß Art. 40 des Grundgesetzes und § 16 der Geschäftsordnung ordnungsmäßig bestellter Präsident des Deutschen Bundestages mit den Rechten und Pflichten, die sich aus Art. 40 des Grundgesetzes ergeben. Ich übermittle Ihnen die Glückwünsche des Hauses und bitte Sie, Ihren Platz auf dieser Tribüne einzunehmen.

(B) (Beifall.)

Präsident Dr. Ehlers: Meine Damen und Herren! Ihr Vertrauen hat mich an diesen Platz gestellt. Ich danke Ihnen für dieses Vertrauen.

In diesem Augenblick gedenke ich meines Amtsvorgängers, des Herrn **Präsidenten Dr. Köhler.** Das deutsche Volk wird nicht vergessen, daß Herr Präsident Dr. Köhler sich in den ersten Anfängen eines deutschen parlamentarischen Lebens nach dem Zusammenbruch im Wirtschaftsrat des Vereinigten Wirtschaftsgebietes und später in diesem ersten Bundestag der Bundesrepublik Deutschland zur Verfügung gestellt hat, um die ersten Schritte einer neuen deutschen Demokratie zu geleiten. Wir wissen alle, welch entsagungsvolles Amt und welche schwierige Aufgabe das war. Darum glaube ich im Namen dieses Hohen Hauses zu sprechen, wenn ich Herrn Präsidenten Dr. Köhler den Dank ausspreche, verbunden mit herzlichen Wünschen für die völlige Wiederherstellung seiner Gesundheit und für seinen künftigen Weg im Dienste unseres Volkes.

(Beifall in der Mitte, rechts und bei der SPD.)

Meine Damen und Herren! Ich bitte Sie für unsere gemeinsame **zukünftige Aufgabe** um Ihre vertrauensvolle Mitarbeit. Es wird meine vornehmste Aufgabe sein, dieses mir übertragene Amt so zu führen, daß es **dem Besten des deutschen Volkes** dient. Ich sage bewußt: des deutschen Volkes! Sosehr wir durch die Entwicklung der Verhältnisse genötigt sind, den Ansatzpunkt und das Wirkungsfeld unserer Arbeit in der Bundesrepublik Deutschland zu sehen, so sehr wissen wir uns in jedem Augenblick verpflichtet, unser Handeln so einzurichten, daß es dem ganzen deutschen Volke dient und dieses ganze deutsche (C) Volk repräsentieren kann.

(Lebhafter Beifall in der Mitte, rechts und bei der SPD.)

Es ist uns die Aufgabe gestellt, in dieser Bundesrepublik vor aller Welt sichtbar zu machen, wie wir uns das Leben eines Volkes und Staates in Frieden, Freiheit und Gerechtigkeit vorstellen.

(Bravo!)

Ich weiß mich mit Ihnen, meine Damen und Herren, darin einig, daß wir durch unser Tun und Unterlassen das zu unterbauen haben. Wir sind berufen, den Menschen in unserem Volk, die langsam beginnen, zu der **demokratischen Ordnung** unseres Staatswesens Vertrauen zu fassen, dieses **Vertrauen** zu erleichtern. Dazu gehört, daß die Arbeits- und Lebensformen dieses **Parlamentes** vorbildlich sind. Dazu gehört auch nicht zuletzt, daß die Menschen unseres Volkes zu jedem Abgeordneten dieses Hohen Hauses das Vertrauen haben können, daß er sein Amt ausschließlich und jederzeit nicht um seiner selbst willen, sondern um der Wohlfahrt des ganzen Volkes willen ausübt.

(Beifall bei den Regierungsparteien und bei der SPD.)

Es wird auch künftighin Aufgabe dieses Parlamentes sein, durch seine ganze Existenz, insbesondere durch die ihm übertragene Aufgabe der Gesetzgebung einen unüberwindlichen Damm gegen alle aufzurichten, die entweder aus Böswilligkeit oder aus Dummheit die deutsche staatliche Ordnung und ihre parlamentarischen Organe allein deswegen bekämpfen, weil hier der Ansatz zu einer neuen dauerhaften Ordnung unseres Staatswesens liegt.

(Bavo! bei den Regierungsparteien und bei der SPD.) (D)

Meine Damen und Herren, ich glaube, daß wir dieser schweren Aufgabe nur gerecht werden können, wenn wir die uns durch das Grundgesetz anvertrauten Zuständigkeiten voll und schnell wahrnehmen, wenn wir darauf halten, daß die im Grundgesetz verankerte Verteilung der Aufgaben der verschiedenen Organe unseres Staates gewahrt wird, und wenn wir bereit sind, für die uns übertragenen Pflichten im Dienste unseres Volkes alle unsere Kräfte einzusetzen. In dieser Verpflichtung übernehme ich das mir von Ihnen übertragene Amt.

(Lebhafter Beifall in der Mitte, rechts und bei der SPD.)

Meine Damen und Herren, wir fahren in der Tagesordnung fort.

(Zuruf.)

Herr Abgeordneter Dr. von Brentano hat außerhalb der Tagesordnung ums Wort gebeten. Ich erteile ihm das Wort.

Dr. von Brentano (CDU): Meine Damen und Herren! Ich glaube, daß ich mich auch ohne ausdrücklichen Auftrag zum Sprecher des ganzen Hauses machen darf, wenn ich dem bisher **amtierenden Präsidenten,** Herrn **Vizepräsidenten Dr. Schmid,** den **Dank des ganzen Hauses** dafür ausspreche,

(lebhafte Zustimmung bei den Regierungsparteien, rechts und bei der SPD)

daß er während der zurückliegenden Monate in meisterhafter und, wie ich glaube sagen zu können, vorbildlicher Sachlichkeit und Objektivität die Ge-

(Dr. von Brentano)

(A) schicke dieses Hauses geleitet hat. Ich hoffe, daß sich auch in Zukunft die Zusammenarbeit zwischen dem Präsidium in diesem Geiste bewähren wird. Dies wird der beste Beitrag für eine ersprießliche Arbeit in diesem Hause sein.

(Lebhafter Beifall bei den Regierungsparteien, rechts und bei der SPD.)

Präsident Dr. Ehlers: Meine Damen und Herren! Ich rufe nunmehr auf Punkt 1 der gedruckten Tagesordnung der 93. Sitzung:

Zweite Beratung des Entwurfs eines Gesetzes über die **Versorgung der Opfer des Krieges (Bundesversorgungsgesetz)** (Nr. 1333 der Drucksachen); Mündlicher Bericht des Ausschusses für Kriegsopfer- und Kriegsgefangenenfragen (26. Ausschuß) (Nr. 1466, zu 1466 der Drucksachen).

(Erste Beratung: 84. Sitzung.)

Ich bitte den Berichterstatter, Herrn Abgeordneten Pohle, das Wort zu nehmen.

Pohle (SPD), Berichterstatter: Meine Damen und Herren! Angesichts der sich bei den Abgeordneten dieses Hauses häufenden Proteste aus Kriegsopferkreisen darf ich dem Ausschußbericht folgende persönliche Vorbemerkung voransetzen. Es gibt im Lateinischen ein wundervolles Wort: „Wer litt, vergißt nicht". Ich darf den **Kriegsopfern** im Bundesgebiet von dieser Stelle aus sagen, daß dieses Wort auch Wirklichkeitsgeltung bei den **Mitgliedern des Ausschusses für Kriegsopfer- und Kriegsgefangenenfragen** hat. Die Mitglieder dieses Ausschusses setzen sich in der überwiegenden Zahl aus Kriegsopfern und -hinterbliebenen zusammen. Es sind in ihm die Kriegerwitwe wie die Ehefrau des noch vermißten Kameraden vertreten. Der Beinamputierte des ersten wie der Beinamputierte des (B) zweiten Weltkieges sind durch den Druckschmerz ihrer Prothesen in den 61 Stunden der offiziellen Ausschußberatungen neben vielen internen Sitzungen in den letzten drei Wochen bei der Beratung dieses Gesetzes mitempfindend mit ihren Gedanken bei ihren 151729 Leidensgefährten im Bundesgebiet gewesen. Wir haben im Ausschuß den hirnverletzten Kameraden wie den Teilnehmer des zweiten Weltkrieges, dessen Gesicht im brennenden Panzer von sengenden Flammen erfaßt wurde. Ob es sich um den Kollegen handelt, der heute noch mit Granatsplittern allzu reichlich bedacht unter uns weilt, oder um den Kollegen, dessen Gesicht zwar unzerstört blieb, dessen Brust aber um so mehr mitgenommen wurde; sie litten alle, sie vergessen nicht, sie können mitempfinden, weil sie heute noch körperlich und seelisch mitleiden, und ihnen allen waren die nahezu vier Millionen Kriegsopfer und Kriegshinterbliebenen in jeder Periode der Ausschußberatung gegenwärtig,

(Zustimmung)

ob es sich um den ehemaligen Offizier im Ausschuß oder den Schützen X handelte — in der Landsersprache hat er noch einen anderen Ausdruck —, und das Bild wäre nicht vollkommen, wenn wir nicht auch den ewigen Obergefreiten bei uns hätten.

Auch dieses Hohe Haus wird Verständnis dafür haben, daß wir neben dem Rechenstift des Herrn Finanzministers auch unsere **kameradschaftliche Verbundenheit** wirksam werden ließen.

(Bravo! bei den Regierungsparteien und bei der SPD.)

Meine Damen und Herren! Die **Ausschußarbeit** war gekrönt von dem guten Willen aller Beteiligten, gleich welcher parteipolitischen Fakultät. Keine langen Agitationssprüche! Keine Illusion, daß man nach einem totalen Krieg und nach einem totalen Zusammenbruch, einem Erschöpfungszustand (C) des gesamten Volkes ohnegleichen eine total-vollkommene Bundesversorgung knapp fünf Jahre nach der letzten Bombenexplosion schaffen könnte.

Proteste wurden von jedem Abgeordneten ernst genommen, und der Ausschuß hat auch die Proteste des Herrn Finanzministers nicht leicht über die Schulter geworfen. Doch, bitte, keine ferngesteuerten Proteste aus dem Lande in einem Augenblick, in dem der Protestierende noch gar keine Kenntnis von den Beschlüssen des Ausschusses haben konnte!

(Sehr richtig! bei den Regierungsparteien und bei der SPD.)

Man soll ein Gesetz nicht nur durchlesen, sondern auch durchdenken.

(Sehr wahr! bei den Regierungsparteien und bei der SPD.)

Ich bin überzeugt davon, daß der Herr Finanzminister den Chor der Protestierenden mit dem herrlichen Wort aus Sophokles anführen wird: „—mitzulieben bin ich da".

(Zustimmung und Heiterkeit.)

Doch nun, meine Damen und Herren, folgen Sie mir bitte auf der kurzen Veränderungsreise durch den Entwurf des **Bundesversorgungsgesetzes.** Ich übergehe die redaktionellen Änderungen, die Verbeugung vor dem Sprachverein und beschränke mich bei den **Änderungen** auf die wesentlichsten grundsätzlichen Merkmale.

Wir haben in **§ 2** die **SS** und in **§ 3** die Gliederung der **NSDAP** aus dem Gesetz verschwinden lassen. Die Opfer dieser Verbände werden trotzdem erfaßt und betreut. Dem Ausschuß kam es nur darauf an, diesen Verbänden nicht noch ein namentliches Erinnerungsdenkmal im Gesetz zu (D) setzen.

§ 5 Abs. 2 hat die Ergänzung erhalten, daß **Schäden,** die in Verbindung mit dem zweiten Weltkrieg **durch Angehörige oder sonstige Beschäftigte der Besatzungsmächte** vor dem Tag verursacht worden sind, von dem an Leistungen nach anderen Vorschriften gewährt werden, als nachträgliche Auswirkung kriegerischer Vorgänge gelten.

Der **§ 7** hat eine umfangreiche staatsrechtliche, haushaltsrechtliche und politische Debatte im Ausschuß hervorgerufen, da es um die **Einbeziehung von Berlin** in das vorliegende Gesetz ging. Meine Damen und Herren, am alten Reichstagsgebäude in Berlin hat man während des ersten Weltkrieges die Inschrift angebracht: „Dem Deutschen Volke". Wenn der Ausschuß zu der Ergänzung des § 7 durch die Worte „oder in Berlin (West)" kam, so sollte das ein Beitrag zu diesem angestrebten Endziel sein. Heute können wir das für unsere Kameraden in Berlin tun. Wir hoffen, daß die Einbeziehung Berlins ein wesentlicher Schritt dazu ist, im deutschen Volke die Hoffnung zu erneuern: Eines Tages werden wir trotz alledem ein Versorgungsgesetz für die Kriegsopfer des gesamten deutschen Volkes schaffen können.

(Beifall bei den Regierungsparteien und bei der SPD.)

Den alten § 8 mit seiner Formulierung „wegen politischer Belastung" haben wir gestrichen. Jedoch haben wir, da wir Deutsche ungern eine Baulücke lassen, einen **neuen § 8** aufgenommen, nach dem in besonders begründeten Fällen, die im Gesetz nicht verankert sind, der Bundesminister für Arbeit mit Zustimmung des Bundesfinanzministers und des Bundeskanzleramts, Dienststelle für Auswärtige Angelegenheiten, Versorgung gewähren kann.

(Pohle)

(A) In § 10 hat der Ausschuß die Gewährung der **Heilbehandlung** außerhalb des Versorgungsleidens für Schwerbeschädigte und Hinterbliebene, deren Krankenschutz anderweitig nicht sichergestellt werden kann, ergänzend verankert. Das kostet nach den Schätzungen der Regierungsvertreter 10,5 Millionen DM mehr. Hier ergab sich bei der Beratung ein neuralgischer Punkt, da der Vertreter des Finanzministers hier mit dem **Art. 113 GG** wedelte. Der Ausschuß hielt jedoch gerade hier eine Ergänzung für außerordentlich nötig und dringlich. Als ein Sprecher der Regierungsparteien dann im Ausschuß ausführte, daß er glaube, die Verhandlungen, die zwischendurch mit der Regierung geführt würden, würden diese dazu bringen, von Art. 113 GG keinen Gebrauch zu machen, und er daher bitte, die Ausführungen des Herrn Regierungsvertreters zur Kenntnis zu nehmen, trotzdem aber das Gesetz so zu behandeln, als wenn diese Mitteilung nicht gemacht worden wäre, wurde diese Ergänzung einstimmig beschlossen.

In § 13 sah der Regierungsentwurf vor, daß, wenn die Folgen der Schädigung **außergewöhnliche Kosten für Kleider- und Wäscheverschleiß** verursachen, diese in angemessenem Umfange ersetzt werden können. Die Worte „können ersetzt werden" haben wir in die Worte „sind zu ersetzen" verbessert.

Der § 13 umfaßt in Abs. 3 auch die **Führhunde für Blinde.** Meine Damen und Herren, die Polizeihunde und die Abgeordneten sind in der Propaganda in der Öffentlichkeit während der letzten Monate, in Zusammenhang mit diesem Gesetzentwurf, nicht gerade wohlwollend behandelt worden. Der Gerechte erbarmt sich seines Viehes! Der Führerhund des Blinden hat eine schwere Aufgabe zu erfüllen. Er darf nicht geistig minderbemittelt und nicht körperlich unterernährt sein, wenn er dieser Aufgabe gerecht werden soll. Für seinen Unterhalt sind bisher 20 DM monatlich festgesetzt gewesen. Der Ausschuß hat nach sorgfältiger Prüfung diesen monatlichen Unterhaltsbetrag von 20 DM auf 25 DM erhöht. 0,3 Millionen DM ist der entstehende Mehrbetrag hierfür. Der Herr Finanzminister hat sich letzthin in Passau über die nicht eintreffenden Danktelegramme beschwert. Der Ausschuß hofft bei seinem Hunde-Antrag wenigstens auf ein Dankgebell.

(B)

(Heiterkeit.)

Der § 20 hat hinsichtlich der **Kostenerstattung an die Krankenkassen** die Ergänzung erhalten:

> Dies gilt auch für krankenversicherte Beschädigte, die mit Krankengeld oder Krankenhauspflege ausgesteuert sind, vom Tage der Aussteuerung an.

Den Satz 2 des § 22 haben wir wie folgt geändert:

> Eine **Operation** darf ohne Zustimmung des Beschädigten nicht vorgenommen werden.

Hier war für uns die freie persönliche Entscheidung des Beschädigten maßgebend.

An unsere Kameraden, die in die Gruppe der **Blinden, Ohnhänder und Hirnverletzten** gehören, haben wir wegweisend nach einer ausführlichen, auf hohem Niveau stehenden Aussprache gedacht, wenn wir in der neuen Formulierung von Abs. 2 des § 25 sagen:

> Für Kriegsblinde, Ohnhänder und sonstige Empfänger einer Pflegezulage sowie für Hirnverletzte ist eine wirksame Sonderfürsorge sicherzustellen.

In den Abschnitt „Soziale Fürsorge, Arbeits- und Berufsförderung" ist vom Ausschuß ein § 26 a neu eingefügt worden, in welchem es heißt: (C)

> (1) Durch die Gewährung einer **Erziehungsbeihilfe** an Beschädigte und Hinterbliebene ist sicherzustellen, daß den unterhaltsberechtigten Kindern eines Beschädigten und den versorgungsberechtigten Waisen eine den Fähigkeiten entsprechende Schul- und Berufsausbildung ermöglicht wird.
> (2) Die Beschaffung von **Arbeitsplätzen** für Beschädigte und Hinterbliebene sowie der **Arbeitsschutz** werden durch besonderes Gesetz geregelt.

Dieser wichtige Paragraph wird einen Mehraufwand von 21 Millionen DM im Jahre erforderlich machen.

Das Hohe Haus hatte bei der Verabschiedung des Überbrückungsgesetzes beschlossen — ich verweise auf Ziffer 2 c der Drucksache Nr. 484 —, eine Krankenversicherung für Hinterbliebene und Schwerbeschädigte zu schaffen. Der Regierungsentwurf sah die **Heilbehandlung für Witwen, Witwer und Waisen** vor, soweit sie Ausgleichsrente beziehen. Der Ausschußbeschluß lehnt die Einengung durch die Ausgleichsrente ab und hat den § 27 wie folgt neu formuliert:

> Witwen, Witwern und Waisen sowie rentenberechtigten Verwandten der aufsteigenden Linie sind, soweit Krankenbehandlung nicht anderweitig sichergestellt ist oder sichergestellt werden kann, ambulante ärztliche und zahnärztliche Behandlung, Arznei- und Verbandsmittel sowie Krankenhausbehandlung zu gewähren. Dies gilt auch für Personen, die die unentgeltliche Wartung und Pflege von Pflegezulageempfängern nicht nur vorübergehend übernommen haben. (D)

Damit sind wir bei dem sehr wichtigen und sehr umstrittenen Kapitel der **Beschädigtenrente** angelangt. Der Regierungsentwurf sieht die Teilung in eine **Grundrente** und in eine **Ausgleichsrente** vor. Hier waren die Meinungen im Ausschuß geteilt. Die Anhänger einer ungeteilten Rente unterlagen im Ausschuß mit ihrer Ansicht; die Mehrheit des Ausschusses entschied sich für die Teilung der Rente in Grundrente und Ausgleichsrente. Dieser grundsätzlichen Entscheidung mußten folgerichtig die weiteren Abänderungsvorschläge angepaßt werden.

In § 29 hat der Ausschuß im Hinblick auf die vielen jugendlichen Kriegsversehrten ohne vorherige Berufsausbildung die Worte eingefügt: „oder eine bereits begonnene oder nachweisbar angestrebte Berufsausbildung", die also auch zu berücksichtigen ist.

In § 30 hat der Ausschuß bei den **Leichtbeschädigten,** wobei das „Leicht" auch zu irrtümlichen Betrachtungen und Wertungen Anlaß gibt, die **Grundrente** bei einer Minderung der Erwerbsfähigkeit um 30 vom Hundert von monatlich 10 DM auf 15 DM und um 40 vom Hundert von monatlich 15 DM auf 20 DM erhöht. Diese Erhöhung erfordert einen Mehraufwand von jährlich 44 Millionen DM.

Während der Regierungsentwurf in § 31 Abs. 3 a) das sechszehnte Lebensjahr bei dem **Kind mit körperlichen oder geistigen Gebrechen** vorsah, hat der Ausschuß bei der Festsetzung des Alters das achtzehnte Lebensjahr eingesetzt. In b) ist bei der Schul- oder Berufsausbildung das Wort „ist" durch „hat" ersetzt worden.

(Pohle)

(A) Das **sonstige Einkommen,** Abs. 2 in **§ 32,** sollte nach dem Regierungsentwurf, soweit es monatlich 60 DM übersteigt, mit dem darüber hinausgehenden Betrage mit einem Viertel außer Ansatz bleiben. Ein wohlüberlegter Ausschußbeschluß sieht an Stelle eines Viertels „drei Zehntel" vor. Kostenpunkt 33 Millionen DM.

In **§ 33** Abs. 2 ist vom Ausschuß eingefügt worden:

> **Lehrlingsvergütung** bis zu 40 Deutschen Mark bleibt unberücksichtigt.

In **§ 34** Abs. 1 ist ebenfalls für unsere hirnverletzten Kameraden der Satz eingefügt worden:

> Erwerbsunfähige **Hirnverletzte** erhalten eine **Pflegezulage** von mindestens 50 Deutschen Mark.

Ich übergehe das **Bestattungsgeld** — vom Tode spricht man nicht gern — und mache darauf aufmerksam, daß sich hinfort die „Gebührnisse" in **„Bezüge"** verwandeln. In schlaflosen Nächten ist nicht nur den Ausschußmitgliedern, sondern hin und wieder auch der Verwaltung etwas Neues eingefallen.

Der Regierungsentwurf sah in **§ 47** vor: „so können der Witwe und den Waisen", während der Ausschußbeschluß lautet „so werden der Witwe und den Waisen" **Witwen- und Waisenbeihilfe** gewährt. Es ist also auch hier eine Umlagerung von der Kann-Vorschrift zum Rechtsanspruch erfolgt.

Bei den **Elternrenten in § 50** hat der Ausschuß den Satz des Regierungsentwurfes bei einem Elternpaar von 50 DM auf 70 DM, bei einem Elternteil von 30 DM auf 50 DM erhöht. Der Abs. 4 „Elternrenten unter 2 Deutsche Mark werden nicht gewährt" ist durch die Fassung ersetzt (B) worden:

> Elternrenten werden auf volle Deutsche Mark aufgerundet.

Das **Bestattungsgeld** beim Tode einer **Witwe,** die waisenrentenberechtigte Kinder hinterläßt, ist nach Würdigung aller Gegegebenheiten von 120 DM auf 240 DM erhöht worden.

In **§ 64** haben wir nach eingehender Würdigung den Abs. 2 gestrichen, der die **Grundrente ruhen** lassen wollte, wenn das sonstige Einkommen 800 DM monatlich übersteigt.

Der **§ 83** brachte die Entscheidung über das **Inkrafttreten des Gesetzes.** Bei Stimmengleichheit wurde der Antrag „1. April" abgelehnt. Der Antrag „1. Oktober 1950" wurde mit Mehrheit angenommen.

Im § 83 ist ein Abs. 3 neu hinzugefügt worden:

> Hinsichtlich des **Verwaltungs- und Spruchverfahrens** verbleibt es bis zu einer anderweitigen gesetzlichen Regelung bei den bisherigen Vorschriften.

§ 85 Abs. 3 ist nach längerer Debatte und Überlegung, wobei das Problem Baden eine erhebliche Rolle spielte, wie folgt neu gefaßt worden:

> Soweit die Rente Beschädigter nach diesem Gesetz ohne ärztliche Nachuntersuchung unter Übernahme des bisher anerkannten Grades der Minderung der Erwerbsfähigkeit festgestellt wird, ist eine spätere **Neufeststellung der Rente** binnen drei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes nicht von einer wesentlichen Änderung der Verhältnisse im Sinne des § 61 Abs. 1 abhängig; § 61 Absatz 2 Satz 1 findet keine Anwendung.

Der Mehrbetrag, der sich durch die Weiterzahlung der bisherigen Bezüge nach bisherigem Recht gegenüber dem Bundesversorgungsgesetz für einen Übergangszeitraum von mindestens sechs Monaten ergibt, wird mit 20 Millionen DM veranschlagt. Zu der **Übergangsregelung für Baden** berichtete im Ausschuß ein Mitglied des für dieses Problem eingesetzten Unterausschusses wie folgt. Man sei zu der grundsätzlichen Auffassung gekommen, in irgendeiner Form eine Überleitung durchzuführen. Der badische Landtag habe inzwischen einen Beschluß gefaßt, nach dem das Land Baden bereit sei, sich an den Kosten zu beteiligen. Über die Quote der Länder soll mit der Bundesregierung verhandelt werden. (C)

Die **Überleitungsbestimmungen** sollen nicht im Gesetz festgelegt werden; der Berichterstatter sollte lediglich in seinen Ausführungen auf die Überleitung eingehen, was ich hiermit getan habe. Die Besprechungen mit den Vertretern der Regierung werden in den nächsten Tagen stattfinden.

Interfraktionell hat man sich geeinigt, daß ich dem Hohen Hause zu diesem Paragraphen noch folgende **Entschließung** des Ausschusses vorlegen soll:

> Die Bundesregierung wird ersucht, in den Fällen des § 85 Abs. 1 Satz 3 BVG die Umstellung der Versorgungsbezüge dem Sinne dieser Bestimmung entsprechend so durchzuführen, daß Härten weitestgehend gemildert werden. In besonderen Fällen soll durch Gewährung eines Härteausgleiches nach § 88 BVG geholfen werden.

Meine Damen und Herren, ich bitte nur noch um wenig Geduld; wir sind sogleich am Ende unserer Änderungsreise. Ich habe Sie zum Schluß noch davon in Kenntnis zu setzen, daß § 89 a entfällt und (D) ein neuer **§ 89 b** mit folgendem Wortlaut in das Gesetz eingefügt worden ist:

> Die **Anwendung** dieses Gesetzes auf Personen, die ihren Wohnsitz oder ständigen Aufenthalt in **Berlin (West)** haben oder hatten (§ 7 Nr. 2), ist davon abhängig, daß die Gebietskörperschaft Groß-Berlin (West) eine gleichartige gesetzliche Regelung trifft und die Verpflichtungen übernimmt, die nach diesem Gesetz den Ländern obliegen.

Der **Schlußparagraph 90** Abs. 1 hat einen neuen Unterabschnitt c) erhalten:

> Regelung der **Heilbehandlung** des im § 27 bezeichneten Personenkreises.

In Abs. 2 ist hinter dem Wort „Verwaltungsvorschriften" eingefügt worden: „einschließlich der zur Ausführung der §§ 6 und 88 erforderlichen Richtlinien".

Meine Damen und Herren, ich höre bis hier oben hin Ihr stöhnendes Aufatmen. Gestatten Sie mir nur noch einen kurzen Hinweis auf die vom Ausschuß vorgelegte **Entschließung.** Es würde den Rahmen der Berichterstattung sprengen, wenn ich von all den **Festlegungen** sprechen wollte, die keine gesetzliche Verankerung gefunden haben, deren **Auslegung im Sinne der Ausschußwünsche** uns jedoch von den Regierungsvertretern im Ausschuß zugesagt worden ist. Diese Zusagen sind protokollarisch festgehalten worden. Sie helfen wesentlich zur wirklichkeitsnahen Auslegung dieses Gesetzes, wenn Sie dabei mitwirken, dieses vom Ausschuß angestrebte Ziel durch eine Bundestagsbestätigung zu erreichen, indem Sie der vorgelegten Entschließung Ihre Zustimmung geben.

(Pohle)

(A) Der Berichterstatter darf nicht unerwähnt lassen, daß wir viele peinlich zu tragende Reste übrigbehalten haben, wo der Ausschuß gern noch weiteren, von ihm klar erkannten Notlagen im Gesetz helfend Rechnung getragen hätte. Aber, meine Damen und Herren, der Ausschuß übersah bei seinen zurückgehaltenen Entscheidungen nicht die Millionenarmee der übrigen Hilfsbedürftigen unseres Volkes. Er hofft, daß nach Befriedigung dieses Personenkreises und der wirtschaftlichen und finanziellen Besserung in künftigen Novellen so manches nachgeholt werden kann, was zur Zeit zurückgestellt werden mußte.

Meine Damen und Herren! Der Ausschuß hat eine ehrliche Arbeit in der Stille geleistet. Er empfiehlt Ihnen:

Der Bundestag wolle beschließen:

1. dem Entwurf eines Gesetzes über die Versorgung der Opfer des Krieges (Bundesversorgungsgesetz) in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung zuzustimmen;
2. den Antrag der Fraktion der Bayernpartei — Nr. 995 der Drucksachen — betreffend Kriegsbeschädigte als Invalidenrentner — hier Aufhebung des § 1274 RVO — durch die Beschlußfassung zur Ziffer 1 für erledigt zu erklären.

Meine Damen und Herren, wenn der Bundestag diesen Beschluß möglichst einmütig faßt, dann habe ich das Empfinden, daß wir auf dem Wege sind, von dem Thomas von Aquino sagt: „Dann aber ist die Eintracht der Ordnung unter den Menschen gewahrt, wenn einem jeden das Seine gegeben wird." Und das ist Sache der Gerechtigkeit. Und daher heißt es: „Das Werk der Ge-
(B) rechtigkeit ist der Friede."

(Lebhafter Beifall auf allen Seiten des Hauses.)

Vizepräsident Dr. Schmid: Ich danke dem Herrn Berichterstatter.

Ehe ich die einzelnen Paragraphen aufrufe, möchte ich auf folgendes hinweisen. Es handelt sich um die zweite Lesung; also werden wir keine Generalaussprache halten, sondern lediglich zu den einzelnen Paragraphen sprechen.

Dann habe ich Sie um die Ermächtigung zu bitten, nicht zu jedem einzelnen Paragraphen ausdrücklich die Aussprache für eröffnet zu erklären, sondern nur dort, wo Abänderungsanträge begründet werden oder wo sich ein Mitglied dieses Hauses zum Wort meldet. Ich lasse dann über die vorher aufgerufenen Paragraphen en bloc abstimmen.

Ich bitte um eine weitere Ermächtigung. Es liegen zwei **Entschließungsanträge** vor. Nach § 46 sollen Entschließungen zu Gesetzentwürfen in der Regel nach der dritten Lesung verabschiedet werden. Ich halte es aber im Sinne dieser Entschließungen für notwendig, daß man sie schon nach der zweiten Lesung verabschiedet. Darum bitte ich, in diesem Falle die Regel durchbrechen zu dürfen und die Entschließung schon nach Abschluß der zweiten Beratung zur Abstimmung bringen zu können.

Das Wort zur Geschäftsordnung hat Herr Abgeordneter Bazille.

Bazille (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Im Namen des Kriegsopferausschusses habe ich Sie darum zu bitten, der Ausschußvorlage in der zweiten Lesung ohne Debatte beizu-
(C) treten. In einer mehr als hundertstündigen Arbeitssitzung, die zum Teil Tag und Nacht währte, haben die Mitglieder des Kriegsopferausschusses bis zur physischen Erschöpfung alle Gesichtspunkte, die zu diesem Gesetz vorgetragen worden sind, erarbeitet und erledigt. Wenn die Fraktionen, die heute glauben, noch **Abänderungsanträge** aus irgendwelchen **parteipolitischen Aspekten** stellen zu müssen, den Wunsch gehabt hätten, den Kriegsopfern zu helfen, dann hätten sie reichlich Gelegenheit gehabt, sich an den Beratungen des Ausschusses zu beteiligen.

(Zustimmung bei der SPD, in der Mitte und rechts.)

Im Namen der übergroßen Mehrheit des Hauses habe ich in aller Öffentlichkeit festzustellen: Gerade diejenigen Fraktionen, die heute glauben, mit Abänderungsanträgen parteipolitische Effekte erzielen zu müssen, haben in den Beratungen des Kriegsopferausschusses dadurch ihr Interesse bekundet, daß ihre Sitze leer geblieben sind.

(Lebhafte Zustimmung bei der SPD, in der Mitte und rechts.)

Vizepräsident Dr. Schmid: Meine Damen und Herren, ich kann diesen Antrag nicht zulassen. Wir sind in der zweiten Lesung. Nach der Geschäftsordnung ist in der zweiten Lesung über jede Bestimmung des Entwurfs abzustimmen. Nach § 41 der Geschäftsordnung hat jedes Mitglied des Hauses das Recht, Abänderungsanträge zu stellen. Wir sind verpflichtet, diese Abänderungsanträge zu behandeln. Die Art und Weise, wie das Haus das tut, ist seine Sache. Ein Antrag, der nach der Geschäftsordnung nicht zulässig ist, ist von mir auch nicht zur Abstimmung zu stellen. (D)

Ich rufe auf §§ 1, — 2, — 3, — 4, — 5, — 6, — 7, — 8 a, — 9, — 10, — 11, — 12, — 13, — 14, — 15, — 16. Zu § 17 ist ein Antrag angemeldet. Ich lasse über die §§ 1 bis 16 abstimmen. Wer für die Annahme ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Einstimmig angenommen.

Zu § 17 liegt ein Abänderungantrag Kohl (Stuttgart) vor. Das Wort hat Herr Abgeordneter Kohl.

Kohl (Stuttgart) (KPD): Meine Damen und Herren! Ich glaube, solche Anträge stellt man nicht aus parteipolitischen Aspekten.

(Lachen in der Mitte und rechts.)

— Sie können darüber lachen, wenn es Ihnen Vergnügen macht.

(Zuruf rechts: Sicher, darum lachen wir ja auch!)

— Die Kriegsopfer selbst werden Ihnen die entsprechende Antwort geben.

(Lachen und Oho-Rufe von den Regierungsparteien.)

Ich möchte aber doch feststellen, daß nicht alle **Fraktionen** das Recht hatten, im **Kriegsopferausschuß Anträge** zu stellen. Deshalb ist die etwas eigenartige Begründung, die der Kollege Bazille einleitend hier gegeben hat, hinfällig.

Vizepräsident Dr. Schmid: Sie irren sich, Herr Kollege Kohl; jeder Abgeordnete hat das Recht, in der zweiten Lesung Anträge zu stellen.

Kohl (Stuttgart) (KPD): Im Ausschuß nicht; er kann nur teilnehmen.

(A) **Vizepräsident Dr. Schmid:** Doch, jeder Abgeordnete hat das Recht dazu.

Kohl (Stuttgart) (KPD): Hier im Plenum, aber nicht im Ausschuß, Herr Präsident, und darum geht es.

(Zuruf: Reden Sie zur Sache, Kohl!)

Ich glaube, der von uns gestellte **Antrag, § 17 Abs. 3 zu streichen,** findet seine sachliche Berechtigung darin, daß die Begründung des Arbeitsministeriums zu diesem vom Reichsbund gestellten Antrag nach meiner Auffassung nicht stichhaltig ist. Es ist davon gesprochen, daß anzunehmen sei, daß die Leute nicht versichert sind; man läßt aber vollkommen außer acht, daß auch hier die Frage der freiwilligen Versicherung eine Rolle spielen kann. Ich kann nicht einsehen, welchen sachlichen Wert der Abs. 3 besitzen soll. Aus Gründen der Gerechtigkeit bitten wir, der Streichung dieses Antrages zuzustimmen.

(Abg. Kunze: Der Streichung des Antrages? — Einverstanden!)

— Der Streichung des Abs. 3!

Vizepräsident Dr. Schmid: Keine Wortmeldungen. Ich schließe die Aussprache über § 17. Es ist der Antrag auf Streichung des Abs. 3 gestellt. Wer für die Streichung ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — 3 Stimmen. — Gegenprobe! — Der Antrag ist mit Mehrheit abgelehnt.

Ich lasse abstimmen über § 17. Wer für die Annahme ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Gegen einige Stimmen angenommen.

Ich rufe auf die §§ 18, — 19, — 20, — 21, — 22, — 23, — 24, — 25, — 26, — 26 a, — 27. Wer für (B) die Annahme dieser Paragraphen ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Angenommen.

§ 28. Hier ist ein Abänderungsantrag gestellt. Zur Begründung hat das Wort der Abgeordnete Kohl.

Kohl (Stuttgart) (KPD): Meine Damen und Herren! Wir haben uns erlaubt, hier erneut die Frage der **Grundrente** und der **Ausgleichsrente** zu stellen. Wir sind der Meinung, daß man sich — trotz der Antwort, die der Bundesarbeitsminister gegeben hat, daß das ganze Gefüge des Gesetzes auseinanderfällt — auch bei der zweiten Beratung gegen die Teilung der Renten aussprechen sollte, und zwar deswegen, weil sie dem berechtigten Verlangen der Körperbeschädigten wirklich nicht entspricht. Wir haben hier im Hause bereits darauf hingewiesen, daß diese **Zweiteilung der Renten** in der im Gesetz vorgesehenen Form einfach zu Unmöglichkeiten führt, vor allen Dingen zu der Unmöglichkeit, daß man ein Gesetz in seinem materiellen Inhalt auf Kosten der Leichtbeschädigten aufbaut und noch nicht einmal zugunsten der Schwerbeschädigten. Deswegen müssen wir diese Zweiteilung ablehnen. Die Differenzen, die in dieser Frage zwischen den beiden Körperbeschädigtenverbänden, dem VdK und dem Reichsbund bestehen, interessieren nur am Rande; das entscheidende sachliche Moment ist, daß wir eine Rente für die Körperbeschädigten wünschen, nicht eine in eine Grundrente und eine sogenannte Ausgleichsrente geteilte Rente.

Meine Damen und Herren! Ich glaube, beim Aufbau dieses Gesetzes, vor allen Dingen beim Aufbau dieses Paragraphen hat der Bundesfinanzminister rein fiskalische Gesichtspunkte (C) sprechen lassen, Gesichtspunkte, die unmöglich und unsozial sind. Nachdem den Körperbeschädigten in der letzten Zeit in der Propaganda so ungeheuer viel versprochen worden ist, sind wir der Auffassung, daß man an Stelle von 30 000 Mann Polizei erst einmal den Körperbeschädigten ihr Recht geben soll.

(Zurufe: Sehr billig! — Das möchten Sie wohl?)

Vizepräsident Dr. Schmid: Keine weitere Wortmeldung. Ich schließe die Aussprache zu § 28. Wer für die Annahme des Abänderungsantrages ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Abgelehnt. Wer für die Annahme des § 28 ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Angenommen.

§ 29. Auch hier liegt ein Abänderungsantrag vor. Dazu hat das Wort der Abgeordnete Kohl.

Kohl (Stuttgart) (KPD): Einige Sätze zu **§ 29.** Ich glaube, das Gesetz hat einen entscheidenden Mangel, der auch in den Ausschußberatungen nicht beseitigt worden ist: Es enthält eine Unmenge von **Kann-Bestimmungen,** die praktisch nichts Positives sagen und die trotz der Erklärungen der einzelnen Regierungsvertreter, die zu Protokoll genommen worden sind, **keine Garantie für eine soziale Durchführung** des Gesetzes geben. Wir beantragen daher, an Stelle des Wortes „können" gerade im § 29 den positiven Ausdruck zu wählen. Wir bitten, diesem Antrag zuzustimmen.

Vizepräsident Dr. Schmid: Das Wort hat der Abgeordnete Dr. Richter. (D)

Dr. Richter (Niedersachsen) (parteilos): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich möchte nur etwas zu bedenken geben. Es erscheint mir nicht ganz richtig, daß hier im § 29 die **Minderung der Erwerbsfähigkeit** nach der körperlichen Beeinträchtigung im allgemeinen Erwerbsleben beurteilt werden soll. Ich bin der Meinung, daß beispielsweise bei den **Hirnverletzten** doch auch die **seelische Behinderung** Berücksichtigung finden müßte. Ich bitte das Hohe Haus, den Paragraphen noch einmal in dieser Richtung zu überdenken und eventuell neu zu fassen.

(Zuruf von der Mitte: Das haben wir viele Stunden getan!)

Vizepräsident Dr. Schmid: Vielleicht wollte der Abgeordnete Richter gar keinen Antrag stellen?

(Zuruf von der Mitte: Zu überdenken, Herr Präsident!)

Keine weiteren Wortmeldungen? — Dann schließe ich die Aussprache zu § 29.

Wer für die Abänderung ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Das ist die Mehrheit. Der Abänderungsantrag ist abgelehnt.

Wer für den § 29 ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Angenommen.

Ich rufe § 30 auf. — Auch hier ist ein Abänderungsantrag Kohl.

Das Wort hat der Herr Abgeordnete Kohl.

(Zuruf von der Mitte: Kohl macht Kohl! — Weiterer Zuruf: Bleiben Sie doch gleich da vorn!)

(A) **Kohl** (Stuttgart) (KPD): Das bestimme ich, nicht Sie!

Meine Damen und Herren, ich glaube, daß der **§ 30** im Interesse der notwendigen Klarheit deshalb eine Änderung erfahren muß, weil ein **Körperbeschädigter mit 90%** als unbedingt erwerbsunfähig angesprochen werden muß. Die Worte „um mehr als 90%" bedingen Unklarheiten. Deswegen ist diese Streichung im Interesse der klaren Fassung des Gesetzes nach unserer Auffassung eine zwingende Notwendigkeit. Ich bitte Sie deshalb, diesem Antrag zuzustimmen.

(Zuruf von der Mitte: Herr Kollege Kohl, das hätten Sie im Ausschuß sagen sollen!)

Vizepräsident Dr. Schmid: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Aussprache zu § 30.

Wer für die Annahme des Abänderungsantrages ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Abgelehnt.

Wer für die Annahme des § 30 ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Angenommen.

§ 31. Hier liegen zwei Abänderungsanträge vor: der Antrag Kohl und ein Antrag der Bayernpartei.

Zunächst hat zur Begründung der Herr Abgeordnete Kohl das Wort.

Kohl (Stuttgart) (KPD): Meine Damen und Herren, ich darf auch bei diesem Antrag darauf verweisen, daß für uns hinsichtlich der materiellen Seite des Gesetzes die fiskalischen Gesichtspunkte nicht allein entscheidend gewesen sind. Wenn der Herr Bundesfinanzminister oder sein Vertreter im (B) Ausschuß darauf hingewiesen hat, daß dann **Art. 113** in Erscheinung tritt, so glaube ich, daß der Art. 113 bei einigen Ereignissen in den letzten Tagen viel eher als gerade hier hätte in Erscheinung treten müssen, wo es darum geht, den **Opfern des letzten Krieges** eine gesunde und sozial gesicherte **Versorgung** zu gewährleisten. Wir sind der Auffassung, daß die im Gesetz vorgesehene Staffelung den wirklichen Bedürfnissen nicht entspricht und deswegen unter allen Umständen geändert werden muß. Wir sind weiter der Auffassung, daß im Rahmen unserer Bundespolitik so viel Einsparmöglichkeiten gegeben sind, die man für die Zwecke dieser, sagen wir einmal, Besserstellung der Körperbeschädigten-Renten besser verwenden könnte, als es bisher der Fall gewesen ist.

Wir wollen in **§ 31** Abs. 3 ebenfalls eine geringfügige Erhöhung. Meine Damen und Herren, Sie haben gerade hier, bei der Erhöhung dieser Renten, die wir beantragen, die Möglichkeit, zu beweisen, ob Sie den Körperbeschädigten das zukommen lassen wollen, worauf sie einen Anspruch haben.

Wenn nun der Herr Bundesfinanzminister der Meinung ist, daß der Art. 113 angewandt werden muß, — schön, meine Damen und Herren, vielleicht haben Sie dann die Möglichkeit, aus der kommenden Adenauer-Spende etwas dafür zu tun.

(Zuruf von der Mitte: Das ist Kohl!)

Vizepräsident Dr. Schmid: Das Wort zur Begründung des zweiten Abänderungsantrages hat der Abgeordnete Volkholz.

Volkholz (BP): Meine Damen und Herren! Die SPD hat vorhin angegeben, daß im Ausschuß beschlossen worden wäre, heute keine Änderungs- (C) anträge zu stellen. Ich glaube, daß das nicht stimmt. Die SPD hat im Ausschuß ausdrücklich erklärt, daß sie für die **Einheitsrente** eintritt. Wir sind sehr überrascht, daß kein Abänderungsantrag gekommen ist.

(Zuruf von der Mitte.)

— Die Bayernpartei war nicht für die Einheitsrente. Wir stehen auf dem Standpunkt, daß jedem **Kriegsbeschädigten** eine **Kinder- und Frauenzulage** nach Maßgabe des § 31 gewährt werden muß, wenn er auch keine Ausgleichsrente beziehen sollte, so daß wir nur das Wort „Ausgleichsrente" zu streichen und durch das Wort „Grundrente" zu ersetzen brauchen. Dadurch erreichen wir, daß Kriegsbeschädigte, die in Arbeit stehen, trotzdem in Arbeit bleiben, weil sie nicht zu befürchten brauchen, infolge des höheren Einkommens die Frauen- und Kinderzulage zu verlieren. Diese Zulage gilt deshalb nur für Frau und Kind.

Wir glauben, daß es keiner besonderen Beanspruchung unseres Finanzministers bedarf, dieses kleine Wort zu ändern. Aus diesem Grunde bitten wir, unserem Antrag zuzustimmen.

Vizepräsident Dr. Schmid: Keine weiteren Wortmeldungen? — Ich schließe die Aussprache zu § 31.

Wir kommen zur Abstimmung. Ich lasse zunächst über den Abänderungsantrag Kohl und Fraktion abstimmen, Umdruck Nr. 14 Ziffer 5, unterteilt in a und b. Ich glaube, wir können über die ganze Ziffer in einem Gang abstimmen. Wer für die Annahme dieses Abänderungsantrages ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Abgelehnt.

Nunmehr lasse ich über den Abänderungsantrag der Bayernpartei abstimmen, Umdruck (D) Nr. 17 Ziffer 1. Wer für den Antrag ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Abgelehnt.

Dann lasse ich über § 31 abstimmen. Wer für die Annahme ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Der Paragraph ist angenommen.

§ 32. Auch hier liegt ein Abänderungsantrag vor. Der Abgeordnete Kohl hat zur Begründung das Wort.

(Heiterkeit und Zurufe.)

Kohl (Stuttgart) (KPD) Meine Damen und Herren! Ich glaube, wenn Ihnen die Diskussion über das Körperbeschädigtenleistungsgesetz nicht behagt, dann wäre es zweckmäßig gewesen, — —

(Glocke des Präsidenten. — Zurufe: Unerhört!)

Vizepräsident Dr. Schmid: Herr Kollege Kohl, diese Unterstellung ist so unzulässig und ungehörig, daß ich Ihnen einen Ordnungsruf erteile.

(Lebhafte Zustimmung der Regierungsparteien und der SPD.)

Kohl (Stuttgart) (KPD): Zu **§ 32**, meine Damen und Herren, vertreten wir unsere grundsätzliche Meinung, daß die **Renten aus der Sozialversicherung** bei den übrigen Einkommen für die Körperbeschädigten **nicht angerechnet** werden sollen. Die Frage hat bereits sehr oft in diesem Hohen Hause eine entscheidende Rolle gespielt. Wir vertreten die Auffassung, daß es nicht das Recht des Staates ist, eine Rente anzurechnen, die sich der Versicherte durch die Zahlung von Beiträgen ge-

(Kohl [Stuttgart])

(A) sichert hat, und daß er deshalb ein Recht auf die Auszahlung dieser Sozialversicherungsrente hat. Deswegen unser Antrag, daß die Renten aus der Sozialversicherung nicht als anrechnungsfähiges Einkommen zu betrachten sind.

Vizepräsident Dr. Schmid: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Aussprache zu § 32. Wer für die Annahme des Abänderungsantrags ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Abgelehnt.

Wer für die Annahme des § 32 in der Ausschußfassung ist, den bitte ich, die Hand zu erheben! — Gegenprobe! — Angenommen.

§§ 33, — 34, — 35, — 36, — 37, — 38, — 39, — 40, — 41, — 42, — 43, — 44, — 45, — 46, — 47, — 48, — 49. Wer für die Annahme der eben verlesenen Paragraphen ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Angenommen.

Zu § 50 liegt ein Abänderungsantrag Kohl vor. Das Wort hat Abgeordneter Kohl.

(Abg. Schröter: Fürchterlich, immer sein Kohl hier! — Zuruf rechts: Wir haben ihn satt!)

Kohl (Stuttgart) (KPD): Meine Damen und Herren! Auch hier sind wir der Meinung, daß die angesetzten Summen im Gesetz als zu niedrig zu betrachten sind. So beträgt die volle **Elternrente** bei einem Elternpaar 70 DM, bei einem Elternteil 50 DM. Wenn Sie die Tatsache der erhöhten Lebenshaltungskosten dagegenstellen und weiter die Bedingungen, unter denen diese Menschen leben müssen,

(lebhafte Rufe in der Mitte und rechts: In der Ostzone!)

dann bin ich der Meinung, daß Sie den Antrag, den wir gestellt haben, nämlich einem Elternpaar 90 DM und einem Elternteil 70 DM zu gewähren, als normal bezeichnen müssen.

Wir haben weiter für Abs. 2 200 DM bzw. 150 DM beantragt, weil nach unserer Auffassung auch hier die im Gesetz eingesetzten Summen als zu niedrig erscheinen.

(Zuruf von der CDU: Was kriegen sie in Leipzig, Herr Kohl?)

Vizepräsident Dr. Schmid: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Aussprache zu § 50. Wer für die Annahme des Abänderungsantrages ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Abgelehnt.

(Zuruf von der Mitte: Kohl hat dagegen gestimmt! — Heiterkeit.)

Wer für die Annahme des § 50 in der Ausschußfassung ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Angenommen.

§§ 51, — 52, — 53, — 54, — 55, — 56, — 57, — 58, — 59, — 60, — 61, — 62, — 63. Wer für die soeben verlesenen Paragraphen ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Angenommen.

§ 64. Hier liegt ein Abänderungsantrag der Bayernpartei vor, Umdruck Nr. 17 Ziffer 2. Zur Begründung hat Abgeordneter Volkholz das Wort.

Volkholz (BP): Wir bitten, in § 64 den Abs. 3 zu streichen. Es ist nicht richtig, wenn im § 39 der **Witwe unter 40 Jahren** eine Rente von 20 DM zugebilligt wird, die **Rente** aber **nach § 64 Abs. 3** wieder **ruhen** soll. Wenn ein Gesetz eine Rente vorsieht, dann soll sie auch gewährt werden. Es (C) ist eine Tatsache, daß hier keine besondere Einsparung vorgenommen wird, denn diese Witwen sind meistens sowieso in die Fürsorgeunterstützung inbegriffen. Es ist nur eine Verlagerung von den Fürsorgeaufwendungen auf das Bundesversorgungsgesetz. Wir bitten deshalb, diesem Antrag zuzustimmen.

Vizepräsident Dr. Schmid: Keine weiteren Wortmeldungen. Ich schließe die Aussprache zu § 64. Wer für die Annahme des Abänderungsantrages ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Der Antrag ist abgelehnt.

Wer für die Annahme des § 64 in der Ausschußfassung ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Der Paragraph ist angenommen.

§§ 65, — 66, — 67, — 68, — 69, — 70. Wer für die Annahme der soeben verlesenen Paragraphen ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Angenommen.

Zu § 71 hat die Bayernpartei einen Abänderungsantrag, Ziffer 3 des Umdrucks Nr. 17, gestellt. Zur Begründung hat Abgeordneter Volkholz das Wort.

Volkholz (BP): Meine Damen und Herren! Wir bitten, zu § **71** als Abs. 3 folgenden Zusatz zu machen:

> (3) **Kapitalabfindungen** können auch **zur Gründung von gewerblichen Unternehmen** gegeben werden.

Ich glaube, daß es nicht richtig ist, daß Kapitalabfindungen nur zum Bau von Eigenheimen und zu festen Investitionen gegeben werden, sondern es kann auch in den Ausführungsbestimmungen festgelegt werden, daß Ka- (D) pitalabfindungen bei gewerblichen Unternehmungen nur nach Vorlage des Meisterbriefes oder nach eingehender Prüfung durchgeführt werden. Deshalb ist auch hier das Kapital angelegt und steht dem Kriegsbeschädigten für die Dauer seines Lebens zur Verfügung. Wir bitten, dem Antrag zuzustimmen.

Vizepräsident Dr. Schmid: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Aussprache zu § 71. Wer für die Annahme des Abänderungsantrages ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Abgelehnt.

Wer für die Annahme des § 71 in der Ausschußfassung ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Angenommen.

§§ 72, — 73, — 74, — 75, — 76, — 77, — 78, — 79, — 80, — 81, — 82. Wer für diese Paragraphen ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Angenommen.

Zu § 83 liegen drei Abänderungsanträge vor: ein Antrag Kohl, Ziffer 8 des Umdrucks Nr. 14, ein Antrag der SPD und ein Antrag der Bayernpartei.

Das Wort zur Begründung seines Abänderungsantrags hat Abgeordneter Kohl.

Kohl (Stuttgart) (KPD): Meine Damen und Herren! Es war selbstverständlich vorauszusehen, daß der **Termin des Inkrafttretens** dieses Gesetzes eine Streitfrage werden würde. Wir haben den Antrag gestellt: Dieses Gesetz tritt mit Wirkung vom 1. 4. 50 in Kraft. Wir glauben, zu diesem Antrag deshalb berechtigt zu sein, weil wir uns auf die Vor-

(Kohl [Stuttgart])

(A) gänge stützen, wie sie hier im Bundestag in Erscheinung getreten sind. Ich erinnere daran, daß bereits am 16. Dezember 1949 der Staatssekretär Sauerborn von dieser Stelle aus dem Hohen Hause mitgeteilt hat, daß das einheitliche Bundesversorgungsgesetz dem Bundestag so rechtzeitig zugeleitet würde, daß es am 1. April 1950 in Kraft treten könne.

Meine Damen und Herren! Ich entsinne mich, daß vor Beginn der Parlamentsferien mit, sagen wir, ziemlichen Druckmitteln das Arbeitsministerium zur endgültigen Fertigstellung dieses Versorgungsgesetzes getrieben werden mußte und daß bisher sachlich gesehen kein Grund gegen die Verspätung dieses Gesetzes irgendwie in Erscheinung getreten ist. Im Antrag vom 8. März verlangte meine Fraktion, die Bundesregierung zu verpflichten, dem Bundestag noch im Verlaufe des Monats März 1950 den vom Bundesministerium angeblich bereits ausgearbeiteten Entwurf vorzulegen. Dieser Antrag wurde in der Sitzung vom 31. März auf Antrag des Herrn Abgeordneten Bazille zu Fall gebracht, der damals im Auftrage aller Fraktionen des Hauses erklärte, daß ein Beirat gebildet sei, der in Verbindung mit dem Ministerium nun ein Versorgungsgesetz ausarbeiten würde.

In der Zwischenzeit warteten die Kriegsopfer auf die Einlösung des gegebenen Versprechens. Sie haben ein Recht darauf, zu verlangen, daß dieses Versprechen, das hier dem Hohen Hause gegeben worden ist, endlich eingelöst wird. Deswegen glaube ich, daß es eine Verpflichtung Ihrerseits ist, unserem Antrage zuzustimmen, für die Körperbeschädigten dieses Gesetz mit Wirkung ab 1. 4. 50 in Kraft treten zu lassen.

(Zuruf von der Mitte: Denken Sie an die Ostzone!)

(B)

Vizepräsident Dr. Schmid: Das Wort zur Begründung des zweiten Abänderungsantrages hat der Abgeordnete Bazille.

Bazille (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Nachdem die Bundesregierung selbst durch den Mund ihrer berufenen Sprecher im vergangenen Jahr mehrfach erklären ließ, daß dieses **Bundesversorgungsgesetz** mit **Wirkung vom 1. April 1950** in Kraft treten würde, und nachdem die Koalitionsparteien den Standpunkt selbst in diesem Hause mehrfach eingenommen haben, ist die Opposition nicht in der Lage, die Bundesregierung von diesem von ihr gegebenen Versprechen zu entbinden.

Vizepräsident Dr. Schmid: Das Wort zur Begründung seines Abänderungsantrages hat der Abgeordnete Volkholz.

Volkholz (BP): Meine Damen und Herren! Wir freuen uns, daß der Herr Abgeordnete Bazille nun inkonsequent geworden ist, nachdem er angekündigt hat, keine Abänderungsanträge zu stellen. Wir begrüßen es, daß sich wenigstens eine Fraktion jetzt bereit erklärt hat, uns zu unterstützen.

(Lachen bei der SPD und in der Mitte.)

Es ist ohne weiteres zu vertreten. Wenn es ein Minister versprochen hat, dann muß es gehalten werden! Denn die Kriegsopfer haben sich darauf eingerichtet, daß sie ab 1. April 1950 in den Genuß ihrer Bezüge kommen. Im Ausschuß wurde vorgetragen, daß dies ungefähr eine Mehrbelastung von 250 Millionen ausmachen würde. Das stimmt nicht; denn sehr viele Kriegsbeschädigte sind ja bereits im Genuß von Fürsorgeunterstützungen. Und hier kommen sehr große Rückzahlungen wieder vor. Aus diesem Grunde nehmen wir an, daß diese 250 Millionen keine Mehrbelastung in der vollen Höhe sind, sondern um die Hälfte herabgemindert werden. Daher bitten wir das Hohe Haus, für den 1. April 1950 zu stimmen. Wir bitten um Annahme unseres Antrages. (C)

Vizepräsident Dr. Schmid: Das Wort hat der Abgeordnete Lücke.

Lücke (CDU): Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich habe den Auftrag der Koalition, zu diesem Antrag eine Erklärung abzugeben. Der Ausschuß für Kriegsopfer- und Kriegsgefangenenfragen hat in seinen Beratungen es für richtig befunden, den **Kriegsopfern** eine **dauernde Verbesserung** zu gewähren. Diese dauernde Verbesserung macht unserem Herrn Finanzminister sehr erhebliche Sorgen. Diese dauernden Verbesserungen lassen es finanziell der Bundesregierung nicht zu, nunmehr durch Rückdatierung einen weiteren wesentlichen Mehrbetrag aufzubringen.

Ich stelle deshalb den Antrag und bitte, ihm zuzustimmen, daß der Antrag des Herrn Kollegen Bazille abgelehnt wird. So bedauerlich es ist, Herr Kollege Bazille. Sie dürfen von uns aus insgesamt annehmen — das haben wir ja im Ausschuß wiederholt zum Ausdruck gebracht —, daß wir liebend gern den 1. April genommen hätten; aber im Interesse des raschen Durchsetzens und Inkrafttretens des Gesetzes bitten wir, den Antrag abzulehnen.

Vizepräsident Dr. Schmid: Das Wort hat die Abgeordnete **Frau Arnold.** (D)

Frau Arnold (Z): Meine Herren und Damen! Im Namen meiner Fraktion, des Zentrums, möchte ich folgende Erklärung abgeben. Das Zentrum hat von vornherein auch den Standpunkt vertreten, daß dieses Gesetz rückwirkend zum 1. 4. 50 gelten muß. Das Zentrum steht auch jetzt noch auf diesem Standpunkt und bittet, die **Rückdatierung auf den 1. April 1950** vorzunehmen.

Vizepräsident Dr. Schmid: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Das Wort hat der Herr Bundesarbeitsminister.

Storch, Bundesminister für Arbeit: Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir stehen heute vor dem Abschluß eines Gesetzeswerkes, welches in Wirklichkeit einen Markstein in der Arbeit des Bundestages und der Bundesregierung darstellt. Ich muß Ihnen aber allen Ernstes sagen: wenn diesem Abänderungsantrag stattgegeben wird, dann bedeutet das eine **Mehrbelastung von 200 Millionen DM.** Wir haben gestern in sehr ernster Arbeit noch einmal zwischen den Ministerien darüber verhandelt, wie die Durchführung dieses Gesetzes nach der Vorlage des Ausschusses überhaupt finanziert werden kann, ohne daß wir mit besonderen gesetzlichen Deckungsvorlagen vor den Bundestag zu treten haben. Wenn Sie die Wirkungen dieses Gesetzes **rückwirkend auf den 1. April** festlegen, müssen Sie, ehe das Gesetz wirksam werden kann, in diesem Hause die **Deckungsvorlage** beschließen, und ich kann mir nicht vorstellen, daß es die Kriegsbeschädigten draußen verstehen würden, wenn nun noch einmal zwei oder drei Monate

(Bundesarbeitsminister Storch)

(A) ins Land gingen, ehe sie in den Genuß der Verbesserungen dieses Gesetzes kommen.

(Lebhafter Beifall bei den Regierungsparteien. — Zuruf von der KPD: Was kostet Ihre Remilitarisierung?)

Vizepräsident Dr. Schmid: Das Wort hat der Herr Abgeordnete Arndgen.

Arndgen (CDU): Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir haben bewußt darauf verzichtet, auf die **Agitationsanträge des Herrn Abgeordneten Kohl** einzugehen. Herr Abgeordneter Kohl ist der Vertreter eines tyrannischen Systems in der **Ostzone,**

(Beifall in der Mitte und rechts)

eines Systems, das die Opfer des Krieges verelenden läßt,

(erneute lebhafte Zustimmung)

das bis zum heutigen Tage einen erbarmungslosen Krieg gegen die eigene Bevölkerung führt.

(Sehr richtig!)

Wir sind daher der Auffassung, daß der Abgeordnete Kohl und seine Freunde nicht das Recht haben, sich hier als Anwälte der Kriegsopfer aufzuspielen.

(Lebhafter Beifall rechts, in der Mitte und bei der SPD.)

Vizepräsident Dr. Schmid: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Aussprache zu § 83.

Ich lasse über die drei gleichlautenden Abänderungsanträge abstimmen, so daß eine einzige Abstimmung für alle drei gilt. Wer für die Annahme dieser Abänderungsanträge ist, den bitte (B) ich, die Hand zu erheben. — Ich bitte um die Gegenprobe. —

(Rufe links: Aha! — Zuruf von der KPD: So halten Sie Ihr Versprechen!)

Letzteres ist die Mehrheit. Die Anträge sind abgelehnt.

(Abg. Dr. Baumgartner: Die Abstimmung wird angezweifelt!)

— Es ist unzweifelhaft die Mehrheit gewesen. Auch die beiden Herren Schriftführer haben keinen Zweifel.

(Zuruf rechts: Machen Sie doch keinen Unsinn!)

Wer für die Fassung des § 83 in der Ausschußfassung ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Das erste war die Mehrheit. § 83 ist angenommen.

§ 84. Wer für die Annahme ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Angenommen.

§ 85. Das Wort hat der Abgeordnete Kohl zur Begründung seines Abänderungsantrages.

(Zuruf von der CDU: Um Gottes willen! — Abg. Dr. Wuermeling: Kohl bleibt Kohl!)

Kohl (Stuttgart) (KPD): Ich glaube, daß man diesem Antrag deshalb zustimmen sollte, um die **Übergangsregelung,** die **für die französische Zone** nun in Kraft tritt, wirklich gerecht durchzuführen. Das Gesetz bringt in seiner jetzigen Form gegenüber den Bedingungen, die in der französischen Zone gesetzliche Gültigkeit haben, gewaltige Verschlechterungen, und der Verband der Körperbeschädigten ist der Meinung, daß die im Gesetz vorgesehene Übergangsregelung von 6 Monaten auf 12 Monate ausgedehnt werden sollte. (C) Wir schließen uns dieser Auffassung des Verbandes der Körperbeschädigten an und bitten Sie, diesem Antrag zuzustimmen.

Vizepräsident Dr. Schmid: Das Wort hat der Herr Abgeordnete Mende.

Mende (FDP): Der Kollege Kohl hat sehr viel Abänderungsvorschläge gemacht, die zum Teil eine erhebliche materielle Ausweitung des Gesetzes mit sich bringen, auch jetzt regional den Abänderungsantrag „Baden". Wir müssen in diesem Gesetz auch diejenigen **Körperbeschädigten und Hinterbliebenen** versorgen, die deswegen körperbeschädigt sind, weil sie in den **Sowjetzonen-Kz's** seit Jahren festgehalten, getötet und verstümmelt wurden. Wenn der Herr Kollege Kohl unseren Kriegsopfern einen guten Dienst erweisen will, dann möge er dafür sorgen, daß nicht soviel zusätzliche Belastungen dadurch erfolgen, daß Menschen aus den Sowjetzonen-Kz's als Verstümmelte und Körperbeschädigte zu uns kommen und von uns auch noch versorgt werden müssen.

(Lebhafter Beifall.)

Vizepräsident Dr. Schmid: Das Wort hat Frau Abgeordnete Kalinke.

(Unruhe.)

Frau Kalinke (DP): Herr Präsident! Meine Herren und Damen! Meine Fraktion hat bisher nicht das Wort genommen,

(Bravo! links)

obwohl sie mit allem Ernst und aller Verantwortung an diesem Gesetz mitgearbeitet hat.

(Sehr richtig! bei der DP.) (D)

Ich verwahre mich aber dagegen, daß hier **Anträge** von denen gestellt und **agitatorisch begründet** werden, die sehr viel Verantwortung und Schuld tragen. Meine Fraktion hat deshalb gerade bei den Beratungen des Ausschusses den Antrag gestellt, daß dieses Gesetz auch auf alle diejenigen **Opfer** angewendet wird, die in den **Kzs der Ostzone** und der im Osten besetzten Gebiete ihre Gesundheit verloren haben. Aus diesem Grunde legen wir Wert darauf, daß auch über die **Frage des Termins** und über alle Einzelheiten hier nicht mehr diskutiert wird, sondern daß dieses Gesetz so einmütig, wie alle Fraktionen im Ausschuß daran gearbeitet haben, auch angenommen wird.

(Lebhafter Beifall in der Mitte und rechts.)

Vizepräsident Dr. Schmid: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Aussprache über § 85 und lasse nun über den Abänderungsantrag Kohl abstimmen.

Wer für die Annahme dieses Abänderungsantrages ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Der Abänderungsantrag ist abgelehnt.

Wer für die Annahme des § 85 in der Ausschußfassung ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Der § 85 ist angenommen.

Ich rufe auf §§ 86, — 87, — 88, — 89, — 89 a entfällt — und 89 b. Wer für diese Paragraphen ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Angenommen.

§ 90. Das Wort zur Begründung des Abänderungsantrages hat der Abgeordnete Volkholz.

(A) **Volkholz** (BP): Meine Damen und Herren! Es handelt sich um keinen Agitationsantrag, sondern ich glaube, daß er ohne weiteres akzeptiert werden kann.

(Heiterkeit.)

Er bedeutet auch keine weitere finanzielle Belastung. Wenn angegeben wird, daß wir im Ausschuß nicht das Wort ergriffen hätten, so glaube ich, daß seit der letzten Ausschußsitzung bis heute eine ziemliche Zeit verstrichen ist. Wir haben uns mit den Kriegsopfern in Verbindung gesetzt, und es wurde an uns die Bitte herangetragen, dies noch ausdrücklich einzufügen. Es ist notwendig, daß sich der Bundestag die Ausführungsbestimmungen, die **Richtlinien für die Ärzte und die Verwaltungsvorschriften** vorlegen läßt. Wir müssen eine Kontrolle darüber haben, wann die Beschädigten überhaupt in den Genuß der Rente kommen. Es ist bekannt, daß bis heute in den **Versorgungsämtern** eine kolossale **Verschleppungstaktik** betrieben worden ist. Aus diesem Grunde sollte sich der Bundestag das Recht vorbehalten, auch die Durchführung des Gesetzes zu überwachen.

Ich bitte Sie deshalb, im Interesse einer Überwachung der Durchführung dieses Gesetzes diesem Antrag zuzustimmen.

Vizepräsident Dr. Schmid: Keine weiteren Wortmeldungen. Ich schließe die Aussprache zu § 90. Wer für die Annahme des Abänderungsantrages ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Der Abänderungsantrag ist abgelehnt.

Wer für die Annahme des § 90 ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Der Paragraph ist angenommen.

Nunmehr Einleitung und Überschrift. Wer für (B) die Annahme ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Angenommen.

Damit ist die zweite Beratung beendet.

(Abg. Mende: Zur Geschäftsordnung!)

Wir haben noch zwei Abstimmungen vorzunehmen. Entsprechend der Ermächtigung, die Sie mir gegeben haben, lasse ich nach Abschluß der zweiten Beratung über die zwei Entschließungen abstimmen, und zwar zunächst über die Entschließung des Ausschusses für Kriegsopfer- und Kriegsgefangenenfragen auf Drucksache zu Nr. 1466. Wer für die Annahme dieser Entschließung ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! —

(Abg. Kohl [Stuttgart]: Enthaltung!)

— Bei 4 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Ferner liegt folgende von dem Herrn Berichterstatter vorgetragene Entschließung vor:

> Die Bundesregierung wird ersucht, in den Fällen des § 85 Abs. 1 Satz 3 BVG die Umstellung der Versorgungsbezüge dem Sinne dieser Bestimmung entsprechend so durchzuführen, daß Härten weitestgehend gemildert werden. In besonderen Fällen soll durch Gewährung eines Härteausgleichs nach § 88 BVG geholfen werden.

Wer für die Annahme dieser Entschließung ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Nach Abschluß der zweiten Beratung erteile ich nunmehr dem Abgeordneten Mende das Wort zur Geschäftsordnung.

Mende (FDP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Gestützt auf § 44 der Geschäftsordnung beantrage ich, die dritte Beratung des Gesetzes am heutigen Tage vorzunehmen. In (C) § 44 der Geschäftsordnung heißt es:

> Die dritte Beratung erfolgt frühestens am zweiten Tage nach Verteilung der in zweiter Beratung gefaßten Beschlüsse oder, falls keine Änderungen der Vorlage beschlossen sind, nach Schluß der zweiten Beratung.

Da keine Änderungen der Vorlage beschlossen sind, ist die dritte Lesung heute zulässig. Eine Begründung meines Antrages kann ich mir ersparen.

(Beifall in der Mitte, rechts und bei der SPD.)

Vizepräsident Dr. Schmid: Das Wort hat der Herr Bundesfinanzminister.

Schäffer, Bundesminister der Finanzen: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Nach Abschluß der zweiten und vor Beginn der dritten Lesung dieses wichtigen Gesetzes darf ich kurz Ihre Aufmerksamkeit zu einer Erklärung in Anspruch nehmen.

Die Betreuung der Kriegsversehrten, Kriegerwitwen und Kriegerwaisen ist ein besonderes Herzensanliegen der Bundesregierung. Die Bundesregierung hat sich deshalb bemüht, dem Hohen Hause den Entwurf eines **Gesetzes zur Versorgung der Opfer des Krieges** so rasch als möglich zuzuleiten und die finanziellen Mittel für die Durchführung dieses Gesetzes im Haushalt bereitzustellen. Ich darf an die Erklärung erinnern, die ich im Namen der Bundesregierung im Ausschuß des Bundestages für Kriegsopfer- und Kriegsgefangenenfragen in dessen erster Sitzung über die Beratung des Gesetzentwurfes abgege- (D) ben habe. Ich habe dort darauf verwiesen, daß die Bundesregierung bei der Vorlage des Gesetzes nach ihrer ehrlichen Überzeugung bis an die Grenze dessen gegangen ist, was sie der deutschen Volkswirtschaft und dem deutschen Steuerzahler an Belastungen noch zumuten zu können glaubt. Ich habe weiter darauf verwiesen, daß die Bundesregierung die Vorlage des Bundesversorgungsgesetzes wie ein Versprechen gegenüber den Kriegsopfern empfindet und trotz der zu erwartenden neuen Belastungen, die in absehbarer Zeit an die Bundesrepublik herantreten werden, gewillt ist, und sich in der Lage glaubt, die in dem Regierungsentwurf für das Bundesversorgungsgesetz vorgesehenen Leistungen zu übernehmen und zu erfüllen. Pflichtgemäß habe ich in dieser Erklärung darauf hingewiesen, daß die Bundesregierung nunmehr eine erhöhte Verantwortung trägt.

Der Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des **Bundeshaushaltsplans für das Rechnungsjahr 1950** ist dem Bundesrat als der ersten zuständigen gesetzgebenden Körperschaft am 15. September 1950 zugegangen. Damit tritt zum ersten Male für alle Beschlüsse, die Bundestag und Bundesrat fassen und die die von der Bundesregierung vorgeschlagenen Ausgaben des Haushaltsplans erhöhen oder neue Ausgaben in sich schließen oder für die Zukunft mit sich bringen, **Art. 113 des Grundgesetzes** in Wirksamkeit, d. h. die Bundesregierung muß in eigener Verantwortung die Zustimmung zu solchen Beschlüssen geben.

Ich darf an dieser Stelle von vornherein bemerken, daß die Bundesregierung wünscht, dem Gesetzentwurf auch in der Fassung, wie er in

(Bundesfinanzminister Schäffer)

(A) der zweiten Lesung beschlossen worden ist, die Zustimmung geben zu können.

(Bravo!)

Um die schwierige Lage, in die sich die Bundesregierung versetzt sieht, dem Hohen Hause verständlich zu machen, darf ich eine verfassungsrechtliche Feststellung treffen und einige Zahlen nennen. Die Bundesregierung muß, nachdem der Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Haushaltsplans für das Rechnungsjahr 1950 den gesetzgebenden Körperschaften seit dem 15. 9. 1950 zugeleitet worden ist, in Beachtung der Verfassung von sich aus die Zustimmung für alle Beschlüsse einer der gesetzgebenden Körperschaften geben, die die von der Bundesregierung vorgeschlagenen Ausgaben des Haushalts erhöhen oder neue Ausgaben in sich schließen oder für die Zukunft mit sich bringen. Dabei ist die Bundesregierung aber weiter an die verfassungsrechtliche Bestimmung des Art. 110 Abs. 2 Satz 2 des Grundgesetzes gebunden, die vorsieht, daß der Haushalt in Einnahmen und Ausgaben auszugleichen ist. Der Jahresbedarf für die **Aufwendungen für Kriegsversehrte, Kriegerwitwen und Kriegerwaisen** hat im Rechnungsjahr 1949/50, als diese Betreuung den Ländern obgelegen hat, im ganzen Jahr 1970 Millionen DM betragen. Im Haushaltsplan des Bundes für das Rechnungsjahr 1950/51 ist für denselben Zweck ein Zuschußbedarf von 2607,9 Millionen DM vorgesehen, also eine Mehrung gegenüber dem Vorjahr von 637,9 Millionen DM. Der Jahresbedarf für das Rechnungsjahr 1951/52 errechnet sich nach der Regierungsvorlage mit 3 034 Millionen DM; das ist also gegenüber dem Zuschußbedarf für das Rechnungsjahr 1950/51 eine weitere Steigerung von 426,1 Millionen DM. Die Bundesregierung glaubte, diese (B) Steigerung verantworten und die finanziellen Mittel hierfür zur Verfügung stellen zu können. Nach den Beschlüssen, die Sie nunmehr in zweiter Lesung des Gesetzentwurfes heute gefaßt haben, ergeben sich für das Rechnungsjahr 1951/52, also laufend, weitere Mehrausgaben von 207 Millionen DM, so daß sich also der Mehrbedarf für die Bundesrepublik im Rechnungsjahr 1951 gegenüber dem Rechnungsjahr 1950 auf insgesamt 630.8 Millionen DM stellen wird. Dazu kommt, daß sich durch die Einbeziehung der Stadt Berlin in dieses Gesetz ein weiterer Mehrbedraf von mindestens 60 Millionen DM errechnet. Der Gesamtbedarf für das Rechnungsjahr 1951 aus Bundesmitteln wird daher über den bisherigen Ansatz hinaus einschließlich der Stadt Berlin mit 690,8 Millionen DM anzusetzen sein. Der Mehrbedarf für das Rechnungsjahr 1950, das laufende Haushaltsjahr, errechnet sich, so wie der Haushaltsvoranschlag aufgestellt ist, unter Berücksichtigung von möglichen Einsparungen bei den Ausgaben für Kriegsfolgehilfe und unter Berücksichtigung der Tatsache, daß nach dem Inkrafttreten des Gesetzes die Rentenbescheide erst erteilt werden müssen, und auch bei Anspannung aller Kräfte der Verwaltung — wobei nicht alle Rentenbescheide noch im Laufe dieses Haushaltsjahres ausgestellt werden können — auf etwa 129,4 Millionen DM über den Haushaltsansatz hinaus. Im Rechnungsjahr 1950 kommen die Interessenquoten, die im Überleitungsgesetz vorgesehen sind, in Abzug, so daß also für den Bund allein ein Mehrbetrag von 110 Millionen DM verbleibt. Es kommen aber noch die Mehrausgaben durch die Einbeziehung Berlins hinzu, die in diesem Jahr mit etwa 22,5 Millionen DM zu beziffern sind. In diesem Haushaltsjahr wird also der Gesamtbedarf über den Haushaltsansatz von 2 607,9 Millionen DM hinaus voraussichtlich 132,5 Millionen DM betragen. (C)

Die Bundesregierung ist verfassungsmäßig verpflichtet, den Haushalt in Einnahmen und Ausgaben abgeglichen vorzulegen. Sie ist daher verpflichtet, durch Berichtigungen des den gesetzgebenden Körperschaften bereits zugegangenen **Haushaltsvoranschlages** den **Abgleich in Einnahmen und Ausgaben** wieder zu sichern. Die Bundesregierung sieht sich damit vor eine sehr schwierige Aufgabe gestellt. Die Bundesregierung ist aber bemüht, diese Schwierigkeiten zu meistern; sie ist, um das Zustandekommen des Bundesversorgungsgesetzes weder zu gefährden noch zu verzögern, bemüht, ihr äußerst Möglichstes zu tun.

(Beifall in der Mitte.)

Ich hoffe, der Bundesregierung einen Weg vorschlagen zu können, der die Abgleichung des Haushalts dadurch ermöglicht, daß für die anfallenden Mehrausgaben entsprechende Deckungsvorschläge den gesetzgebenden Körperschaften gleichzeitig mit der Berichtigung des Haushalts vorgelegt werden. Ich darf wohl die Erwartung aussprechen, daß die gesetzgebenden Körperschaften und die Bundesregierung zusammenwirken, um einerseits die durch die Verfassung nun einmal gegebene Verpflichtung zu erfüllen und andererseits den Kriegsversehrten, Kriegerwitwen und Kriegerwaisen die von uns als sittliche Aufgabe empfundene Betreuung durch das Bundesversorgungsgesetz so rasch wie möglich angedeihen zu lassen.

(Beifall bei den Regierungsparteien.)

Vizepräsident Dr. Schmid: Das Wort hat der (D) Herr Abgeordnete Leddin.

Leddin (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Als Vorsitzender des Ausschusses für Kriegsopfer- und Kriegsgefangenenfragen möchte ich gegenüber der Behauptung des Herrn Kollegen Kohl von der **kommunistischen Fraktion**, daß seine Fraktion im **Ausschuß** keine **Möglichkeit der Mitarbeit und Antragstellung** gehabt habe, ausdrücklich feststellen: Die kommunistische Fraktion hat ein Mitglied mit beratender Stimme im Ausschuß. Es war seit der Konstituierung Gewohnheitsrecht, daß auch diese Mitglieder das Recht auf Antragstellung ausdrücklich hatten, ein Recht, von dem Herr Renner beim Überbrükkungsgesetz mehr als reichlich Gebrauch gemacht hat.

(Zustimmung in der Mitte.)

Also nur deswegen, weil die kommunistische Fraktion außer ein oder zwei ganz kurzen Besuchen durch Abwesenheit geglänzt hat,

(Hört! Hört! bei der SPD.)

hat sie auf die Mitarbeit aus eigener Initiative verzichtet.

Ich muß dazu die Feststellung treffen, daß auch die **Mitarbeit der Fraktion der Bayernpartei** außerordentlich bescheiden gewesen ist.

(Beifall bei der SPD, in der Mitte und rechts. — Lachen bei der Bayernpartei.)

Vizepräsident Dr. Schmid: Ich lasse über den Antrag zur Geschäftsordnung auf Ergänzung der Tagesordnung — Eintritt in die dritte Beratung —, den Herr Abgeordneter Mende eingebracht hat, abstimmen. Wer für die Annahme

(Leddin)

(A) dieses Antrages ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Der Antrag ist angenommen.

Wir treten ein in die

Dritte Beratung des Entwurfs eines Gesetzes über die **Versorgung der Opfer des Krieges (Bundesversorgungsgesetz)** (Nrn. 133, 1466, zu Nr. 1466 der Drucksachen).

Ich eröffne die allgemeine Aussprache. Das Wort hat der Abgeordnete Leddin.

Leddin (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Namens der **sozialdemokratischen Bundestagsfraktion** habe ich die folgende **Erklärung** abzugeben. Die sozialdemokratische Fraktion hat schon bei der ersten Lesung des Bundesversorgungsgesetzes ihre grundsätzliche Stellungnahme zum Ausdruck gebracht. Im Gegensatz zu dem in dem Gesetzentwurf enthaltenen Rentensystem hat sie das Prinzip der **Unteilbarkeit des Rentenanspruchs** herausgestellt und ist dafür im Ausschuß eingetreten. Die Mehrheit des Ausschusses hat anders entschieden. Diese Entscheidung wird von uns respektiert, wenngleich wir nicht verhehlen, daß nicht alle Leistungen des Gesetzes den politischen Vorstellungen der Sozialdemokratie entsprechen. Die von dem Herrn Bundesfinanzminister dem **Art. 113 GG** heute gegebene Auslegung wird von uns nicht anerkannt. Wenn auch nicht alle Wünsche der **Opfer des Krieges** erfüllt werden konnten, so ist doch eine Anzahl besonders dringlicher Forderungen im Gesetz verankert worden. Insgesamt umfassen die **finanziellen Verbesserungen,** die vom Ausschuß gegenüber der Regierungsvorlage beschlossen worden sind, nahezu 1/4 Milliarde DM jährlich. Diese Erfolge, an denen die Mitglieder der (B) sozialdemokratischen Fraktion im Kriegsopferausschuß einen beachtlichen Anteil haben, insbesondere aber die **Einbeziehung der Kriegsopfer von Berlin** in das Gesetz, haben die Haltung der Sozialdemokratischen Partei entscheidend bestimmt. Es erfüllt die Sozialdemokratische Partei mit großer Genugtuung, daß ihrem wiederholten Verlangen, Berlin als 12. Land der Bundesrepublik zu behandeln, gerade bei diesem Gesetz stattgegeben worden ist.

(Beifall bei der SPD und in der Mitte.)

In Übereinstimmung mit dem einmütigen Wunsch der Spitzenorganisationen der Kriegsopfer, dem Gesetz im Bundestag eine möglichst einstimmige Annahme zu verschaffen, wird die sozialdemokratische Fraktion dem Gesetz ihre Zustimmung geben.

(Bravo!)

Sie wird mit besonderer Aufmerksamkeit die Durchführung dieses Gesetzes überwachen und erwartet von der Bundesregierung die alsbaldige Vorlage der ergänzenden Gesetze, insbesondere auch in bezug auf das **Verfahren** und die **berufliche Unterbringung** sowie den **Kündigungsschutz der Kriegsopfer.**

(Beifall bei der SPD.)

Vizepräsident Dr. Schmid: Das Wort hat der Herr Abgeordnete Lücke.

Lücke (CDU): Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich habe die Ehre, Ihnen die **Erklärung der Deutschen Partei, der Freien Demokraten** und meiner Partei, der **Christlich-Demokratischen Union,** zur dritten Lesung des **Bundesversorgungsgesetzes** bekanntzugeben. Die Fraktionen der (C) Regierungskoalition stellen mit Genugtuung fest, daß nach dem ersten Bundeswohnungsbaugesetz, das ebenfalls ein bedeutendes Sozialwerk darstellt, nunmehr das zweite große Sozialgesetz, das Bundesversorgungsgesetz, in zweiter und dritter Lesung verabschiedet werden kann. Dadurch wird die Priorität der Kriegsbeschädigten, Körperbehinderten und Kriegshinterbliebenen endlich anerkannt und ein großes Unrecht der Vergangenheit wiedergutgemacht. Ihre Opfer körperlicher und seelischer Art lassen sich nicht durch materielle Leistungen allein wiedergutmachen. Das Gesetz stellt vielmehr trotz seines hohen Aufwandes von über 3,2 Milliarden DM jährlich nur einen bescheidenen Beitrag des Volkes zur **Wiedergutmachung** der den **Opfern zweier Kriege** durch eine verantwortungslose Politik der Vergangenheit zugefügten Schäden dar. Ich stelle hier im Namen dieser unserer Koalition ausdrücklich fest — und ich glaube, im Namen des ganzen Hohen Hauses —, daß dieses Hohe Haus hier Dinge wiedergutzumachen hat, die nicht von ihm verschuldet worden sind.

(Zustimmung in der Mitte, rechts und bei der SPD.)

Die Gesamtlage unseres mit der schweren Hypothek des Jahres 1945 belasteten Volkes zwang dazu, auf weitere wünschenswerte Verbesserungen zu verzichten. An den erheblichen Verbesserungen dieses Gesetzes haben alle Fraktionen — Herr Kollege Kohl von der KPD, Sie waren ja nicht da, deshalb konnten Sie nicht teilnehmen — ihren Anteil. Die Parteien der Regierungskoalition begrüßen es, daß insbesondere die Erhöhung der Freigrenze für sonstiges Arbeitseinkommen, die Besserstellung der Waisen und die Einbeziehung Berlins (D) in das Gesetz verankert werden konnten.

Angesichts der materiellen Ausweitung des Gesetzentwurfs um 224 Millionen DM jährlich gegenüber dem Regierungsentwurf mußte auf die Inkraftsetzung am 1. 4. 1950, wie ich vorhin bereits ausgeführt habe, verzichtet werden, da diese **Rückdatierung des Inkrafttretens** einer Mehrausgabe von 235 Millionen DM eine Rückverweisung an den Haushaltsausschuß notwendig gemacht und damit zu einer erheblichen Verzögerung des Inkrafttretens des Gesetzes geführt hätte. Die Fraktionen der Regierungskoalition glauben, daß eine dauernde Verbesserung um jährliche 234 Millionen DM den Kriegsopfern, auf die Dauer gesehen, dienlicher ist als eine einmalige Nachzahlung. Die Parteien der Regierungskoalition empfehlen daher dem Hohen Hause, in einer der Not dieser Menschen gebührenden Demonstration dieses Gesetz einstimmig zu verabschieden. Die Würde dieses Hohen Hauses möge dadurch gekennzeichnet werden, daß wir es heute vermocht haben, uns einmütig in den Dienst dieser großen sozialen Aufgabe zu stellen, und daß darauf verzichtet wurde, aus der Not der Kriegsopfer parteipolitisches Kapital zu schlagen.

(Beifall bei den Regierungsparteien.)

Mit der Erlaubnis des Herrn Präsidenten gestatten Sie mir eine persönliche Bemerkung. Es mag in diesem Hause nicht üblich sein, von dieser Stelle aus einen persönlichen Dank auszusprechen. Es ist mir jedoch in dieser Stunde ein Herzensanliegen, dem Bundestag und der Bundesregierung **als Schwerkriegsbeschädigter** meinen **persönlichen Dank** dafür auszusprechen, daß es der Bundestag

(Lücke)

(A) vermocht hat, über alle Parteiinteressen hinweg die Not der Kriegsopfer gebührend zu würdigen. Ich darf diesen Dank erweitern, indem ich alle Kriegsbeschädigten einschließe, ebenfalls die Delegierten, die draußen am Rhein auf dem Schiff auf die Verabschiedung dieses Gesetzes warten, ebenfalls die Gäste, die sich auf den Tribünen dieses Hohen Hauses befinden. Der Dank der Kriegsopfer wird sich dadurch ausdrücken, daß sie auch in Zukunft als die Schwerstgetroffenen zugleich die treuesten Bürger dieses Staates sind.

Wir hoffen, daß durch dieses Gesetz ein weiterer Beitrag dazu geleistet wird, daß solch **wahnsinnige Kriege** wie die der Vergangenheit nie wieder in der deutschen Geschichte vorkommen mögen.

(Lebhafte Zustimmung.)

Vizepräsident Dr. Schmid: das Wort hat der Herr Abgeordnete Kohl.

Kohl (Stuttgart) (KPD): Meine Damen und Herren! Ich muß mich gegen die Behauptung wenden, die hier zum Ausdruck gekommen ist, daß der Vertreter der **kommunistischen Fraktion** an den **Ausschußberatungen** so wenig teilgenommen hat. Herr Kollege Leddin, ich darf wohl sagen — Sie wissen das genau so gut wie ich —, daß das Mitglied unserer Fraktion, der Kollege Renner, krank ist und daß er wegen seiner Krankheit an den **Ausschußberatungen** nicht hat teilnehmen können.

(Wiederholte Zurufe von den Regierungsparteien und der SPD.)

Deshalb war die Feststellung von vorhin etwas deplaciert. Wir mußten also die Gelegenheit im Plenum benutzen, um unsere Auffassung zu diesen Dingen zu sagen. Das ist ein selbstverständ-
(B) liches Recht jedes Abgeordneten, trotz des Geschreis Stellung zu nehmen und trotz Anwendung gewisser Methoden, die vom Thema ablenken sollen, seine Meinung zum Ausdruck zu bringen. Von solchen Ablenkungsmethoden haben Sie reichlich Gebrauch gemacht. Wir sind das gewöhnt.

(Andauernde Zurufe.)

Seien Sie versichert: Sie bereiten uns damit wirklich keinen großen Kummer.

Wir als kommunistische Fraktion erklären zur dritten Beratung dieses Versorgungsgesetzes, daß, nachdem unsere Anträge, die eine materielle Verbesserung des Gesetzes und darüber hinaus ein zeitigeres Inkrafttreten des Gesetzes vorsahen, abgelehnt worden sind und nachdem unserer Auffassung nach die Interessen der Körperbeschädigten nicht in dem Maße in dem Gesetz verankert sind, wie es der Zustand der Körperbeschädigten verlangt, — —

(Andauernde Unruhe und Rufe: Ostzone!)

— Das ist ja immer Ihre Schallplatte, indem Sie sagen: Ostzone. Mit etwas anderem können Sie nicht kommen.

(Abg. Dr. Wuermeling: Das ist Ihr Kommandoton!)

Also nachdem unsere Anträge abgelehnt worden sind, sehen wir uns außerstande, dem Gesetz zuzustimmen. Wir werden uns bei der Schlußabstimmung der Stimme enthalten.

(Unruhe.)

Vizepräsident Dr. Schmid: Das Wort hat der Herr Abgeordnete Dr. Seelos.

Dr. Seelos (BP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich möchte mich auf einige wenige Sätze beschränken. Dieses Gesetz war (C) ein Herzensbedürfnis aller Fraktionen,

(allgemeine Zustimmung)

und ich danke dem Vertreter der Regierungsparteien dafür, daß er bei der **Mitarbeit an diesem Gesetz alle Fraktionen** mit Ausnahme der Kommunisten erwähnt hat. Ich bedauere, daß unser Vertreter im Ausschuß, Herr **Abgeordneter Parzinger**, nicht persönlich diese Sache hier vertreten kann, weil er, obwohl schwerkriegsbeschädigt, nach Bonn gefahren ist — es war ihm eine Herzensangelegenheit, das Gesetz zu vertreten —, aber zusammengebrochen ist und krank zu Hause in Bonn liegt. So wichtig hat er das Gesetz genommen! Wir haben von Anfang an wie die anderen Parteien die Initiative in diesen Dingen ergriffen. Wenn einige Verbesserungsvorschläge, die wir gemacht haben, nicht durchgegangen sind, so begrüßen wir doch, daß das Gesetz wesentliche Verbesserungen bringt. Wir stimmen ihm deshalb zu.

(Beifall.)

Vizepräsident Dr. Schmid: Das Wort hat Frau Abgeordnete Arnold.

Frau Arnold (Z): Meine Damen und Herren! Auch die Zentrumsfraktion erkennt an, daß das Gesetz ein großzügiges Gesetz ist und zur Befriedung der **Kriegsversehrten** sehr wohl beitragen kann. Kein Gesetz ist vollkommen. Auch dieses Gesetz weist noch Lücken auf. Aber wir haben bei dem früheren Kriegsversehrtengesetz mehrere Novellen erlebt, und so wird es wohl dazu kommen, daß auch dem vorliegenden Gesetz noch einige Novellen nachgefügt werden müssen. Die Zentrumspartei wird sich bemühen, allmählich die (D) Lücken zu schließen. Sie stimmt dem Gesetz zu.

(Bravo.)

Vizepräsident Dr. Schmid: Das Wort hat Frau Abgeordnete Schroeder.

Frau Schroeder (Berlin) (SPD): Meine sehr verehrten Herren und Damen! Gestatten Sie mir, daß ich Ihnen allen, besonders aber den Kollegen und Kolleginnen, die im Ausschuß gearbeitet haben, den herzlichen **Dank Berlins** und namentlich der Berliner **Kriegsopfer** ausspreche. Es haben vielleicht keine Kriegsopfer in Deutschland so gelitten und so lange auf eine erträgliche Versorgung warten müssen, wie es leider in Berlin der Fall gewesen ist.

(Sehr richtig!)

Wenn Sie heute beschlossen haben und auch der Herr Minister sich damit einverstanden erklärt hat, daß die Berliner Kriegsopfer von dem Gesetz mit erfaßt werden, so danke ich Ihnen im Namen Berlins dafür herzlichst.

(Lebhafter Beifall.)

Vizepräsident Dr. Schmid: Weitere Wortmeldungen zur allgemeinen Aussprache liegen nicht vor. Ich schließe die allgemeine Aussprache.

Nunmehr bitte ich Sie um die Genehmigung, die einzelnen Pragraphen geschlossen aufrufen zu dürfen. — Ich rufe auf die §§ 1 bis 90 nach den Beschlüssen zweiter Beratung. Wer für Annahme dieser Paragraphen ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Einstimmig bei 4 Enthaltungen angenommen.

Einleitung und Überschrift. — Wer für die Annahme ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. —

(Vizepräsident Dr. Schmid)

(A) Gegenprobe! — In derselben Weise angenommen.

Meine Damen und Herren! Wir haben noch einige technische Verbesserungen in dem Gesetz anzubringen. Wir haben das Gesetz durchzunumerieren. Es sind einige a-Paragraphen noch darin. Ich bitte Sie um die Ermächtigung, daß der Präsident unter seiner Verantwortung die Durchnumerierung vornehmen darf.

(Zustimmung.)

— Das Haus ist damit einverstanden.

(Abg. Dr. Wuermeling: Und die Bezugnahmen!)

— Selbstverständlich werden auch die Bezugnahmen umgeschrieben.

Meine Damen und Herren, dann kommen wir zur Schlußabstimmung. Wer für die Annahme des Gesetzes im ganzen ist, den bitte ich, dies durch Erheben von den Sitzen zu bezeugen. — Gegenprobe! — Das Gesetz ist einstimmig bei vier Enthaltungen angenommen.

(Lebhafter Beifall.)

Wir haben noch abzustimmen über Ziffer 2 des Ausschußantrages, Drucksache Nr. 1466, nämlich den Antrag der Fraktion der Bayernpartei — Nr. 995 der Drucksachen — durch die Beschlußfassung zu Ziffer 1 des Ausschußantrags Nr. 1466 für erledigt zu erklären. Wer dafür ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Gegenprobe! — Einstimmig angenommen.

Damit ist dieser Punkt der Tagesordnung erledigt.

Ich habe Ihnen bekanntzugeben, daß der Beamtenrechtsausschuß um 13 Uhr in Zimmer 102 zusammenkommt. Es handelt sich um die Beratung des Gesetzes über die Aufhebung der sechsprozen- (B) tigen Gehaltskürzung. Der Herr Bundesfinanzminister wird anwesend sein.

(Unruhe.)

— Meine Damen und Herren, ich bitte Sie um Ihr geneigtes Gehör!

Die Fraktionen haben sich geeinigt, die Punkte 2 und 7 der Tagesordnung abzusetzen. — Das Haus ist damit einverstanden.

Ich rufe Punkt 3 der Tagesordnung auf:

Erste Beratung des Entwurfs eines **Allgemeinen Eisenbahngesetzes** (Nr. 1342 der Drucksachen).

Das Wort zur Begründung hat der Herr Bundesverkehrsminister.

Dr. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Das **Allgemeine Eisenbahngesetz,** das Ihnen heute zur Behandlung in erster Lesung vorliegt, schafft für den Bereich des Eisenbahnwesens eine Reihe notwendiger, bisher fehlender Rechtsgrundlagen. Es soll sowohl für den Bereich der Deutschen Bundesbahn wie auch für diejenigen Bahnen gelten, die nicht Bundeseisenbahnen sind.

(Unruhe.)

Vizepräsident Dr. Schmid: Meine Damen und Herren, ich bitte, dem Bundesminister Gehör zu schenken.

Dr. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Dagegen erstreckt sich die beabsichtigte Regelung nicht auf die Straßenbahnen, auf die in vollem Umfang zur Zuständigkeit der Länder gehörenden Bergbahnen und auf die Bahnen besonderer Bauart.

Gleichgültig, ob die Eisenbahnen dem Bund gehören, also Bestandteile des Netzes der Deutschen Bundesbahn sind, oder ob sie von privaten oder öffentlich-rechtlichen Unternehmungen außerhalb des Bundes betrieben werden, in jedem Falle ist es notwendig, für den **Bau,** den **Betrieb und** den **Verkehr der Bahnen einheitliche Vorschriften** zu erlassen. Sowohl die Bestimmungen über den Verkehr als auch die technisch-polizeilichen Normen über Bau und Betrieb sind von der Tatsache abhängig, daß zwischen den Strecken der Bundesbahn und den übrigen Eisenbahnen laufend ein Übergang der Betriebsmittel stattfindet, und zwar gleichgültig, ob es sich um Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs oder um solche handelt, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, wie z. B. die sogenannten Privatanschlußbahnen. Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und die Eisenbahnverkehrsordnung, die diese Materie regeln, müssen nicht nur von einer Reihe vor 1945 eingetretener Mängel befreit und einheitlich neu gestaltet werden, sondern sie müssen auch entsprechend dem technischen Fortschritt der Verkehrsmittel weiterentwickelt werden. (C)

Diese Betriebs- und Verkehrsvorschriften haben natürlich nicht den Rang von Gesetzen, sondern müssen von der Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrats im Wege von **Rechtsverordnungen** erlassen werden. Im Gegensatz zur Weimarer Verfassung spricht das Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949 eine solche Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsverordnungen nicht von selbst aus. Sie muß vielmehr gemäß Art. 74 Ziffer 23 und Art. 73 Ziffer 6 des Grundgesetzes durch ein besonderes Bundesgesetz geschaffen werden. Diesem Zweck dient das Allgemeine Eisenbahngesetz. Es handelt sich bei diesen Vorschriften in erster Linie um Vorschriften techni- (D) schen Inhalts, bei denen die Wahrung der Einheitlichkeit der Lebensverhältnisse eine Regelung über das Gebiet eines Landes hinaus erfordert. Die Voraussetzungen des Art. 72 Abs. 2 GG für die Ausübung des Rechts zur konkurrierenden Gesetzgebung durch den Bund sind hier in besonders deutlich erkennbarer Weise gegeben. Das hat auch der Bundesrat bei der Behandlung dieses Allgemeinen Eisenbahngesetzes anerkannt. In der gesetzlichen Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsverordnungen über Verkehr, Bau und Betrieb der Eisenbahnen war insbesondere nach dem Grundsatz des Art. 80 Abs. 1 GG Rechnung zu tragen. Inhalt, Zweck und Ausmaß der erteilten Ermächtigungen sind daher genau zu umgrenzen. Dies geschieht durch § 3 des Entwurfes, der damit das Kernstück der Vorlage bildet.

Das Allgemeine Eisenbahngesetz beschäftigt sich nicht mit den großen politischen Fragen der Einordnung der Eisenbahnen in das Staatsganze. Es sagt also nichts über den **Aufbau und die Aufgaben der obersten Organe der Bundeseisenbahnen** und ihr Verhältnis zur Regierung und zu den gesetzgebenden Körperschaften aus. Die Regelung dieser Fragen ist für den Bereich der Bundeseisenbahnen, also für die Deutsche Bundesbahn, Aufgabe des **Bundesbahngesetzes,** dagegen für den Bereich der nichtbundeseigenen Eisenbahnen Aufgabe der **Landeseisenbahngesetze** der deutschen Länder, die sich zur Zeit in Beratung befinden. Diese Landeseisenbahngesetze können aber erst erlassen werden, wenn durch das Allgemeine Eisenbahngesetz der entsprechende Rahmen hierfür geschaffen ist.

Das Gesetz soll zunächst den **Rechtsbegriff der „Eisenbahnen"** als solchen umgrenzen und entsprechend den praktischen Bedürfnissen festlegen,

(Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm)

(A) was unter „Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs" zu verstehen ist. Das sind solche Bahnen, die ihrer Zweckbestimmung nach jedermann zur Personen- oder Güterbeförderung benutzen kann.

Das Gesetz soll für die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs gelten. Es will aber die Einheitlichkeit der Vorschriften über Bau, Betrieb und Verkehr auch für die nicht dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen, also die Privatanschlußbahnen, die Hafenbahnen und ähnliche Bahnen mindestens insoweit sicherstellen, als es die technische Einheit des Eisenbahnbetriebs erfordert.

Der Entwurf sieht weiter vor, daß der **Bau neuer Eisenbahnen** in erster Linie durch den Bundesminister für Verkehr für die Deutsche Bundesbahn in Anspruch genommen werden kann, legt aber zugleich fest, daß — soweit ein Interesse der Deutschen Bundesbahn nicht besteht und die oberste Landesverkehrsbehörde ein Verkehrsbedürfnis anerkennen sollte — das Recht zum Bau und Betrieb neuer öffentlicher Bahnen entweder vom Lande selbst ausgeübt oder von der obersten Landesverkehrsbehörde einem Unternehmen verliehen werden kann. Die Einzelheiten eines solchen Konzessionsverfahrens und der Rechtswirkungen richten sich dann nach den Landeseisenbahngesetzen.

Die **Aufsicht** über diejenigen **Eisenbahnen, die nicht zum Netz der Deutschen Bundesbahn gehören,** steht nach dem Grundgesetz den Ländern zu. Die Landesregierungen können aber die Aufsicht der Deutschen Bundesbahn übertragen — das ist im Allgemeinen Eisenbahngesetz ausdrücklich vorgesehen —, die sie dann nach den Weisungen und für Rechnung des auftraggebenden Landes ausführt, und zwar sowohl nach der technischen (B) wie nach der wirtschaftlichen Seite.

Der Entwurf bringt auch einige grundsätzliche Bestimmungen über das **Tarifwesen,** die hier verankert werden müssen. Das Ziel dieser Bestimmungen ist es, gleichmäßige Tarife für alle Eisenbahnen zu schaffen und vor allem bei durchlaufender Beförderung auf den Strecken mehrere in verschiedenem Besitz befindlicher Eisenbahnen die direkte Abfertigung und die Aufstellung durchgehender Tarife sicherzustellen.

Von Bedeutung ist ferner die Bestimmung, daß jede öffentliche Eisenbahn, also sowohl die Deutsche Bundesbahn wie die nichtbundeseigenen Eisenbahnen, den **Anschluß** und die **Mitbenutzung** ihrer Anlagen durch angrenzende andere öffentliche Eisenbahnen unter billiger Regelung der Bedingungen und der Kosten des Anschlusses zu gestatten hat.

Eine weitere grundlegende Bestimmung des Entwurfes umreißt erstmalig die **koordinierende Aufgabe des Bundesministers für Verkehr** gegenüber allen Eisenbahnen und allen sonstigen Verkehrsmitteln und schafft damit zum ersten Male im deutschen Verkehrsrecht eine ausreichende Rechtsgrundlage für diese wichtigste und schwerste Aufgabe des Bundesverkehrsministeriums, nämlich den Ausgleich der Interessen aller Verkehrsträger und Verkehrsmittel herbeizuführen.

Mit dem Erlaß des Allgemeinen Eisenbahngesetzes soll also eine Lücke geschlossen werden, die in der Praxis des Eisenbahnwesens bisher schmerzlich empfunden worden ist. Das Gesetz trägt durch die in ihm enthaltenen, sofort und unmittelbar anzuwendenden Rechtssätze dazu bei, das deutsche Eisenbahnwesen, das ein wichtiger Teil des gesamten europäischen Netzes ist, wenigstens im Bereich der Bundesrepublik Deutschland nach dem Zusammenbruch wieder auf eine feste und tragfähige Basis zu stellen. (C)

Der Deutsche Bundesrat hat dem Gesetz mit geringen Änderungswünschen zugestimmt, die von der Bundesregierung fast alle berücksichtigt werden konnten. Wir bitten daher, das Gesetz dem Verkehrsausschuß zu überweisen und dort beschleunigt zu verabschieden. Es ist wichtig, daß dieses Gesetz bald verabschiedet wird, weil es die Rahmengrundlage sowohl für das Bundesbahngesetz wie für die sehr weitgehend geförderten Landeseisenbahngesetze darstellt und weil vor allen Dingen den Landesregierungen und Landesparlamenten die Möglichkeit gegeben werden muß, diese Landeseisenbahngesetze — wie wir wünschen möchten, in einer möglichst koordinierten und abgestimmten Form — zu erlassen.

(Beifall bei den Regierungsparteien.)

Vizepräsident Dr. Schmid: Ich eröffne die Aussprache. Namens des Ältestenrates habe ich Ihnen für die Aussprache eine Redezeit von 40 Minuten vorzuschlagen.

Das Wort hat Herr Abgeordneter Vesper.

Vesper (KPD): Meine Damen und Herren! Unter dem Titel „Radikale Vorschläge" berichtete „Die Welt" vom 18. 7. 1950, daß eine **amerikanische Firma** im Auftrage der ECA die **Bundesbahn und ihre Zukunftsaussichten untersucht** hat und daß davon die **Mittel der ECA** für die Durchführung der Empfehlung dieses Gutachtens abhängig gemacht wurden. Nach Mitteilung der Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern des Vereinigten Wirtschaftsgebietes im September 1949 wurde der Direktor der Verwaltung beauftragt, die **Auftragspolitik der westdeutschen Eisenbahnen** durch die (D) Beschaffung von hohen **Krediten** zu unterstützen. Wir haben damals im Ausschuß bereits die Frage gestellt: sind diese Aufträge vergeben worden? Die Verwaltung hat dieser Fragestellung damit begegnet, daß diese Aufträge bereits mit 1949 ausgelaufen sind.

Vizepräsident Dr. Schmid: Herr Abgeordneter, darf ich darauf aufmerksam machen, Sie reden zum falschen Gesetz. Ihre Ausführungen — —

Vesper (KPD): Herr Präsident, meine Ausführungen beziehen sich — —

Vizepräsident Dr. Schmid: Nein, Ihre Ausführungen beziehen sich auf Punkt 4 der Tagesordnung.

Vesper (KPD): Ich denke, wir sind in der ersten Lesung?

Vizepräsident Dr. Schmid: Ja, in der ersten Lesung zu Punkt 3.

Vesper (KPD): Es steht den Abgeordneten zu, zu diesem Gesetz zu sprechen.

Vizepräsident Dr. Schmid: Zu Punkt 3! Aber fahren Sie ruhig fort. Das Interesse des Hauses ist Ihnen auch so sicher.

(Heiterkeit.)

Vesper (KPD): Diese Bemerkungen können Sie unterlassen. Ich glaube, es ist nicht Aufgabe des Präsidenten, hier den Ablauf — —

Vizepräsident Dr. Schmid: Sie haben mich nicht zu belehren!

(A) **Vesper** (KPD): Sie mich auch nicht.

Meine Damen und Herren! Ich denke, daß die Meldung, die ich eingangs erwähnte, immerhin von der Verwaltung der Deutschen Bundesbahn in Betracht gezogen werden muß. Meine Fraktion ist der Auffassung, daß die Entwicklung in Westdeutschland in Verbindung mit den Kriegsvorbereitungen

(Zuruf rechts: Aha!)

eine Richtung nimmt, die im Interesse bestimmter ausländischer Mächte liegt, — —

Vizepräsident Dr. Schmid: Herr Abgeordneter, Ihre Redezeit ist abgelaufen.

(Heiterkeit.)

Vesper (KPD): — die **Eisenbahnen ausländischen Finanzkreisen** in die Hände zu spielen.

Vizepräsident Dr. Schmid: Ich bitte Sie, zum Schluß zu kommen.

Vesper (KPD): Meine Damen und Herren, ich muß diese Methode des Herrn Präsidenten mit aller Entschiedenheit zurückweisen. Ich habe meine vier Minuten Redezeit noch nicht in Anspruch genommen.

Vizepräsident Dr. Schmid: Sie haben nur drei Minuten Redezeit. Sie haben sogar eine Minute zuviel gesprochen.

(Heiterkeit.)

Das Wort hat Herr Abgeordneter Rademacher.

Rademacher (FDP): Meine Damen und Herren! Namens der Koalitionsparteien möchte ich die Er-
(B) klärung abgeben, daß wir zu diesem **Allgemeinen Eisenbahngesetz** auf eine Debatte verzichten. Namens des Ausschusses für Verkehrswesen möchte ich dem Herrn Minister antworten, daß dieses Gesetz, das die Voraussetzung für das Bundesbahngesetz ist, bereits für überkommenden Dienstag auf der Tagesordnung des Verkehrsausschusses steht.

Vizepräsident Dr. Schmid: Das Wort hat Herr Abgeordneter Jahn.

Jahn (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Im Namen der sozialdemokratischen Fraktion erkläre ich, daß wir mit der Überweisung des Gesetzentwurfes an den Verkehrsausschuß einverstanden sind.

(Beifall.)

Vizepräsident Dr. Schmid: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Aussprache. Erhebt sich Widerspruch gegen die Überweisung an den Verkehrsausschuß? — Das ist nicht der Fall. Dann ist so beschlossen.

Ich rufe auf Punkt 4 der Tagesordnung:

a) **Erste Beratung** des Entwurfs eines **Bundesbahngesetzes** (Nr. 1341 der Drucksachen);

b) **Erste Beratung** des vom Deutschen Bundesrat eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes über die **Deutsche Bundesbahn (Bundesbahngesetz)** (Nr. 1275 der Drucksachen).

Ich schlage Ihnen vor, wie folgt zu verfahren: Zuerst möge der Herr Bundesverkehrsminister den Regierungsentwurf begründen, dann der Vertreter des Bundesrats den Entwurf des Bundesrats. Die Aussprache sollte sich auf beide Entwürfe beziehen. Der Ältestenrat schlägt Ihnen vor, für die Aussprache insgesamt 120 Minuten vorzusehen. — (C) Das Haus ist einverstanden. Es ist kein Zwang, die 120 Minuten auszuschöpfen, sondern das ist ein Maximalvorschlag. — Es ist so beschlossen.

Das Wort zur Begründung des Regierungsentwurfes hat der Herr Bundesverkehrsminister.

Dr. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Das **Gesetz über die Deutsche Bundesbahn,** das ich im Namen der Bundesregierung einzubringen habe, ist eines der wichtigen Organisationsgesetze, die in Verfolg des Grundgesetzes zu erlassen sind. Es liegt hier insofern eine Besonderheit vor, als dem Hohen Hause gleichzeitig auch ein Entwurf des Bundesrats unterbreitet wird. Dieser Entwurf des Bundesrats, der parallel zu den Arbeiten der Bundesregierung geschaffen wurde, wird nun gemeinsam mit dem Entwurf der Bundesregierung in den Ausschüssen zu behandeln sein. Ich habe zunächst die Aufgabe, Ihnen in einer etwas ausführlicheren Darlegung die Einzelheiten des Bundesregierungsgesetzentwurfes zu unterbreiten und darf mich dabei auch auf die Ausführungen beziehen, die ich soeben im Hinblick auf das Allgemeine Eisenbahngesetz gemacht habe.

Das Bundesbahngesetz, das Ihnen jetzt vorliegt und mit einer allgemeinen und einer speziellen Begründung von uns versehen worden ist, um den Mitgliedern des Hohen Hauses ein wirklich eingehendes Vertiefen in die Besonderheiten der Materie zu ermöglichen, dient in erster Linie der Einordnung der staatlichen Eisenbahnen der Bundesrepublik Deutschland in die staatlichen Beziehungen unter dem Namen „Deutsche Bundesbahn". Es will in seinen wichtigsten Teilen das Verhältnis zwischen der Deutschen Bundesbahn, der Bundesregierung und den gesetzgebenden Körperschaften (D) des Bundes rechtlich regeln, die Einrichtungen und den Aufbau der obersten Organe der Deutschen Bundesbahn ordnen und ihnen ihre Aufgaben zuweisen.

Die Auseinandersetzungen um die **Rechtsgrundlage und den organisatorischen Aufbau der deutschen Eisenbahnen** reichen bis weit in das vorige Jahrhundert zurück. Sie alle wissen, daß wir in der Frühzeit des Eisenbahnwesens einen erheblichen Einsatz privater Initiative erlebt haben und daß die staatlichen Organe sich zunächst nicht der Aufgabe angenommen haben, das Eisenbahnwesen in ihre Hand zu nehmen.

In der Zwischenzeit haben sich die Verhältnisse allerdings anders entwickelt. Wer heute von der Eisenbahn spricht, der denkt grundsätzlich in erster Linie an jene großen Unternehmungen, die sich in staatlicher Hand befinden und die sowohl als Auftraggeber wie auch umgekehrt — wenn man den Verkehr wirtschaftlich betrachtet — als Auftragnehmer zu den größten Unternehmungen in jedem einzelnen Lande gehören. Bei uns im Gebiet der Bundesrepublik beschäftigt die **Deutsche Bundesbahn** in ihren beiden Untergliederungen über eine halbe Million Arbeitnehmer, die mit ihren Familien in dem Unternehmen ihre Existenzgrundlage finden. Wir müssen feststellen, daß dieses Unternehmen sowohl bezüglich seines Anlagevermögens wie auch hinsichtlich seines Jahresumsatzes — wir haben ein Anlagevermögen von auch heute noch über zehn Milliarden DMark und einen Jahresumsatz von über drei Milliarden DMark — und hinsichtlich der Zahl der beschäftigten Personen an der Spitze der deutschen Unternehmungen steht.

(Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm)

(A) Ich möchte zu Anfang nur ein kurzes Wort zu einem Problem sagen, das in der Öffentlichkeit leider von Zeit zu Zeit eine Rolle spielt, nämlich zu der Frage, ob das **Zeitalter der Eisenbahn** nicht schon überlebt sei. Diese Frage ist nach jeder Richtung hin zu verneinen. Die Eisenbahn stellt auch heute noch den wichtigsten der vier Verkehrsträger — Schiffahrt, Straßenverkehr, Schienenverkehr und Luftverkehr — dar. Es ist keine Volkswirtschaft ohne Eisenbahn denkbar, die mit einer arbeitsteiligen Industrie und Landwirtschaft entscheidend in die Produktion von Gütern eingeschaltet ist. Wir können uns wohl vorstellen, daß andere Verkehrsträger vorübergehend oder ganz ausfallen; es ist aber undenkbar, auf die Eisenbahn zu verzichten.

Hierzu noch ein weiteres Wort zum Beginn. Die Eisenbahnen in ihrer Gesamtheit und insbesondere die Deutsche Bundesbahn haben das Ende ihrer technischen Entwicklung noch lange nicht erreicht. Bei diesem Verkehrsträger sind noch unerhörte **Möglichkeiten der Weiterentwicklung** enthalten, vor allem dadurch, weil die Eisenbahn, weil die Schiene der einzige unter den Verkehrsträgern ist, der sich eine Antriebskraft zunutze zu machen vermag, die auf unsere gesamte technische und industrielle Entwicklung den größten Einfluß gehabt hat und weiter haben wird und die keinem der anderen Verkehrsträger zur Verfügung steht: das ist die **Elektrizität.** Dadurch hebt sich die Eisenbahn, rein technisch gesehen, aus allen anderen Verkehrsträgern bereits beachtlich heraus, und sie hat hier Entwicklungsmöglichkeiten, die noch in keiner Weise abzusehen sind. Aber auch die **Motorisierung** ist für die Eisenbahn noch in keiner Weise ausgeschöpft.

(B) Die **Eisenbahn** ist ein Kind des **Dampfzeitalters,** der Dampfmaschine. Sie hat sich diesen ganzen Problemen, die mit Elektrizität und Motorisierung zusammenhängen, natürlich verhältnismäßig spät zugewendet und auch nicht mit der Intensität, die man sonst bei technischen Neuerungen vielleicht erwarten kann. Sie konnte deswegen nicht anders handeln, weil ihr Apparat außerordentlich kapitalintensiv ist und weil die sehr hohen in den Anlagen investierten Kapitalien nicht ohne weiteres ein Umschalten auf eine neue Antriebskraft ermöglichten. Hinzu kommt — auch das muß betont werden —, daß die typische Maschine der Eisenbahn, die Dampflokomotive, in ihrer Entwicklung zwar außerordentlich gefördert worden, aber bei weitem technisch noch nicht vollkommen ist. Auch hier zeichnen sich noch technische Möglichkeiten ab, die uns die Chance geben, in technischer und damit auch in wirtschaftlicher Beziehung weiter voranzukommen.

Die Frage also, ob das Eisenbahnzeitalter bereits hinter uns liegt, ist rundweg zu verneinen, insbesondere deshalb zu verneinen, weil wir noch nicht aus dem Zeitalter der **Massengutbeförderung** herausgekommen sind und insbesondere für die Beförderung von Massengütern auf die Eisenbahnen nicht werden verzichten können. Denn die Beförderung von Massengütern wird neben der Eisenbahn nur von der Schiffahrt — ihrem eigentlichen Charakter entsprechend — ausgeübt, und diese ist bekanntlich an die Wasserwege gebunden, so daß auf diesem Gebiet des Verkehrs die Eisenbahn zusammen mit der Schiffahrt nach wie vor entscheidende Bedeutung behalten wird.

Aus diesen Notwendigkeiten haben wir — das ist ganz klar — abzuleiten, daß die Deutsche Bundesbahn in ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung (C) erhalten bleiben muß. Wir haben also den Gedanken, daß die Deutsche Bundesbahn als ein wesentlicher Faktor unseres gesamten Wirtschaftslebens anerkannt werden muß, nicht nur auszusprechen; vielmehr haben wir dieser Erkenntnis auch Taten folgen zu lassen.

Die Weiterentwicklung der Technik bei der Eisenbahn ist an die Hergabe der erforderlichen Mittel gebunden. Dies wiederum ist an den Willen der gesamten Volkswirtschaft, natürlich auch an den Willen der Volksvertretung gebunden, damit diese Mittel zur Verfügung gestellt werden. Die Erfüllung dieser Notwendigkeit ist um so stärker gegeben, als sich in der Gesamtentwicklung der fast 130 Jahre dauernden Eisenbahnzeit der Gedanke des **gemeinwirtschaftlichen Charakters des Eisenbahnwesens** immer mehr und mehr durchgesetzt hat. Wer heute glaubt, dieser gemeinwirtschaftliche Charakter des Eisenbahnwesens könne abgelegt und überwunden werden, ist nach meiner Auffassung in die besonderen Probleme der Eisenbahn und ihrer Verflechtung mit der allgemeinen Wirtschaft nicht eingedrungen. Aber diese gemeinwirtschaftliche Aufgabe der Eisenbahn kann natürlich nur dann erfüllt werden, wenn sie von der Wirtschaft bejaht wird, wenn die Wirtschaft dementsprechend auch bereit ist, diesen Notwendigkeiten von sich aus Rechnung zu tragen, wenn die Wirtschaft also die Eisenbahn nicht als melkende Kuh, sondern als einen wertvollen Bestandteil des gesamten Wirtschaftslebens anerkennt, der nicht ausgenützt, sondern pfleglichst behandelt werden muß, und wenn in gleicher Weise das gesamte Volk die Auffassung vertritt, daß ohne die Eisenbahn eine wirklich gesunde weitere wirtschaftliche Entwicklung nicht möglich ist, und ferner, daß die (D) Eisenbahn, je höher sie technisch entwickelt wird, auch um so wirtschaftlicher ihren Betrieb und damit eine wesentliche Grundlage der gesamten Volkswirtschaft entwickeln kann.

Um diese Verhältnisse noch einmal richtig zu beleuchten, müssen wir doch noch einen Blick in die Vergangenheit werfen. Wenn wir uns jetzt in diesem Hohen Hause mit einem grundlegenden Gesetz für die Deutsche Bundesbahn befassen, dann dürfen wir nicht vergessen, jener Männer zu gedenken, denen wir in Deutschland zu Beginn der **Entwicklung der Eisenbahn** Entscheidendes zu verdanken haben. Es ist notwendig und richtig, daß immer wieder der Name **Friedrich List** erwähnt wird, des Mannes, der mit seinem ganzen Streben, auch mit der Gründung des Deutschen Zollvereins, wirklich der Wegbereiter und Vater der deutschen Eisenbahn ist. Aber neben Friedrich List haben sich auch andere deutsche Männer für die Vorbereitung der Eisenbahn eingesetzt, so in Bayern der Oberstbergrat Josef von Baader, in Kurhessen der Bergrat Henschel, in Westfalen Friedrich Harkort, von der Heydt, von Amsferg, von Motz, Johannes Scharrer u. a. König Ludwig I. von **Bayern** ist es gewesen, der durch sein Dekret vom 19. Februar 1834, durch das er der **Nürnberg-Fürther Eisenbahngesellschaft** das Privilegium zum Bau der ersten Bahn in Deutschland verlieh, die entscheidende erste Funktion des Staates auf dem Eisenbahngebiet ausgeübt hat. Diese erste deutsche Eisenbahnlinie ist am 7. Dezember 1835 eröffnet worden. Kurz darauf folgte die Eröffnung der Eisenbahnlinie von Leipzig nach Dresden. Dann entwickelte sich ein rascher Aufstieg, der unter dem Einfluß von von der Heydt bereits im Jahre 1850 durch die Gründung der

(Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm)

(A) Eisenbahndirektion in Elberfeld, deren 100jähriges Bestehen wir gestern begangen haben, zu der Einflußnahme des preußischen Staates auf die Privateisenbahngesellschaften führte.

Auf der Gesetzgebungsseite blieben die Verhältnisse noch schwierig. Die Privatinitiative entwickelte sich weiter, ohne daß der **Staat** in anderer Form als durch **Beteiligungen an den einzelnen Eisenbahngesellschaften** eingriff. Es erwies sich aber in der Folge als dringend notwendig, die ungeheuer großen Kapitalien zum Ausbau des Eisenbahnsystems von Staats wegen aufzubringen, um vor allen Dingen einer überflüssigen und schädlichen Konkurrenz zwischen den einzelnen Gesellschaften zu begegnen.

Die Verhältnisse, die sich während des Krieges von 1870 ergaben, und die nachfolgende Gründung des Deutschen Reiches haben das Bedürfnis erwachsen lassen, daß sich der Staat mit den Fragen der Eisenbahn beschäftigen solle. Dieses Bedürfnis war um so stärker, als damals die Eisenbahnen das absolute Verkehrsmonopol besaßen. Deswegen ist auch in der **Reichsverfassung von 871** das **Eisenbahnwesen** der **Aufsicht und Gesetzgebung des Reiches** unterstellt worden. Bismarck hat damals versucht, ein Reichseisenbahngesetz zu schaffen. Aber dieses Reichseisenbahngesetz wurde leider abgelehnt. Gleichzeitig traten infolge der sogenannten Gründerkrise erhebliche Schwierigkeiten finanzieller Art bei den Eisenbahngesellschaften auf, durch die eine ganze Reihe unter ihnen dem Konkurs entgegengetrieben wurden. Strausberg, der Name des Mannes, der sehr viel für die Entwicklung des Eisenbahnwesens getan hat, aber hier in dem Strudel einer wirtschaftlichen Krise versank, ist für diese Zeit symptomatisch.

(B) Diese Krise hat die Veranlassung gegeben, daß der Staat eingreifen mußte und die Eisenbahnen — mindestens zu einem sehr erheblichen Prozentsatz — verstaatlichte. Diese Entwicklung ist in Deutschland früher als in den Nachbarländern vor sich gegangen. In Frankreich, Österreich-Ungarn, in der Schweiz und in anderen Ländern hat die **Verstaatlichung** wesentlich länger auf sich warten lassen. Aber es zeigt sich schon hier, daß jeder Krieg in seinen Auswirkungen auf die wirtschaftliche Lage der Eisenbahn in Deutschland verheerend gewesen ist. Während man im Jahre 1873 die damals privaten Eisenbahnen durch die Verstaatlichung auffing und nunmehr auf der Ebene der Länder Staatseisenbahnen schuf, die sich dank der Initiative der Länderregierungen, dank der Bereitschaft der gesetzgebenden Körperschaften zur Geldhergabe, dank der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung und auch dank des ständigen Eingreifens und der ständigen Anregung durch zahlreiche bedeutende Männer der Wirtschaft sehr gut entwickelt haben — —

(Zuruf von der KPD: Und der Marshallplanhilfe, Herr Seebohm!)

— Verzeihung, ich bin erst im Jahre 1873; damals haben wir von Marshallplanhilfe noch nichts gehört. Wenn Sie nachher Ihren Zwischenruf anbringen wollen, dann bin ich Ihnen sehr dankbar. Bisher hat die Bundesbahn jedenfalls keine Marshallplanhilfe bekommen. Das bedauere ich am meisten.

(Zuruf links: Wieso?)

— Nein! Wenn Sie das nicht wissen, muß ich es Ihnen leider sagen.

Jedenfalls ist die Lage so gewesen, daß sich diese staatlichen **Landeseisenbahnen** außerordentlich gut entwickelten und durch ihre technische Ausgestaltung auch die Voraussetzungen dazu schufen, daß die großen Anspannungen, denen das Eisenbahnwesen zur Zeit des ersten Weltkrieges unterworfen wurde, von den im Rahmen der Eisenbahnen tätigen, ausgezeichnet ausgebildeten und einsatzbereiten Menschen bei dem vorhandenen guten Material glatt bewältigt werden konnten. Aber damals hat sich während des Krieges gezeigt, daß der Verkehr, der die Ländergrenzen überschreitet und weite Gebiete einheitlich gestaltet, seine besonderen Schwierigkeiten durch die Begrenzung der verschiedenen Eisenbahnverwaltungen auf die Länder hatte. (C)

Im Jahre 1917 wurde von einem württembergischen Abgeordneten im Reichstag der Antrag auf **Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen** eingebracht, und in dem sogenannten Heidelberger Programm wurde der erste umfassende Plan seit der Bismarckschen Zeit für ein einheitliches Reichseisenbahnwesen geschaffen. Die Deutsche Nationalversammlung von Weimar hat dann 1919 die Vereinheitlichung des Verkehrswesens, insbesondere der Eisenbahnen, in der Hand des Reiches beschlossen. Im Art. 89 der Weimarer Verfassung wurde mit Zustimmung aller Länder, einschließlich Bayerns, mit Staatsbahnbesitz bestimmt, daß alle dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in das Eigentum des Reiches übergehen sollten und als einheitliche Verkehrsanstalt verwaltet werden sollten. Dieser Zeitpunkt der Vereinheitlichung war in Art. 171 der Reichsverfassung auf den 1. April 1921 festgesetzt. Aber das inzwischen gegründete Reichsverkehrsministerium unter seinem Minister Dr. Bell, der dem Zentrum angehörte, hat es durchgesetzt, daß diese Vereinheitlichung bereits ein Jahr früher, am 1. April 1920, durchgeführt wurde. (D)

Die neu entstandenen **Reichseisenbahnen** haben damals eine schwere Erbschaft angetreten. Auch damals waren wiederum die Folgen des Krieges außerordentlich, und es ergaben sich, verbunden mit der Inflation, hohe Defizitzahlen, die im Jahre 1920/21, als die Inflation ja noch nicht so weit fortgeschritten war, viele Milliarden erreichten. Art. 92 der Reichsverfassung hatte damals bestimmt, daß die Eisenbahn ungeachtet der Eingliederung ihres Haushaltes und ihrer Rechnung in den allgemeinen Haushalt und die allgemeine Rechnung des Reiches als selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu verwalten sei und daß ihre Ausgaben einschließlich Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschulden von ihr selbst bestritten werden müßten. Man versuchte, durch ein **Reichsbahnfinanzgesetz** die schwierigen Finanzprobleme zu lösen. Schon damals stieß man auf die Frage, wieweit die Selbständigkeit der Eisenbahnen in ihrem Zusammenhang mit dem Staate gestaltet werden sollte. Man hat zur Sanierung der Reichsfinanzen dann am 15. November 1923, dem Tag der Währungsstabilisierung, beschlossen, die Eisenbahnen aus dem allgemeinen Haushalt des Reiches herauszunehmen. Damit fielen alle bisherigen Reichszuschüsse weg, und es begann für die Eisenbahn eine neue Phase der Entwicklung. Denn während bisher ständig — trotz erheblich hoher Einnahmen, die der Staat von der Eisenbahn hatte —, die Kapitalmöglichkeiten des Staates der Bahn zu ihrem weiteren Ausbau zur Verfügung standen, hörte das nun auf.

Um der Eisenbahn die Möglichkeit zu geben, ihren Kapitalbedarf durch Kredite selbständig zu sichern, wurde eine neue rechtliche Form geschaffen, und zwar durch die Verordnung über

(Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm)

(A) die Schaffung eines Unternehmens **„Deutsche Reichsbahn"** vom 12. Februar 1924. Diese Verordnung und das durch sie geschaffene Unternehmen haben nur sehr kurze Zeit bestanden. Denn in Verfolg der Einwirkungen des Dawesplanes und der deutschen Reparationsschulden wurde durch ein besonderes Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 mit Wirkung vom 11. Oktober 1924 eine neue Rechtsform geschaffen: Die eigentliche Zeit der deutschen Reichsbahngesellschaft begann.

Diese **Reichsbahngesellschaft** war völlig autonom. Sie war eine reine Betriebsgesellschaft. Der Betrieb der Reichseisenbahnen wurde für 40 Jahre dieser Gesellschaft mit eigener juristischer Persönlichkeit übertragen, die einer Aktiengesellschaft ähnlich gebildet war und nach rein privatwirtschaftlichen, kaufmännischen Gesichtspunkten geführt wurde.

Dabei ist nun auf eine Besonderheit hinzuweisen, die auch für die Zukunft immer wieder eine Rolle gespielt hat, nämlich darauf, daß die **Organe** dieser **Deutschen Reichsbahngesellschaft** unter dem **Einfluß der ausländischen Kräfte,** die bei der Bildung dieses Gesetzes und der Gesellschaft maßgebend beteiligt waren, rein nach ausländischen Methoden gestaltet wurden. Im Sinne der in England und Amerika, aber auch in gewissen europäischen Ländern üblichen Art wurde der **Verwaltungsrat,** der Board of directors angelsächsischer Übung, zum entscheidenden und leitenden Organ bestimmt, während der sogenannte **Generaldirektor der Eisenbahn,** später auch vielfach **Präsident** geheißen, nichts anderes war als ein ausführendes Organ dieses Verwaltungsrats. Er war praktisch nichts anderes als das, was man im angelsächsischen Sprachgebrauch einen Manager nennt, also ein Mann, der, sehr stark beschränkt in seinen persönlichen Entscheidungen, eigentlich nur ausführendes Organ dieses Board of directors war, das sich aus einer Anzahl von deutschen Fachleuten und einer nicht unwesentlichen Anzahl von Fachleuten der Reparationsgläubigerländer zusammensetzte. Das **Kapital der Gesellschaft** bestand aus 2 Milliarden Vorzugsaktien und 13 Milliarden Stammaktien. Für 11 Milliarden mußten Reparations-Schuldverschreibungen ausgegeben werden, für die das Unternehmen als Pfand haftete. Man hat damals die Anlagewerte mit 26 Milliarden Goldmark angenommen, während wir heute von etwas über 10 Milliarden DM sprechen.

(B)

Zur Wahrung der Rechte aus den Schuldverschreibungen wurde ein **ausländischer Eisenbahnkommissar** eingesetzt, der dazu noch die Möglichkeit hatte, in den Betrieb einzugreifen. Erst im Jahre **1930,** durch das **Reichsbahngesetz** vom 13. März, konnte, nachdem der Dawesplan durch den Youngplan ersetzt worden war, die deutsche Eisenbahn eine neue Formung erhalten. Der unmittelbare ausländische Einfluß hörte zwar im wesentlichen auf, aber die Reichsbahnverfassung blieb weiterhin international gebunden. An Stelle der Verpfändung trat eine jährliche Schuld, die aus den Einnahmen zu decken war, in Höhe von 660 Millionen RM. Eine außerordentlich hohe Summe! Diese Summe ist auf Reparationskonto gezahlt worden, bis die Reparationsleistungen durch das Lausanner Abkommen von 1932 eingestellt wurden. Sie wurde dann vom Staat weiterhin für seine Zwecke in gleicher Höhe in Anspruch genommen.

Trotzdem befand sich die Bahn, da in dieser Zeit bis Mitte der dreißiger Jahre noch wirklich von einem **Monopol** der **Eisenbahn** gesprochen (C) werden konnte, in einer finanziell gesunden Lage. Erst vom Jahre 1930 an haben sich die anderen, die im Zeitalter des Verbrennungsmotors entstandenen **modernen Verkehrsmittel,** nämlich das **Auto** und das **Flugzeug,** zu wirklichen **Konkurrenten der Eisenbahn** insbesondere auf dem Gebiet der Personenbeförderung und auf dem Gebiet der Beförderung hochwertiger Güter entwickelt. Die Eisenbahn war also zu dieser Zeit so gesund, daß sie vom Staat in außerordentlich starkem Maße zur Erfüllung von anderen Aufgaben in Anspruch genommen werden konnte. Sie erinnern sich ja, in welchem Umfang man die Reichsbahn damals veranlaßt hat, Mittel zur Verfügung zu stellen, um den Bau der Autobahn und die Erfüllung ähnlicher Aufgaben zu ermöglichen. Man hat aber dabei übersehen, daß durch diesen **Entzug der Mittel** die Bahn in ihrer Substanz in starkem Maße ausgehöhlt wurde. Es wurde ihr damals schon die Möglichkeit genommen, ihre **technische Entwicklung** in dem Umfange weiter voranzutreiben und fortzusetzen, wie es notwendig gewesen wäre, um insbesondere der aufkommenden Konkurrenz entgegenzutreten. Die Bahn wurde außerdem in ihre technischen Entwicklung unter Voraussetzungen gestellt, die weder verkehrspolitisch noch eisenbahnpolitisch richtig waren. Die Entwicklung zu jenen langen Güterzügen, die dazu führte, daß schwerere Lokomotiven gebaut werden mußten, daß der Oberbau und die Brücken verstärkt und daß die Verschiebebahnhöfe verlängert werden mußten, ergab sich nicht aus verkehrswirtschaftlichen Gründen — denn wir befinden uns ja nicht in Amerika, wo durch Überwindung großer Strecken eine solche Lösung dieses Problems sich auch wirtschaftlich auszuwirken vermag —, sondern diese technische Entwicklung war überwiegend durch (D) die Einwirkung militärischer Stellen bestimmt. Die Bahn ist also in diesen Jahren — und das muß man zum Verständnis auch ihrer heutigen Lage herausstellen — zweifach um den Ertrag ihrer Arbeit gebracht worden, und zwar einmal, indem man ihr die Mittel entzog, mit denen sie ihre eigene technische Entwicklung hätte vorantreiben können und wollen, und zum andern, indem man sie in technische Entwicklungen hineinstieß, die nach verkehrspolitischen Grundsätzen nicht richtig waren, sondern zu Kapitalfehlinvestitionen und Betriebsverlusten führen mußten, die sich auch heute noch auswirken.

Wenn wir uns an diese Entwicklung erinnern, dann darf ich nur noch kurz darauf hinweisen, daß durch die Regierungserklärung vom 30. Januar 1937 und durch das darauf geschaffene Gesetz zur Regelung der Verhältnisse der Reichsbank und Reichsbahn vom **10. Februar 1937** willkürlich die **Deutsche Reichsbahngesellschaft für erloschen erklärt** wurde. Durch das **Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939** wurde dann praktisch die Eisenbahn wieder völlig in die Hand des Staates gebracht. Das bisher im Reichseigentum verwaltete Eisenbahnvermögen und das Gesellschaftsvermögen wurden vereinigt und unter der Bezeichnung **Reichsbahnvermögen als Sondervermögen** verwaltet. Die Reichsbahn war keine selbständige juristische Person mehr, sondern zu einer Verwaltungsstelle des Reichs geworden, und die Vereinigung des Postens des Leiters der Reichsbahn mit dem Posten des Reichsverkehrsministers und die Eingliederung der Hauptverwaltung als Abteilung in das Ministerium brachten uns in einen Zustand zurück, der der Zeit vor 1918 sachlich völlig glich.

(Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm)

(A) Auch im zweiten Weltkrieg haben wir eine außerordentlich starke Belastung der Eisenbahn gehabt, auf deren Auswirkungen ich später noch zurückkommen werde. Nach dem **Zusammenbruch** nahm aber die **Entwicklung der Eisenbahn** auch durch die Bildung der **Besatzungszonen** in den fünf Zonen einen völlig verschiedenen Verlauf. In dem Gebiet der amerikanischen und britischen Besatzungszone konnte nach anfänglichen Schwierigkeiten wenigstens wieder eine einheitliche Verwaltung, erst auf Zonenebene und nach Bildung des Vereinigten Wirtschaftsgebiets auch auf der Ebene dieses Bereichs, geschaffen werden, und es gelang, durch das **Gesetz des Vereinigten Wirtschaftsgebiets über den Aufbau der Verwaltung für Verkehr** vom 12. September 1948 auch wieder für die Eisenbahn eine neue gesetzliche Grundlage zu schaffen.

Nach diesem Gesetz ist die Deutsche Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet ein Sondervermögen mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung. Die Frage nach dem Träger dieses Vermögens war offengelassen. Zugleich erhielt durch dieses Gesetz des Vereinigten Wirtschaftsgebietes das Reichsbahngesetz von 1939 in den Teilen, die man zur Übernahme für gerechtfertigt hielt, eine neue und der Zeit entsprechende Fassung.

In der **französischen Zone** dagegen ist ein solches Gesetz nicht vorhanden. Vielmehr wurde durch einen Staatsvertrag zwischen den Ländern Rheinland-Pfalz, Baden und Württemberg-Hohenzollern vom 25. Juli 1947 die **Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen** geschaffen. In der Eigentumsfrage blieb die Einheitlichkeit innerhalb der französischen Zone nicht gewahrt, sondern das Land Baden übernahm durch Landesgesetz als (B) Eigentümer die in seinem Gebiet gelegenen Reichseisenbahnvermögenswerte, während die beiden anderen Länder die ihnen übertragenen Vermögenswerte nur zu treuhänderischem Eigentum übernahmen.

Das war die Lage, als das Grundgesetz in Kraft trat. Wir fanden also in den westlichen Besatzungszonen Deutschlands die ehemalige Deutsche Reichsbahn aufgespaltet in zwei voneinander unabhängige Betriebsgesellschaften, von denen die eine durch den Eisenbahnverkehrsrat verwaltet wurde, in dem die Vertreter der Länder mit den Vertretern der Gewerkschaften und der Wirtschaft vereinigt sind, der jedoch im wesentlichen in seiner Struktur dem alten Verwaltungsrat der Reichsbahngesellschaft als entscheidendes und bestimmendes Organ entspricht, während auf der anderen Seite im Vereinigten Wirtschaftsgebiet der staatliche Charakter der Eisenbahn viel stärker gewahrt und durch das Gesetz über den Aufbau der Verwaltung für Verkehr nur ein Beirat geschaffen war, der der Leitung der Reichsbahn beratend zur Seite stand.

Wir haben jetzt durch das Grundgesetz andere Voraussetzungen bekommen. Nach dem **Art. 124 des Grundgesetzes** wird das Recht, das Gegenstände der ausschließlichen Gesetzgebung des Bundes betrifft — dazu gehört auch die **Gesetzgebung über die Eisenbahn** —, innerhalb seines Geltungsbereiches Bundesrecht. Der **Art. 130** unterstellt diese beiden Verwaltungen, unter denen sich die Eisenbahn unterschiedlich entwickelt hat, der Bundesregierung, die mit Zustimmung des Bundesrates ihre Überführung, Überlassung und Abwicklung regeln soll. Als wichtigste Vorschrift aber bestimmt der **Art. 87**, daß die Bundeseisenbahn in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau geführt werden soll. (C)

Wir haben es aber, bevor wir zur Erörterung dieser Rechtslage und damit der Voraussetzungen für die neuen gesetzlichen Formulierungen kommen, bei der heutigen Gelegenheit doch notwendig, uns einmal an die Zeiten im Jahre **1945** zu erinnern, an den **Zustand,** in dem sich die **Eisenbahnen** damals befunden haben.

(Sehr richtig! in der Mitte.)

Jeder von uns wird, glaube ich, bei der ungeheuren Zerstörung, die damals vorherrschte, der Überzeugung gewesen sein, daß es praktisch unmöglich sei, in absehbarer Zeit auch nur einen Notbetrieb auf den deutschen Eisenbahnen wieder durchzuführen. Nicht nur an den Gebäuden, nicht nur an den Brücken, nicht nur an den eigentlichen Eisenbahnanlagen und an dem rollenden Material, nein, bis hinein in die kleinsten Teile dieses weit verzweigten und technisch hochentwickelten Apparates waren die Zerstörungen erfolgt. Darüber hinaus fehlte es nun natürlich praktisch an einer Leitung, die wie bisher dieses gesamte feinfühlige System zusammenfaßte und ihm so die Voraussetzung für die gemeinsame Arbeit gab.

In dieser Zeit hat sich nun etwas bewährt, was in der langen Tradition der Entwicklung entstanden war: der echte **deutsche Geist der deutschen Eisenbahner.** Damals haben wirklich vom einfachen Streckenarbeiter bis zum Stationsvorstand und bis in die höheren Chargen hinauf die Eisenbahner, ohne auf irgendeine Weisung von oben zu warten, angepackt und jeder hat an seinem Platz und durch Einsatz seiner ganzen Kräfte versucht, das Beste zu tun, um „ihre" Eisenbahn wieder in Betrieb zu setzen. (D)

(Beifall in der Mitte.)

Die Leistungen, die damals vollbracht worden sind, sind erwachsen aus einer tiefen Verbundenheit all der Menschen, die mit der Eisenbahn zu tun haben und die eben in dieser Eisenbahn nicht nur ein Unternehmen sehen, das ihnen irgendwie die Möglichkeit zur Arbeit und damit die Grundlage der Existenz ihrer Familie gibt, sondern die sich dieser Eisenbahn mit ganzem Herzen verbunden fühlen und einfach nicht ertragen konnten, daß dieses Unternehmen, das sie als den wichtigsten Bestandteil ihres eigenen Seins anerkannten, untergehen sollte.

Wir haben hier einen bewundernswerten Beweis dafür, was durch einen solchen Geist und was durch einen von solchem Geist geführten Einsatz von den Männern der deutschen Eisenbahn geleistet worden ist; denn wir müssen uns einmal vorstellen, was damals alles **zerstört und beschädigt** war. Es waren in der britischen und amerikanischen Zone zerstört: 3500 km Gleis, 13 000 Weichen, 2474 Eisenbahnbrücken, 30 Tunnels, 1500 Stellwerke mit 4500 Haupt- und Vorsignalen; dazu waren alle anderen Einrichtungen wie Wassertürme, Kräne, Drehscheiben, Güterschuppen, Umladehallen und Maschinenhallen verwüstet und für einen Einsatz nicht mehr brauchbar. Von den Hochbauten waren nicht weniger als 32 Millionen cbm umbauten Raumes zerstört und ausgebombt, und in den Eisenbahnausbesserungswerkstätten standen nur noch 55 % der baulichen und allenfalls 65 % der maschinellen Anlagen zur Verfügung. Wenn Sie diese Kriegsschäden allein im Vereinigten Wirtschaftsgebiet auf diesem Sektor nur mit 2,5 Milliarden DM bewerten, dann erkennen Sie natürlich auch, daß hier ganz ungeheure Wertvernichtungen eingetreten sind.

(Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm)

(A) Zu diesen Wertvernichtungen in der britischen und amerikanischen Zone traten die Wertvernichtungen in der französischen Zone, wo 780 km Gleis, 3900 Weichen, 677 Brücken, 31 Tunnels, 400 000 qm Hallen von Ausbesserungswerkstätten, Bahn- und Betriebswerken und Güterschuppen sowie 2,2 Millionen cbm umbauten Raumes zerstört waren, und dies ebenfalls in einer Größenordnung von etwa ½ Milliarde Mark. Ich glaube, daß allein diese sachlichen Zerstörungen praktisch jeden denkenden Menschen veranlaßt hätten, die Hände in den Schoß zu legen.

Dazu kam aber nun noch, daß auch die Betriebsmittel, das rollende Material, weitgehend, im Werte von weiteren 1,5 Milliarden DM, zerstört waren und daß dadurch gleichfalls ganz außerordentliche Belastungen auftraten. Trotzdem haben die Menschen angepackt und haben diese zerstörten Eisenbahnanlagen aus eigener Kraft wieder aufgebaut. Das war besonders schwer in den Jahren der Reichsmarkzeit, als die Eisenbahn keine Kompensationsmöglichkeiten hatte, sondern sich bemühen mußte, das dringend erforderliche Material auf normalem Wege zu beschaffen, und infolgedessen ihren Leuten über die geringen Möglichkeiten hinaus, die allen Normalverbrauchern zur Versorgung mit Lebensmitteln, mit anderen Stoffen des täglichen Lebens und mit Kleidern und Schuhwerk zustanden, nicht helfen konnte. Trotzdem sind in diesen Jahren und trotz der harten Winter wirklich die Voraussetzungen für das Leben des deutschen Volkes durch Wiederherstellung der Eisenbahn geschaffen worden.

(Sehr richtig! in der Mitte.)

Wenn wir uns vergegenwärtigen, daß bis zur Währungsreform in der britisch-amerikanischen (B) Zone für die **Beseitigung der Kriegsschäden** 791,2 Millionen Reichsmark und nach der Währungsreform 326,2 Millionen D-Mark aufgewendet wurden, wenn wir dem gegenüberstellen, daß auch in der französischen Zone bis zur Währungsreform 193 Millionen Reichsmark und nach der Währungsreform 58,2 Millionen D-Mark aufgewendet wurden, wenn wir uns darüber klar werden, daß für den Fahrzeugpark in ähnlicher Form Aufwendungen erfolgen mußten, nämlich im Gebiet der britisch-amerikanischen Zone bis zur Währungsreform 148 Millionen Reichsmark und sodann bis Ende 1949 266,8 Millionen D-Mark, in der französischen Zone bis zur Währungsreform 49,5 Millionen Reichsmark und seit der Währungsreform bis jetzt 25,2 Millionen D-Mark, so sollten diese Zahlen in ihrer Gesamtheit nicht nur als Maßstab für die Aufbringung von Kapital angesehen werden, das man dem Betrieb entzog, sondern ich bitte diese Zahlen als einen Maßstab anzusehen für eine ungeheure Leistung von Arbeitsstunden, von persönlicher Mühsal und persönlichem Einsatz der deutschen Eisenbahner, vom Streckenarbeiter bis hinauf zu dem obersten Beamten. Wenn diese Leistungen trotz gleichzeitiger Erkenntnis des ungeheuren Nachholbedarfs aus einer zwanzigjährigen Periode, in der diesem Nachholbedarf niemals voll Rechnung getragen wurde, vollbracht wurde, und wenn es möglich gewesen ist, auf Grund dieser Leistungen trotzdem Verhältnisse zu schaffen, so daß wir heute sagen können: wenn auch noch Bahnhöfe zerstört sind, Verladeeinrichtungen und rollendes Material fehlen, wenn auch noch Langsamfahrstellen vorhanden sind, so kann sich unsere Eisenbahn heute nicht nur unter den Eisenbahnen Europas, sondern unter den Eisenbahnen in aller Welt in ihrer Pünktlichkeit, Sicherheit und Genauigkeit wieder sehen lassen! Und (C) wenn nun auch die notwendige Sauberkeit und die Bedienung und Behandlung der Menschen und Güter, die die Eisenbahn benutzen, immer besser und besser wird, so müssen wir wirklich sagen: Von der Gesamtheit der diesem Unternehmen verhafteten und verbundenen Menschen ist in schwerster Zeit eine Leistung vollbracht worden, auf die das deutsche Volk stolz sein kann und für die es diesen Menschen aus tiefstem Herzen dankbar sein muß.

(Bravo! in der Mitte.)

Ich glaube, es ist doch wohl nötig, daß wir diese Feststellung vom Standpunkt der Regierung in dem Zeitpunkt treffen, da wir beginnen, uns mit einer neuen Rechtsgrundlage für diese Eisenbahnen zu befassen. Wer sich heute wirklich die Mühe nimmt, unseren **Personenzugfahrplan** zu studieren und sich den **Güterzugfahrplan** anzusehen, der wird, glaube ich, feststellen müssen, daß hier kaum noch irgendwelche Wünsche berechtigter Art aus den einzelnen Bezirken und Ländern unerfüllt geblieben sind, sondern daß ganz im Gegenteil auf die Verhältnisse in den verschiedensten Gebieten und Bezirken schon wieder die allergrößte Rücksicht genommen wurde, um eine vorzügliche Verkehrsbedienung zu ermöglichen.

Aber leider ist das der Fall, ohne daß wir auf der anderen Seite von einem wirklich großen wirtschaftlichen Erfolg sprechen können, den diese Arbeit verdient. Wir müssen dabei berücksichtigen, daß das, was uns in der Presse immer wieder über die Verluste bei der Bundesbahn aufgetischt wird, zu einem nicht unerheblichen Teil in jenen Abgaben besteht, die durch die Gesetze des Vereinigten Wirtschaftsgebietes der **Eisenbahn** an **Zahlungen an den Staat** und für **Zinsen auf Ausgleichsforderungen** (D) auferlegt wurden, für die die Eisenbahn selber keine Kapitalbeträge erhalten hat. Wir dürfen der Eisenbahn diese Schulden und Ausgaben bei der Beurteilung ihrer Leistungen nicht anrechnen. Denn wenige Unternehmen in Deutschland wird es geben, die in diesen Jahren neben der ungeheuren Arbeit des Wiederaufbaus in der Lage gewesen sind, ihrem Eigentümer derartige Zahlungen aus ihren Einnahmen zur Verfügung zu stellen, wie man es von der Eisenbahn unter gesetzlichem Zwang verlangt hat. Daß man das bei Festsetzung der Abgaben nicht berücksichtigt hat, das ist recht bedauerlich und sollte uns jedenfalls veranlassen, in der Würdigung der Leistungen der Eisenbahn auch auf wirtschaftlichem Gebiet gerecht zu sein und dabei gleichzeitig auch zu erkennen, welche **Leistungen** die Eisenbahn außerdem noch **aus gemeinwirtschaftlicher Verantwortung** ständig vollbringt. Weder durch Festhaltenwollen an irgendwelchen bestehenden tariflichen Bestimmungen, die praktisch heute wirtschaftlich nicht mehr zu tragen sind, noch durch ständig neue Forderungen darf man die Leistungsmöglichkeit der Eisenbahn beschweren. Man darf die Bundesbahn nicht mehr dazu benutzen, durch ihre Leistungen industrielle Betriebe zu subventionieren oder sonstige schwierige wirtschaftliche Verhältnisse in irgendeinem Gebiet der Bundesrepublik zu verbessern. Das, was die Bundesbahn an Leistungen aus gemeinwirtschaftlichen Gründen vollbringt, muß verkehrspolitisch und allgemein wirtschaftspolitisch gerechtfertigt sein; es kann nicht von den speziellen Verhältnissen irgendeines besonders wirtschaftlich gefährdeten oder abgelegenen Gebietes veranlaßt werden. Es sind andere Stellen, die hier die erforderliche Hilfe zu

(Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm)

(A) leisten haben. Die Bundesbahn darf dafür nicht in Anspruch genommen werden!

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich habe Ihnen vorhin gesagt, daß durch das Grundgesetz eine Neuregelung der Gesetzgebungsverhältnisse für die Bundesbahn erforderlich geworden ist. Wir waren genötigt, vor allem ein **neues Organisationsgesetz für die Bundesbahn** zu entwerfen. Hierzu sind erhebliche Vorarbeiten geleistet worden. Im Bereich des Vereinigten Wirtschaftsgebiets hatte man sofort eingesehen, daß das Gesetz über den Aufbau der Verwaltung für Verkehr nicht ausreiche, um eine wirklich gute, dauernde gesetzgeberische Grundlage für die Organisation der Bundesbahn zu bieten. Es sind deshalb nicht nur im Rahmen der staatlichen Stelle, insbesondere also der Verwaltung für Verkehr, sondern auch bei den Gewerkschaften — bei den Gewerkschaften der Eisenbahner Deutschlands und bei der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr — Entwürfe zu einem neuen Reichsbahngesetz ausgearbeitet worden. Der Entwurf der Verwaltung für Verkehr, abgestellt auf das Vereinigte Wirtschaftsgebiet, war in Zusammenarbeit mit den Vertretern der Länder, der Gewerkschaften, der Wirtschaft und anderer interessierter Stellen eingehend durchgearbeitet worden. Durch das Entstehen der Bundesrepublik Deutschland war es aber nicht mehr möglich, dieses Gesetz zur Ablösung des Gesetzes über den Aufbau der Verwaltung für Verkehr durch die gesetzgebenden Körperschaften durchzubringen. Es wurde jedoch durch den Verwaltungsrat bei Auflösung des Wirtschaftsrates als eines der dringendsten Gesetze vorgemerkt.

Durch die Eingliederung der bisherigen französischen Zone war jedoch die Lage infolge der (B) abweichenden Rechtsvoraussetzungen grundsätzlich verändert. Es ergab sich die Notwendigkeit, diesem Bundesbahngesetz ein Gesetz über die **Rechtsverhältnisse** und über die **Übertragung des Eigentums** der Eisenbahnen auf den Bund sowie ein Gesetz über die **allgemeinen Eisenbahnverhältnisse** vorauslaufen zu lassen und diese Gesetze eingehend mit den zuständigen Stellen, insbesondere mit den Ländern, zu beraten, deren Interessen ja durch sie besonders betroffen werden.

In der Zwischenzeit wurde das gesamte Problem noch einmal einer eingehenden Bearbeitung durch zwei **deutsche Sachverständigenausschüsse** unterzogen, und zwar durch den wissenschaftlichen Beirat der früheren Verwaltung für Verkehr — jetzt Bundesverkehrsministerium —, der im Januar ein Gutachten erstattete, und durch den sogenannten Ausschuß A, in den die besten Eisenbahnfachleute und einige hervorragende Wirtschaftssachverständige berufen wurden, um sich auch von ihrem Standpunkt aus zu den Problemen zu äußern. Sie haben ihr Gutachten im Februar 1950 abgeschlossen. Während der Herbstmonate wurde ferner von seiten des Herrn Hohen amerikanischen Kommissars der Wunsch an uns herangetragen, man möchte doch nicht nur deutsche, sondern auch **ausländische Experten** mit diesem Problem beschäftigen. Er verwies uns auf einen unserer hervorragendsten Fachleute, auf Herrn **Professor Dr. Ludwig Homberger,** den früheren Direktor der Deutschen Reichsbahngesellschaft, der seit 1933 als Professor des Verkehrswesens an der amerikanischen Universität in Washington lehrt. Herr Homberger hat sich bereit erklärt, diese Arbeit gemeinsam mit dem Direktor des Zentralamtes für den Internationalen Eisenbahnverkehr in Bern, Herrn **Dr. Cottier,** zu übernehmen. Das sehr umfang- (C) reiche Gutachten, das im April erstattet wurde, hat gleichfalls zur Gesamtbildung unserer Auffassung bei der Vorbereitung des Gesetzes entscheidend beigetragen.

Gleichzeitig war aber im Spätherbst des vorigen Jahres, und zwar am 9. Dezember 1949, im **Bundesrat** der **Initiativantrag des Landes Nordrhein-Westfalen** eingebracht worden. Dieser Gesetzentwurf wurde im Verkehrsausschuß des Bundesrates eingehend beraten und wesentlich abgeändert. Diese Beratungen erfolgten unter Hinzuziehung der Vertreter des Bundesverkehrsministeriums und der Vorsitzenden der vorher genannten Ausschüsse mit Ausnahme der ausländischen Experten.

Der Bundesrat hat seinen Gesetzentwurf nach verschiedenen Abänderungen Ende März verabschiedet und der Bundesregierung zugeleitet. Die Bundesregierung hat sehr eingehend dazu Stellung genommen. Sie hat nun, wie ich vorhin schon anführte, im August diese beiden Gesetzentwürfe gemeinsam dem Bundestag zugeleitet.

Diese **beiden Entwürfe** haben sehr viel Gemeinsames. Sie sind sich in dem Bestreben, die Grundlage für eine gesunde **Weiterentwicklung der Deutschen Bundesbahn** zu finden, sicherlich einig. Man kann sich natürlich hinsichtlich der besten Methoden immer verschiedenen Auffassungen hingeben. Grundsätzlich ist es ja so, daß alle Gesetze, die für den Verkehr gemacht werden müssen, dadurch besonders schwierig zu gestalten sind, daß der Verkehr etwas ungewöhnlich Dynamisches ist, während ein Gesetz ja immer statische Verhältnisse schafft. Alle Gesetze, die für den Verkehr gemacht werden, sollten deshalb in geeigneter Weise so gefaßt werden, daß sie den voraussehbaren Entwicklungsmöglichkeiten weitgehend Rechnung (D) tragen.

Diese Notwendigkeiten ergaben sich nun auch für das Gesetz zur Ordnung der Bundesbahnangelegenheiten. Man darf dieses **Bundesbahnorganisationsgesetz** deshalb auch nicht als ein Gesetz auffassen, das für ewige Zeiten die Verhältnisse der Bundesbahn zu regeln hat. Es ist selbstverständlich stark unter dem Eindruck der heutigen Gegebenheiten und Verhältnisse entworfen und gefaßt worden.

Wir müssen uns dabei darüber klar sein, daß die Deutsche Bundesbahn im Rechtssinne nicht **Nachfolgerin der früheren Reichsbahn** ist. Nachfolger der früheren Reichsbahn im Rechtssinne sind, abgesehen von jenen Teilen und Vermögenswerten, die im polnisch besetzten Gebiet Deutschlands liegen, außer der Deutschen Bundesbahn auch die ostzonale Eisenbahnverwaltung.

Wir müssen uns ferner darüber klar sein, daß nach **Art. 87** des Grundgesetzes die **Bundesbahn in bundeseigener Verwaltung** mit eigenem Verwaltungsunterbau geführt werden muß, daß sie ein Bundesvermögen ist und daß es also bei diesem Gesetz darauf ankommt, eine sinnvolle Synthese zwischen der Freiheit der Eisenbahn im Bereich ihres geschäftlichen Handelns und ihrer Bindung an den Staat und an dessen übergeordnete Aufgaben zu finden.

Die beiden Entwürfe sind sich darüber einig, daß man versuchen soll, der Bundesbahn in diesem Rahmen eine möglichst große Selbständigkeit zu geben, damit sie sich auch wirklich im Rahmen der allgemeinen Richtlinien der Verkehrs-, Wirtschafts-, Finanz- und Sozialpolitik der Bundesregierung so frei wie möglich entwickeln und ent-

(Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm)

(A) falten kann. Wenn aber im Grundgesetz festgelegt ist, daß die Bundesbahn ebenso wie die Bundespost in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau geführt werden muß, so kommt damit die Errichtung einer selbständigen Eisenbahngesellschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit nach den Prinzipien des Jahres 1924 nicht mehr in Frage, weil es den Verfassungsgrundsätzen nicht entspricht. Deshalb wird in beiden Gesetzentwürfen die **Deutsche Bundesbahn** als eine **Anstalt des öffentlichen Rechts ohne eigene Rechtspersönlichkeit** und als ein **Sondervermögen** angesehen, das ebenso wie bei der Post nur in diesen Grenzen selbständig verwaltet werden kann. Die Eigenschaft als Sondervermögen mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung ist für die Bundesbahn in beiden Gesetzentwürfen deshalb vorgesehen, um sicherzustellen, daß die Bundesbahn sich nach ihren eigenen Notwendigkeiten und ohne Bindung an den Haushalt und das Haushaltsrecht des Bundes entwickeln kann. Sie erhält auf diese Weise eine weitgehende Selbständigkeit und erlangt für ihre wirtschaftliche Betätigung und Entfaltung große Freiheit.

Nun hat sich aber bei der Behandlung dieser Fragen das Interesse der öffentlichen Meinung insbesondere an der Gestaltung der Organe der Bundesbahn entzündet. Man vergißt dabei vielfach, daß sich die Bundesbahn von einem wirtschaftlichen Unternehmen allgemeiner Art vor allem dadurch unterscheidet, daß sie zu einem erheblichen Teil von Beamten verwaltet und von Beamten geleitet wird, die in einem besonderen Treueverhältnis zum Staat und zur Bundesregierung stehen, und daß ein großer Teil der in ihrem Bereich schaffenden Arbeiter die Möglichkeit und (B) die Berechtigung hat, in diesen Beamtenkörper aufzusteigen. Dadurch sind die **Personalverhältnisse** im Rahmen der Bundesbahn völlig andere, als wir sie in der freien Wirtschaft finden. Wenn man im Jahre 1923 bei der Umgestaltung der Staatsbergwerke in die Form privatrechtlicher Gesellschaften dazu übergegangen ist, den dort beschäftigten Menschen den Beamtencharakter zu nehmen und ihr Beschäftigungsverhältnis in die Form der Angestellten mit entsprechenden Verträgen umzuwandeln, so hat man dies bei der Bundesbahn damals aus wohlerwogenen Gründen unterlassen. Es kann daher auch nicht der Zweck und der Sinn einer neuen Organisation der Bundesbahn sein, in diese Verhältnisse, die sich nun in vielen Jahrzehnten bewährt haben, einzugreifen, insbesondere dann nicht, wenn man sich daran erinnert, was die Männer der Bundesbahn in den letzten Jahren geleistet haben.

Wir haben daher diese Verhältnisse bei der Schaffung der Organe der Bundesbahn und bei der Regelung der Beziehungen zur Bundesregierung zu berücksichtigen. Wenn man also von dem Grundsatz ausgeht, daß wir hier ein Unternehmen vor uns haben, das einmal durch die Form des Sondervermögens und durch die Bestimmungen des Grundgesetzes gebunden ist und das weiterhin seine Besonderheit dadurch erhält, daß es im Rahmen der Schiene ein Monopol besitzt und daß es daher gemeinwirtschaftlich ausgerichtet sein muß, und davon, daß die beschäftigen Menschen zu einem erheblichen Teil in einem besonderen Treueverhältnis zum Staat stehen, dann muß man auch die besondere Eingliederung der Organe dieser Gesellschaft und ihre Verpflichtung gegenüber dem Staat anerkennen.

Es kommt aber noch ein anderes hinzu. Wir alle (C) wissen — ich habe das schon vorhin ausgeführt —, daß die Zerstörungen der Bundesbahn nur zum Teil überwunden sind und daß ein ungeheurer Nachholbedarf besteht. Daneben besteht die zwingende Notwendigkeit, den technischen Entwicklungsmöglichkeiten Rechnung zu tragen. Wenn man die sich daraus ergebenden Folgerungen realisieren will, dann bedarf die **Bundesbahn** der **Zuführung erheblicher Kapitalien.** Ob diese Mittel aus dem deutschen Kapitalmarkt allein herangezogen werden können, ist mindestens sehr zweifelhaft. Ich glaube nicht, daß wir in der Lage sind, aus Haushaltsmitteln oder auf dem Wege von Anleihen der Bundesbahn die Mittel zur Verfügung zu stellen, die sie dafür dringendst benötigt, und ich glaube, daß deshalb die Frage, ob und inwieweit auch **ausländisches Kapital** herangezogen werden kann, ernstlich geprüft werden muß, und zwar für die Bundesbahn in gleicher Weise wie für die gesamte übrige deutsche Wirtschaft. Dann ist aber entscheidend, daß die Organe und ihre im Gesetz vorgesehenen Rechte so gestaltet werden, daß ein **Einfluß ausländischer Geldgeber auf die Bundesbahn** und insbesondere auf ihren Betrieb soweit wie möglich ausgeschaltet ist.

Der Einfluß ausländischer Geldgeber wird sich bei Gesellschaften aller Art in erster Linie in der Ebene der **Aufsicht** vollziehen. Diese Aufsicht ist bei der Bundesbahn zu unterteilen in jene Aufsicht, die kraft Grundgesetzes die Bundesregierung im Auftrage und für das Parlament zu führen hat, und in die Aufsicht eines weiteren Gremiums, das zwischen diesem obersten Aufsichtsorgan und den eigentlich für dieses Unternehmen handelnden Menschen einzuschalten ist. Es ist also das bekannte Problem des **Verwaltungsrates,** das (D) im Kernpunkt der Diskussion steht.

Dieser Verwaltungsrat, von dem die einen wünschen, daß er im Sinne des Gesetzes von 1924 das allein bestimmende und entscheidende Organ der Bundesbahn werde, und von dem die anderen in klarer Erkenntnis der sich aus dem Grundgesetz ergebenden Notwendigkeiten die Auffassung vertreten, daß er sinnvoll zwischen den Rechten und Pflichten der Bundesregierung und der Freiheit, die auch die Bundesregierung der Entwicklung der Bundesbahn geben möchte, eingeschaltet werden muß, — dieser Verwaltungsrat wiederum steht in einem engen Zusammenhang mit der Gestaltung des **Vorstandes.**

Ich habe vorhin schon ausgeführt, daß für die Reichsbahngesellschaft von 1924 das englische System des Board of directors und des Managers eingeführt wurde. In Deutschland haben wir uns bei der Entwicklung der Organisationsformen in der Wirtschaft niemals zu diesem Prinzip bekannt. Wir haben bei der Entwicklung unserer großen Gesellschaften immer wieder herausgestellt, daß die Verantwortung und die Entscheidungen bei dem Vorstand liegen müssen und daß dem Aufsichtsrat nur eine echte Aufsicht zugestanden werden kann, aber kein bestimmender oder letztlich entscheidender Einfluß, weil dem Besitzer oder dem Eigentümer — mag er vertreten sein, wie er will — die entsprechenden Rechte der letztinstanzlichen Entscheidung in bestimmtem Umfange vorbehalten werden müssen.

Wenn man also nun im Rahmen der durch das Grundgesetz nun einmal gegebenen Grenzen der Bundesbahn eine möglichst freie Entwicklung geben will, dann ist es nach meiner Ansicht erfor-

(Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm)

(A) derlich, daß man sich von jenem englisch-amerikanischen Organisationsprinzip abwendet und daß man sich dem in Deutschland bewährten Organisationsprinzip zuwendet, daß man also die Organisation dahin abstellt, soviel wie möglich an Verantwortung und Einfluß in die Hände der direkt leitenden Männer des Vorstandes zu geben, sie von den Einschränkungen, denen jeder Manager unterworfen ist, freizustellen, um sie damit wirklich handlungsfähig zu machen, und daß man auf der anderen Seite dem Verwaltungsrat jene Rechte zubilligt, die für ein solches echtes Aufsichtsorgan notwendig sind.

Dazu kommt noch ein anderer tragender Gedanke. Wir haben beim Aufbau unseres Staates die Ebenen des Bundes und der Länder. Die **Bundesbahn** ist nach dem Grundgesetz in Gesetz und Verwaltung eine ausschließliche **Angelegenheit des Bundes.** Aber die Länder haben selbstverständlich doch ein berechtigtes und tiefgehendes Interesse, an der Entwicklung der Bundesbahn nicht nur als Zuschauer von außen, sondern handelnd teilzunehmen. Dafür ist nun gerade die Ebene des **Verwaltungsrates** geeignet, denn hier kann sich auch die **Initiative der Länder** entfalten. Wenn man aber folgern wollte, daß der Verwaltungsrat zu einem Board of directors ausgestaltet werden sollte und daher die Vertreter der Länder in Form der directors Wirkungsmöglichkeiten fänden, dann würde man ja dem Grundgesetz völlig widersprechen. Denn dann würde man ja diesen Verwaltungsrat als bestimmendes und leitendes Organ ausgerechnet in die Hand der Länder legen, die nach dem Grundgesetz doch nur indirekt an der Entscheidung dieser Fragen beteiligt sein sollen und die wir doch andererseits soweit als möglich in dem Verwaltungsrat heranziehen möch-
(B) ten. Es ist also hier auch festzustellen, daß dieser Verwaltungsrat, in dem ja die Vertreter der Länder, und zwar nicht etwa Vertreter der Regierungen, sondern möglichst hervorragende Fachleute, neben den Fachleuten der Gewerkschaften, der Wirtschaft, der Landwirtschaft und neben einigen sonstigen Fachleuten sitzen sollen, nicht als bestimmendes und leitendes Organ ausgebildet werden darf, wenn man sich an die grundsätzlichen Entscheidungen des Grundgesetzes halten will.

Andererseits können diesem Organ, in das ja ausländischer Einfluß bei Kapitalshergabe am leichtesten einzudringen vermag, nicht Funktionen gegeben werden, durch die sich ein solcher ausländischer Einfluß auf den Betrieb der Eisenbahn auswirken könnte. Daher der Vorschlag im Regierungsentwurf, dem **Vorstand** die entsprechenden Rechte und Befugnisse einzuräumen und hierdurch die Spitze der Eisenbahn nun wirklich mit den Funktionen auszustatten, die es ihr ermöglichen, von der Freiheit, die ihr gegeben ist, den besten Gebrauch zu machen und die notwendigen Entscheidungen schnell zu fassen, die in einem Verwaltungsrat immer nur sehr schwierig und nach zeitraubenden Verhandlungen zu erhalten sein werden, besonders bei seiner gegenüber der Regelung von 1924 heute wesentlich komplexeren Zusammensetzung.

Bei dieser Einstellung zur Verteilung der Gewalten ist es natürlich richtig, daß alle Bundesorgane sich beschränken auf eine Tätigkeit in der dritten Ebene, nämlich in der übergeordneten Aufsichtsebene des Bundes. In dieser Ebene wird das **Aufsichtsrecht** ausgeübt durch die **Bundesregierung,** die hierbei im Auftrag des Bundestages handelt. Dieses Aufsichtsrecht wird praktisch durch den nach Art. 65 GG zuständigen **Ressortminister** (C) auszuüben sein.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Man hat sich über diese Frage in der Öffentlichkeit viel die Federn abgeschrieben und die Münder zerredet. Ich möchte nur eines in diesem Zusammenhang sagen: all das, was man hierzu ad personam gesagt hat, muß ich mit Nachdruck zurückweisen. Wir alle wissen, daß Minister nur vorübergehende Figuren sind und daß man ein solches System deswegen niemals auf sich selbst, sondern nur sachlich auf jenen abstellen kann, der im Namen der Regierung gegenüber dem Parlament und der Öffentlichkeit auch die Verantwortung trägt. Aber wen man verpflichtet, Verantwortung zu tragen und Rechenschaft abzulegen, dem muß man auch die Möglichkeit geben, in diesem Bereich so weit mitzuwirken, daß er diese Verantwortung auch zu tragen vermag. Deswegen haben wir die Aufgliederung dieser Befugnisse in einer Weise vorgenommen, wie sie Ihnen in eingehender Begründung schriftlich vorliegt. Wir haben einen **Vorstand** vorgeschlagen, der wirklich das entscheidende Organ ist und der deswegen bei der Größe dieses Unternehmens nicht von einem Mann allein dargestellt werden kann.

Das sieht auch der Entwurf des Bundesrats ein, der hier zwar den Vorsitzenden des Vorstandes stärker heraushebt, aber praktisch den Vorstand ohne Begrenzung der Zahl sich beliebig ausweiten läßt. Wir waren dagegen in der Bundesregierung der Meinung, man solle diesen Vorstand auf drei Männer beschränken, damit diese drei Männer nach Möglichkeit zu gemeinsamer Hand die Verantwortung tragen. In der Öffentlichkeit ist oft gesagt worden, diese Regelung sei unmöglich; wenn man nicht einen einzelnen Mann an der (D) Spitze dieses größten deutschen Unternehmens habe, dann sei damit die Schlagkraft dieses Unternehmens in entscheidender Weise beeinträchtigt. Ja, warum hat denn dann die Privatwirtschaft bei ihren Gesellschaften grundsätzlich mehrere Vorstandsmitglieder? Wahrscheinlich doch, weil man die Erfahrung gemacht hat, daß die Schlagkraft eines Unternehmens nicht dadurch beeinträchtigt wird, daß es mehrere Männer gibt, die gemeinsam die Verantwortung tragen und die aus diesem Verantwortungsbewußtsein heraus sich eben auch gemeinsam zu den Entschlüssen durchringen, die gefaßt werden müssen. Einer allein kann leicht einen Entschluß fassen oder sich leicht einen Entschluß versagen. Aber ich habe es in meinem Leben immer als außerordentlich richtig und gut empfunden, wenn ich Entscheidungen, die ich zu treffen hatte, mit Männern besprechen konnte, die gleich mir in der Verantwortung standen, und wenn es mir möglich war, die von mir zu fällenden Entscheidungen abzugleichen an dem Können, dem Wissen und an dem Wollen anderer Männer, die ebenso verantwortlich zu diesen Fragen eingestellt waren wie ich. Und so halte ich — das ist meine persönliche Auffassung — für dieses größte deutsche Unternehmen einen mehrköpfigen Vorstand, in dem selbstverständlich ein Vorsitzender an der Spitze steht, der nicht überstimmt werden kann, so halte ich einen mehrköpfigen, aber in der Zahl beschränkten Vorstand für absolut notwendig. Ich weise besonders darauf hin, daß die technischen, die juristischen, die verwaltungsmäßigen, die finanziellen und die sozialen Aufgaben in diesem Vorstand dann auch wirklich in der Spitze verantwortlich behandelt werden können. Der **Verwaltungsrat** aber, der wirklich auch in unserem

(Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm)

(A) Entwurf sehr entscheidende Befugnisse hat und in dem sich wahrlich alle die verschiedenen Interessen zu einer gesunden Meinungsbildung im Interesse der Bundesbahn durchringen können, darf nach meiner Ansicht nicht das letzte und bestimmende Organ sein, sondern er muß die Funktionen eines echten Aufsichtsrats haben. Die **Regierung** aber muß als Vertreter des Eigentümers die letzte Entscheidung in den wichtigen Fragen behalten, und die Regierung muß auch in der Lage sein, in den außerordentlich seltenen und begrenzten Fällen, die das Gesetz ihr ausdrücklich zuweist, eingreifen zu können, um Schaden zu verhindern, um durchzusetzen, daß ihre Politik auch im Rahmen der Bundesbahn durchgeführt wird, und um insbesondere auch der schweren **Koordinierungsaufgabe des Bundesministers für Verkehr** im Bereich der Bundesbahn genügen zu können.

Man hat vielfach mit Recht fesgestellt, daß diese Koordinierungsaufgaben, deren Lösungen ja im wesentlichen aus der Gestaltung der Tarife und aus ihrer Handhabung erwachsen, nur gelöst werden können, wenn die Tarifhoheit uneingeschränkt in der Hand des Bundesverkehrsministers liegt, wie sie früher immer in der Hand des Reichsverkehrsministers gelegen hat. Das ist möglich, weil wir — und ich halte das für einen Fortschritt, nicht ad personam, sondern ad rem gesprochen — in der Zusammenfassung der Betreuung aller Verkehrszweige in einem Ministerium eine wesentlich günstigere Voraussetzung zur Regelung dieser schwierigen Fragen haben als in jenen Ländern, in denen die einzelnen Verkehrssparten in verschiedenen Ministerien behandelt werden. Aber es muß dann zur Lösung dieser Koordinierungsaufgaben, die der Bundesminister für Verkehr durchzuführen hat, auch möglich sein, bei der Bundes-
(B) bahn entscheidend mit einzugreifen. Sonst ist es ausgeschlossen, jene Wünsche, die insbesondere auch aus dem Bundestag an die Regierung herangetragen werden, in geeigneter Weise zur Durchführung zu bringen.

Dabei sind wir uns darüber klar, daß es gerade bei der Durchsetzung dieser Wünsche von entscheidender Bedeutung ist, die Bundesbahn gegen unberechtigte, ständig neue Anträge zu schützen, die sie als ein gemeinwirtschaftliches Unternehmen zu Subventionen für soziale oder wirtschaftliche Zwecke heranziehen wollen. Wir haben deshalb abweichend von den früheren Gesetzen und auch in etwas anderer Form, als es der Bundesrat in seinem Entwurf getan hat, Voraussetzungen geschaffen, um der Bundesbahn die Möglichkeit zu geben, daß sie, wenn sie zu **Tarifmaßnahmen** gezwungen werden sollte, das Recht hat, zu beantragen, daß ihr dafür ein **Ausgleich** gegeben werde.

Das ist ein entscheidender neuer Gedanke, der mit dem Einfluß der Bundesregierung auf die Gestaltung der Bahn und ihre Verhältnisse ursächlich zusammenhängt. Wenn die Bundesbahn nämlich ein Sondervermögen ist, das völlig außerhalb der Verantwortung der Bundesregierung steht und von ihr losgelöst ist, dann wird die Bundesregierung niemals so mit der Verantwortung für das Geschehen und die Entwicklung der Bundesbahn verbunden, wie es unbedingt erforderlich ist. Wir haben in der letzten Zeit sowohl im Vereinigten Wirtschaftsgebiet wie auf der Bundesebene wiederholt erlebt, daß die Stellen, die die **finanzielle Verantwortung** tragen, sich nicht zu einer Verantwortung für das Sondervermögen bekannten, weil sie ein Mehr an Verantwortung, als ihnen ohnehin schon aufgebürdet ist, nicht zu übernehmen vermögen. (C) Wir müssen aber im Interesse der Bundesbahn erreichen, daß nicht nur die Bundesregierung als solche und nicht nur durch ihr ausführendes Organ, den Bundesverkehrsminister, sondern daß auch durch das Bundesfinanzministerium klar und eindeutig in die Verantwortung für die Geschicke der Bundesbahn mit eingebunden wird.

Das soll dadurch geschehen, daß nach diesem Entwurf die Abschlüsse der Bundesbahn dem Beschluß der Bundesregierung unterliegen und daß die Bundesregierung zu beschließen hat, was mit einem Defizit und was mit einem allfälligen Überschuß nach entsprechenden Rücklagen, die im Gesetz genau vorgesehen sind, zu geschehen hat. Diese Bindung, durch die die Bundesregierung und der Herr Bundesfinanzminister insbesondere die Entscheidung bezüglich des Defizits und seiner Deckung übernehmen müssen, halte ich für einen Kernpunkt des ganzen Gesetzentwurfs.

Dem steht nicht entgegen, daß eine **Abgabe,** die etwa ein Viertel der bisherigen Verpflichtungen darstellt, von der Bundesbahn gegenüber der Bundesregierung zu leisten ist. Vergessen Sie bitte nicht, meine Damen und Herren, daß wir schließlich auch von der Bundesregierung aus die Pflicht haben, eine wirklich sparsame und wirtschaftliche Geschäftsführung in der Bundesbahn zu verlangen, und daß ohne jede Bindung auch in finanzieller Beziehung doch sehr leicht die Auffassung aufkommen könnte, daß man sich keiner besonderen Verantwortung gegenüber dem eigentlichen Eigentümer mehr bewußt zu sein braucht. Diese Verantwortung wird durch jene Anerkennungszahlung ausgedrückt. Aber jene Anerkennungszahlung kommt ja nur dann zum Zuge, wenn die Bundesregierung nicht zur Deckung etwaiger Verluste (D) andere Entschließungen zu treffen hat. Sie wird ja bei einem Defizit immer in die Zwangslage versetzt, zwischen Abgabe und Verlustdeckung sich für den richtigen Weg zu entscheiden, und die Bundesbahn wird frei von jenen Bindungen sein, die sie heute mindestens theoretisch verpflichten, laufend Gelder an die Bundesregierung abzuführen, ungeachtet, ob sie Betriebsüberschüsse oder Verluste aufweist.

Ich halte also die Frage der Bindung der Bundesregierung in die Verantwortung für die Bundesbahn, die sich wie ein roter Faden durch diesen Gesetzentwurf hindurchzieht, für besonders entscheidend für die Zukunft der Bundesbahn. Wer der Auffassung ist, daß diese Probleme sich leichter lösen lassen, wenn man die **Bundesbahn** völlig von der Regierung und **vom Staate loslöst,** dem vermag ich nicht zu folgen, obwohl ich Ihnen, meine Damen und Herren, sagen muß, daß mir persönlich, solange ich dieses hohe Amt zu verwalten habe, nichts angenehmer sein könnte, als daß eine solche Regelung getroffen würde; denn dann wäre ich die echte und wirkliche Verantwortung für die Bundesbahn weitgehend los, die mich heute — das kann ich mit gutem Gewissen sagen — sehr bedrückt.

Aber ich darf auch noch einen anderen Gedanken andeuten und zum Schluß in die Debatte werfen. Sie wissen alle, daß wir uns auf dem Wege nach Europa befinden, daß aber dieses Ziel nur dann erreicht werden kann, wenn wir auch zu einer **europäischen Verkehrsintegration** kommen. Ich habe in einer Rede, die ich in Würzburg am 10. August gehalten habe, auf diese Probleme sehr nachdrücklich hingewiesen und habe ausgeführt, daß wir nicht nur auf der Rohstoffseite, wie sie im Schu-

(Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm)

(A) man-Plan angedeutet ist, sondern vor allen Dingen auf der Verkehrsseite und namentlich auf der Eisenbahnseite zu einer Integration kommen müssen. Diese Integration möglichst zu erleichtern, muß daher bei der Gestaltung der Organisation der Bundesbahn durch dieses Gesetz berücksichtigt werden.

Überlegen Sie sich nur einmal, daß die Überwindung der Verkehrsspitze des Herbstes für alle Eisenbahnen eine entscheidende wirtschaftliche Frage ist, weil alle Eisenbahnen für die Überwindung dieser Spitze große Kapitalien investieren müssen und Anlagen vorzuhalten haben, die nur relativ kurze Zeit zum Einsatz gelangen. Wenn Sie dann bedenken, daß diese Verkehrsspitze eine Phasenverschiebung in den einzelnen Ländern Europas hat, werden Sie mir zugeben, daß die Frage einer europäischen Güterwagengemeinschaft für die Wirtschaftlichkeit der Eisenbahnen in Europa von ganz entscheidender Bedeutung ist.

Es gibt noch eine ganze Reihe ähnlich gelagerter Probleme, auf die ich heute nicht eingehen will. Wir haben in den letzten Tagen des Europarates erlebt, daß der Vertreter Frankreichs, der Finanz- und Wirtschaftspolitiker Edouard Bonnefous, gleichfalls aus diesen Gedankengängen heraus einen Antrag eingereicht hat, der jetzt in den Ausschüssen behandelt und, wie ich annehme, in der nächsten Vollversammlung angenommen wird. Er hat die Errichtung einer europäischen Verkehrsbehörde vorgeschlagen, die mit großen Rechten ausgestattet sein soll. Ich glaube, wir sollten diesen Weg nicht zu rasch gehen. Die enge Zusammenarbeit der europäischen Eisenbahnen als die erste Klammer für die europäische Verkehrsintegration scheint mir allerdings von außerordentlicher Be-
(B) deutung zu sein. Sie muß bald verwirklicht werden.

Ich glaube, daß auch für diese Entwicklung das Gesetz, das die Bundesregierung Ihnen vorgelegt hat, alle Möglichkeiten und Chancen enthält. Betrachten Sie bitte diesen Entwurf und seine Begründung mit der Aufmerksamkeit, die diese wichtige Materie verdient. Erkennen Sie bitte, daß dieser Entwurf wirklich nach einheitlichen Gesichtspunkten gestaltet ist, daß bei seiner Gestaltung keine persönlichen Motive mitgeschwungen haben, sondern nur der Wille, die wirtschaftliche Gesundung der Bundesbahn für die Zukunft vorzubereiten und ihr eine solche rechtliche und Organisationsgrundlage zu geben, daß der Deutschen Bundesbahn in Zukunft wieder ihr Platz an der Sonne gesichert wird.

(Beifall bei den Regierungsparteien.)

Vizepräsident Dr. Schäfer: Das Wort zur Begründung des Entwurfs eines Gesetzes über die Deutsche Bundesbahn, eingebracht vom Deutschen Bundesrat, hat der Herr Bundesratsbevollmächtigte Minister Renner.

Renner, Innenminister von Württemberg-Hohenzollern: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Zum erstenmal hat sich dieses Hohe Haus mit einer **Initiativvorlage des Bundesrats** zu befassen, die einen so wichtigen Gegenstand wie die **organisatorische Gestaltung der Deutschen Bundesbahn** betrifft. Ich habe die Ehre, diese Vorlage einzubringen. Nach den sehr ausführlichen Darlegungen, die der Herr Bundesminister für Verkehr zur Problematik der Deutschen Bundesbahn und zu ihrer institutionellen Abgrenzung gegenüber Bund und Ländern im Rahmen des Grundgesetzes gemacht hat, kann ich mich auf die wesentlichen Fragen beschränken, auf die es dem (C) Bundesrat ankommt.

Diese Fragen sind erstens: Regiebetrieb oder weitgehende Selbständigkeit der Verwaltung der Bundesbahn, zweitens: Verteilung der Verantwortlichkeit zwischen der Bundesregierung und den Organen der Bundesbahn, drittens: Verhältnis von Wirtschaftsplan der Bundesbahn zum Haushaltsplan des Bundes, viertens: Befugnisse und Zusammensetzung des Verwaltungsrats, und fünftens: Stellung des Vorstandes.

Art. 87 Abs. 1 GG verpflichtet den Gesetzgeber, die **Bundesbahn als bundeseigene Verwaltung** mit eigenem Verwaltungsunterbau einzurichten. Nach dem Zusammenhang, in dem diese Bestimmung innerhalb des Grundgesetzes steht, ist unstreitig, daß sie nicht zur Einrichtung eines Staatsregiebetriebes zwingt. Unstreitig sollte aber auch sein, daß der Gesetzgeber in der Verteilung der Verantwortlichkeiten zwischen den einzelnen Organen der Bundesbahn und zwischen Bundesbahn und Bundesregierung an die vom Grundgesetz gezogene Grenze erst dort stößt, wo die Selbständigkeit der Bundesbahn so vollständig ist, daß sie nicht mehr als Glied der Bundesverwaltung angesehen werden kann. Das ist bei dem Entwurf des Bundesrats nicht der Fall.

Ich darf Sie bitten, Ihre Aufmerksamkeit zunächst auf die **Verteilung der Verantwortlichkeiten** zwischen dem Bund, d. h. der Bundesregierung, vertreten durch den Herrn Bundesverkehrsminister, und der Bundesbahn zu lenken. Daß die **Tarifhoheit** für alle Verkehrsträger, also auch für die Bundesbahn, beim Bund liegt und durch den Bundesverkehrsminister ausgeübt wird, ist selbstverständlich. Ebenso selbstverständlich ist, daß die Rechtsakte, die außerhalb der laufenden Geschäftsführung das **Vermögen der Bundesbahn** (D) berühren, der Genehmigung des Bundesverkehrsministers bedürfen. Unstreitig ist auch, daß der Bundesverkehrsminister als der für die besonderen, d. h. den Verkehr angehenden Richtlinien der Politik Verantwortliche der Bundesbahn die allgemeinen Weisungen geben kann und geben muß, die das Leben der Bundesbahn im Rahmen dieser Richtlinien halten sollen. Die weitere große Frage jedoch, ob der **Bundesverkehrsminister** darüber hinaus der Bundesbahn auch Weisungen im Einzelfall geben kann, ist, wie Sie bei näherem Studium der Ihnen vorliegenden Entwürfe sehen werden, umstritten. Der Bundesrat hält ein **Weisungsrecht für den Einzelfall** nicht für erforderlich. Er ist der Auffassung, daß man die Frage dieses Rechtes nicht gesondert von den übrigen Rechten des Bundesverkehrsministers gegenüber der Bundesbahn, sondern nur in dem Zusammenhang dieser Rechte betrachten darf. Wenn der Bundesverkehrsminister alle über die laufende Geschäftsführung hinausgehenden Akte der Bundesbahn mitzugestalten oder zu genehmigen hat, wenn er insbesondere den Wirtschaftsplan und den Jahresabschluß entscheidend beeinflussen kann und damit die letztlich immer noch entscheidende Finanzgewalt hat, dann bedarf er des zusätzlichen Mittels der Einzelanweisung nicht. Das Recht der Einzelweisung ist noch bedenklicher, wenn es mit der Notwendigkeit begründet wird, die Richtlinien der allgemeinen Politik durchzusetzen. Denn so unbegrenzt im einzelnen diese Richtlinien sein können, so unbegrenzt wäre der Umfang der unmittelbaren Einwirkungsmöglichkeiten des Bundesverkehrsministers. Die Gewährung dieses Rechtes rückt nach Auffassung des Bundesrats die Organisation der Bundesbahn in zu unmittel-

(Minister Renner)

(A) bare Nähe zum Staatsregiebetrieb, den weder der Bundesrat noch die Bundesregierung einrichten will. Es genügt aber nicht zu sagen, daß man einen Regiebetrieb nicht wolle. Man muß die Vorschriften auch so einrichten, daß sie nicht den Regiebetrieb zur Folge haben.

Nebenbei darf ich vermerken, daß die Erfahrungen unserer jüngeren Geschichte gezeigt haben, daß es zum Aufbau eines demokratischen Staates nicht genügt, bei der bewährten Lehre von der **Teilung der Gewalten** stehenzubleiben und die Bereiche der Gesetzgebung in Verwaltung und Justiz säuberlich abzugrenzen. Wir haben genügend erkannt, daß die natürliche Tendenz zur Machtkonzentration in Staat und Wirtschaft dazu zwingt, die Gewalt auch innerhalb des Bereiches der Verwaltung so aufzuteilen, daß ein Höchstmaß von Wirksamkeit bei einem Mindestmaß von Machtzusammenballung erreicht wird. Das ist der letzte Sinn, aus dem heraus der Bundesrat die Macht des Verkehrsministers in diesem Zusammenhang auf das Recht, der Bundesbahn allgemeine Weisungen zu erteilen, begrenzt sehen möchte.

Wenn der Bundesrat diese Auffassung eindeutig vertritt, so hat er sich selbstverständlich — er besteht ja nicht aus Beamten, sondern ebenfalls wie die Bundesregierung aus Politikern — mit der Frage auseinandergesetzt, ob es dem **Bundesverkehrsminister** dennoch möglich ist, seine ihm durch das Grundgesetz auferlegte **politische Verantwortung** zu tragen. Der Bundesrat hat diese Frage bejaht. Es würde zu weit führen, die diese Auffassung begründenden Erwägungen im einzelnen darzulegen. Ich darf mich damit begnügen festzustellen, daß auch der Reichsverkehrsminister in den Jahren 1930 bis 1933 und daß auch die Ver-
(B) kehrsminister in anderen Staaten die politische Verantwortung für die Staatsbahn getragen haben und tragen, ohne eines Einzelweisungsrechtes zu bedürfen — bei welchem Vergleich es nicht entscheidend darauf ankommt, daß die Reichsbahn in den genannten Jahren als selbständige, aus der allgemeinen Reichsverwaltung ausgegliederte Gesellschaft bestand.

Ich darf kurz noch auf einen Einwand hinweisen. Wenn der Herr Bundesverkehrsminister glaubt, die Gestaltung der Beziehungen im Entwurfe des Bundesrates erlaube es ihm nicht, die Verantwortung, die er nach dem Grundgesetz zu tragen habe, auch wirklich zu übernehmen, so muß hierzu gesagt werden, daß die Verantwortung, die das Grundgesetz ihm auferlegt, eben nur im Rahmen des Bundesbahngesetzes, wenn es erlassen ist, bestehen kann.

Ein weiteres wichtiges Kapitel zu dem Thema Bundesbahn und Bund bilden die Finanzen oder genauer gesagt das **Verhältnis von Wirtschaftsplan der Bundesbahn zum Haushaltsplan des Bundes.** Aus dem Grundsatz, über den zwischen Bundesregierung und Bundesrat Einigkeit besteht, daß die Bundesbahn als Sondervermögen des Bundes einer eigenen Wirtschafts- und Rechnungsführung bedarf und daß sie nach kaufmännischen oder betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu führen ist, zieht der Bundesrat weitergehende Folgerungen als die Bundesregierung. In beiden Entwürfen ist der Bundesbahn das Recht eingeräumt, ihre Stimme gegen solche Lasten zu erheben, die ihr aus staatspolitischen Gründen aufgebürdet werden sollen oder ihr schon aufgebürdet sind. In beiden Entwürfen entscheidet — und das ist bei einer bundeseigenen Verwaltung nicht anders möglich — über einen solchen Einspruch der (C) Bundesverkehrsminister oder die Bundesregierung. Der Bundesrat glaubte zunächst in einer automatischen Übernahme etwaiger Fehlbeträge im Jahresabschluß der Bundesbahn auf den Bundeshaushalt die einzig mögliche Sicherung des vorerwähnten Grundsatzes gefunden zu haben. Er war der Ansicht, daß die Bundesregierung bei der Entscheidung über eine die Selbstkosten der Bahn unterschreitende Tarifmaßnahme unausweichlich vor die Gefahr einer Belastung des Bundeshaushalts gestellt werden müßte, um auf diese Weise dafür zu sorgen, daß etwa sozialpolitische Notwendigkeiten und finanzielle Möglichkeiten vor Anordnung und Durchführung der Tarifmaßnahme aufeinander abgestimmt würden. Der Bundesrat hat diese Auffassung auf Wunsch der Finanzminister der Länder aufgegeben. Er hofft, daß das **Einspruchsrecht der Bundesbahn** genügen wird, um den erwähnten Ausgleich herbeizuführen. Er hält diesen Ausgleich deswegen für unerläßlich, weil das Prinzip von der Wahrheit und Klarheit aller öffentlichen Haushalte auch für den Wirtschaftsplan der Bundesbahn gilt, und dieses Prinzip verlangt, daß allgemeine politische Lasten nicht dem nach kaufmännischen Gesichtspunkten zu verwaltenden Sondervermögen aufgebürdet werden. Aus diesen Überlegungen, die nicht zuletzt dem Ziele dienen, die Kreditwürdigkeit der Bundesbahn gegenüber dem In- und Ausland unabhängig vom Bund zu fördern, ist der Bundesrat auch der Auffassung, daß eine **Abgabeverpflichtung gegenüber dem Bunde** jedenfalls gegenwärtig nicht begründet werden sollte und daß die Bedienung der Ausgleichsrücklage, gleichgültig, bis zu welcher Höhe sie vorgesehen wird, nicht in das Ermessen der Bundesregierung gestellt werden darf. (D)

Ich möchte hier auf das Bezug nehmen, was der Herr Bundesverkehrsminister gesagt hat. Er hat sehr richtig ausgeführt, daß man in den vergangenen Zeiten der Bundesbahn Mittel entzogen habe, daß man sie sogar gezwungen habe, technische Entwicklungen einzuschlagen, die nicht im Sinne ihrer Aufgabe lagen. Wenn man das vermeiden will, dann muß man jedenfalls zunächst für eine Reihe von Jahren davon absehen, der Bundesbahn eine Abgabeverpflichtung aufzuerlegen. Sie kann sie nicht leisten, und wenn sie irgendwelche Überschüsse hat, müssen diese zur Instandsetzung und zur Vervollkommnung ihrer Anlagen verwendet werden.

Nachdem ich versucht habe, die Auffassung des Bundesrates über das Verhältnis der Bundesbahn zum Bund in seinen wesentlichen Punkten darzulegen, darf ich nunmehr auf das **Verhältnis der Bundesbahnorgane zueinander** eingehen. Der Bundesrat will bewußt den **Verwaltungsrat der Bundesbahn** sowohl mit einer Überwachungsfunktion wie auch mit einer Entscheidungsfunktion ausstatten. In seinem Entwurf kommt diese überragende Stellung des Verwaltungsrates äußerlich dadurch zum Ausdruck, daß er als erstes der beiden Bundesbahnorgane abgehandelt wird. Der mit diesen Funktionen ausgestattete Verwaltungsrat soll in sich die vielfältigen Interessen des wirtschaftlichen, des sozialen und des politischen Lebens an der Bundesbahn vereinigen. Der einheitliche Ausdruck dieses Interesses ist gegenüber dem rein betrieblichen Moment von so entscheidender Bedeutung — und die von dem Herrn Bundesverkehrsminister genannten Zahlen tun es nachdrücklich dar —, daß der Verwaltungsrat

(Minister Renner)

(A) nicht auf eine mehr oder weniger nachhaltige Beratung des Vorstandes begrenzt werden darf. Die Entscheidungsfunktion des Verwaltungsrats kann auch um so eher hingenommen werden, als einmal seine Mitglieder an Aufträge und Weisungen nicht gebunden sind und als zum andern die Bundesregierung jeden einzelnen Beschluß des Verwaltungsrats unter allgemein politischen Gesichtspunkten unwirksam machen kann, indem der Beschluß entweder beanstandet oder ihm die Genehmigung versagt wird.

Es kann dem Bundesverkehrsminister auch nicht zugegeben werden, daß der **Umfang der Befugnisse des Verwaltungsrates die Schlagkraft der Bundesbahn lähmen** würde. Meine Damen und Herren, das Wort Schlagkraft stammt aus der sportlichen oder militärischen Sphäre. Ich weiß, daß es auch in das Wörterbuch der Verwaltung übergegangen ist. Aber — mir geht es wenigstens so — jedesmal, wenn ich es lese, besagt es an sich nichts, und es bedürfte einer näheren Erläuterung, was damit gemeint ist. Ich glaube, mit diesem Argument ist die Auffassung des Bundesrats über die Befugnisse des Verwaltungsrats nicht widerlegt. Im übrigen liegt die Führung der laufenden Geschäfte eindeutig beim Vorstand; zum anderen hat sich diese Rechtsstellung des Verwaltungsrats in den Jahren von 1924 bis 1937 auf das beste bewährt.

Es ist nun angedeutet worden, daß der **Verwaltungsrat** für **ausländische Einflüsse** eher zugänglich oder — ich will sagen — ein geeigneteres Organ sei als die anderen Organe. Meine Damen und Herren, wenn Sie den § 8 Abs. 3 des Entwurfs des Bundesrats lesen, dann sehen Sie, daß die Mitglieder des Verwaltungsrats deutsche (B) Staatsangehörige sein müssen und daß die Zusammensetzung des Verwaltungsrats genau vorgeschrieben ist. Ich glaube also nicht, daß diese Gefahr irgendwie von Bedeutung sein könnte.

An der vom Bundesrat gewünschten **Zusammensetzung des Verwaltungsrats** ist insbesondere hinsichtlich der Zahl der aus den Bereichen der **Länder** zu wählenden **Vertreter** Kritik geübt worden. Ich darf wohl feststellen, daß diese Kritik nicht berechtigt ist. Die aus den Ländern zu entsendenden zwölf Vertreter im Verwaltungsrat dürfen nicht Mitglieder der Landesregierungen oder der Landesparlamente sein. Auf diese Weise ist, abgesehen von dem freien Mandat, dafür gesorgt, daß der Verwaltungsrat nicht zum Tummelplatz landesegoistischer Interessen wird. Die aus den Ländern zu entsendenden Vertreter werden vielmehr, wie die anderen Angehörigen des Verwaltungsrates auch, die wirtschaftlichen und sozialen Interessen vertreten, mit dem einen Unterschied, daß sie diese allgemeinen Notwendigkeiten unter dem Gesichtspunkt der Gegebenheiten des jeweiligen Landes sehen. Daß auf der andern Seite der Verwaltungsrat durch die vorgegebene Zahl der Länder einen Umfang erhält, der an der Grenze der Arbeitsfähigkeit eines solchen Gremiums liegt, muß hingenommen werden. Ich könnte, wenn ich als Minister eines kleinen Landes aus dem südwestdeutschen Raum in diesem Punkte nicht besonders vorsichtig sein müßte, darauf hinweisen, daß etwa die Anwendung der Artikel 118 und 129 des Grundgesetzes in dieser Hinsicht eine Verminderung mit sich bringen könnte.

(Hört! Hört! rechts. — Abg. Rümmele: Das ist noch umstritten!)

— Ich sage ja: ich bin vorsichtig; ich habe nur gesagt: ich „könnte". (C)

Wenn der Bundesrat im übrigen daran festhält, daß die aus den Ländern zu entsendenden Vertreter auf Vorschlag der Landesregierungen ernannt werden sollen, und die Auffassung der Bundesregierung, die den Bundesverkehrsminister hinsichtlich des Vorschlagsrechts nur an das Benehmen mit den Landesregierungen binden will, für falsch hält, so hängt dies mit seiner Auffassung von der Verteilung der Gewichte zusammen, auf die ich eingangs hinsichtlich des Verhältnisses zwischen Bundesbahn und Bund näher eingegangen bin.

Ich darf noch folgendes hinzufügen. Der Herr Bundesverkehrsminister hat für das gesamte **Personal der Eisenbahn** Worte hohen Lobes gefunden, das sich unermüdlich und in anerkennenswertester Weise für den Wiederaufbau eingesetzt hat. Ich kann mich diesen Worten von ganzem Herzen anschließen, darf aber doch wohl auch bemerken, daß die **Länder** zum **Wiederaufbau der Eisenbahn** auch etwas beigetragen haben. Der Herr Bundesverkehrsminister hat in seinem historischen Überblick darauf hingewiesen, daß sich die Eisenbahnen unter den Ländern außerordentlich gut entwickelt haben. Wenn also die Länder schon in der Jugend der Bahn — wenn ich so sagen darf — tätig waren und sie betreut haben und nach dem Kriege den Patienten mit pflegten, dann ist es eigentlich nur ein menschlich gerechtfertigtes Verlangen, wenn sie durch Vertretung im Verwaltungsrat auch künftig am Schicksal dieses Pfleglings teilhaben wollen.

Ich komme zum Schluß zu den in Einzelheiten voneinander abweichenden Auffassungen über die Einrichtung des **Vorstands.** Er soll nach Auffas- (D) sung des Bundesrats aus einem Generaldirektor, seinem Stellvertreter und den Leitern der Abteilungen der Hauptverwaltung bestehen. Der Vorstand als solcher soll die Verantwortung für die Geschäftsführung der Deutschen Bundesbahn tragen. Die Vorstandsmitglieder vertreten, soweit sie Abteilungsleiter sind, die Belange ihrer Abteilungen nicht als solche, sondern unter dem Gesichtspunkt ihrer Gesamtverantwortung. Nur bei Meinungsverschiedenheiten gibt die Stimme des Generaldirektors den Ausschlag. Ob diese Stellung des **Generaldirektors** zu der vom Bundesverkehrsminister so genannten monokratischen Spitze führt oder ob sich in der Praxis des Vorstandes ein echtes Kollegialprinzip entwickelt, wird letztlich von den Persönlichkeiten abhängen, die den Vorstand der Deutschen Bundesbahn bilden werden. Im übrigen bitte ich um Entschuldigung, wenn ich darauf hinweise: Bei dem Vorschlag der Bundesregierung ist eigentlich auch eine monokratische Spitze vorhanden, wenn man Einzelweisungen zuläßt; bloß ist diese Spitze noch ein bißchen höher als beim Vorschlag des Bundesrats.

Mit dieser **Konstruktion des Vorstandes** glaubt der Bundesrat den Notwendigkeiten entsprechen zu können, die sich aus dem Zusammentreffen jeweils wechselnder Persönlichkeiten im Vorstand ergeben. Die von der Bundesregierung vorgelegte Lösung aber hält der Bundesrat für unzureichend, nicht so sehr deswegen, weil ein Drei-Männer-Kollegium für die Leitung eines Riesenunternehmens ungeeignet wäre — das will der Bundesrat gar nicht behaupten —, als vielmehr deswegen, weil das **Kollegialitätsprinzip** nicht folgerichtig durchgeführt ist. Wenn die Verantwortung für die Geschäftsführung der Bundesbahn drei

(Minister Renner)

(A) Männern übertragen wird, dann müssen diese wissen, daß sie aufeinander und auf die Angleichung ihrer etwa gegenteiligen Standpunkte angewiesen sind. Andernfalls wird ihre Einigungsbereitschaft von vornherein entscheidend geschwächt und damit das Kollegialitätsprinzip in sich unwahr. Wenn überdies die Möglichkeit besteht, ihren Stimmen durch eine jederzeit abänderbare, von innen und von außen her beeinflußbare Verwaltungsordnung verschiedenes Gewicht zu verleihen, dann wird die Entscheidung über die Bildung eines so wichtigen Gremiums aus dem Bereich des Gesetzes in den Bereich von Verwaltungsmaßnahmen verlagert. Einer solchen Verlagerung sollte der Gesetzgeber in einem so entscheidenden Punkt seines Gesetzgebungswerkes nicht zustimmen.

Völlig ausgeschlossen aber erscheint der in der Begründung zum Regierungsentwurf angedeutete Weg, im Konfliktsfalle die Entscheidung aus dem Vorstand hinauszuverlegen. Dies müßte zwangsläufig zu einer Verschleierung der Verantwortung führen. Will der Gesetzgeber einen Konfliktsfall in dieser Richtung lösen, so muß er im Gesetz selber eine Schiedsinstanz schaffen.

Meine Damen und Herren! Die Tatsache, daß Ihnen zur Neugestaltung der Rechtsverhältnisse der Deutschen Bundesbahn wie auch zu der Frage des Güterkraftverkehrs, auf die wir nachher einzugehen haben werden, **gleichzeitig zwei Vorlagen,** eine Initiativvorlage des **Bundesrates** und ein Entwurf der **Bundesregierung,** vorliegen, ist ungewöhnlich. Ich glaube nicht, daß der sachlich schnellen Erledigung gesetzgeberischer Probleme gedient wäre, wenn sich hieraus eine Übung entwickeln sollte.

(B) (Sehr richtig! bei der FDP.)

Andererseits bin ich der Meinung, daß die Regierung des Landes Nordrhein-Westfalen gut daran getan hat, mit ihrem Antrag vom 9. Dezember 1949 im Plenum des Bundesrates die Lösung der dringenden Aufgabe, der Deutschen Bundesbahn endlich wieder eine einheitliche gesetzliche Grundlage zu geben, aufzugreifen und voranzutreiben. Angesichts der hervorragenden Bedeutung, die diese Materie für den Verkehr und die Verkehrspolitik der nächsten Jahre haben werden, bin ich auch der Überzeugung, daß die selbständige Durchführung zweier in wichtigen Fragen voneinander abweichender Auffassungen in besonderen Entwürfen die Thematik klarer als sonst erkennen läßt, die Arbeit dieses Hohen Hauses und seiner Ausschüsse erleichtern und die Angelegenheit zu einem guten und hoffentlich baldigen Abschluß bringen wird.

(Beifall bei der SPD.)

Vizepräsident Dr. Schäfer: Ich eröffne die Aussprache. Der Ältestenrat hat für die Aussprache eine Gesamtredezeit von 120 Minuten vorgesehen. — Es erhebt sich kein Widerspruch. Ich stelle Ihre Zustimmung fest.

Das Wort hat Herr Abgeordneter Rümmele.

Rümmele (CDU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Nachdem der Herr Bundesverkehrsminister und der Herr Verkehrsminister von Südwürttemberg-Hohenzollern als Vertreter des Bundesrates — selbstverständlich jeweils von ihrem Standpunkt aus — ausführlich auf die Vorlagen eingegangen sind, will ich mich bemühen, meine Redezeit von 25 Minuten nicht auszunützen. Das erfordert dann allerdings, um doch noch die wichtigsten Punkte herauszuarbeiten und zu zeigen, wie meine Fraktion der CDU/CSU zu einigen Dingen Stellung bezogen hat, den sogenannten Telegrammstil. (C)

Ich darf noch eine Vorbemerkung machen. Ich glaube, wir können heute in diesem Hohen Hause nicht alle Punkte grundsätzlich festlegen — meine Fraktion tut das z. B. nicht —, weil die Sachverständigen der Fraktionen für Verkehrsfragen im Verkehrsausschuß sitzen und dort eine gründliche Beratung vornehmen werden. Bei der Problematik dieser Dinge wird man beide Entwürfe gegeneinander abwägen müssen. Es sind nämlich in beiden Entwürfen, sowohl in dem des Bundesrates als auch in dem des Bundesverkehrsministers, der Bundesregierung, Punkte enthalten, denen man absolut zustimmen kann. Erfreulicherweise enthalten die beiden Entwürfe viele Punkte, in denen sie im Grunde genommen keine großen Unterschiedlichkeiten aufweisen. Mit diesen Punkten werden der Verkehrsausschuß und zum Schluß auch das Plenum des Bundestages natürlich am leichtesten fertig werden.

Besonders freue ich mich und darf namens der Fraktion die Zustimmung und den Dank der CDU ausdrücken, daß beide Herren Minister dem **Personal der Bundeseisenbahn, der Ländereisenbahn** und der bizonalen Bahn für die ganz besonders hervorragenden Verkehrs-, Arbeits- und **Dienstleistungen** sowie für die **Pflichttreue** Dank gesagt haben. Ich glaube, dem kann sich das ganze Haus anschließen, denn es ist tatsächlich eine Feststellung ganz nüchterner Art. Die Bahn hat den größten Trümmerhaufen aufzuweisen gehabt. Kein Mensch, auch wir nicht, hätte angesichts des Trümmerhaufens aus dem Jahre 1945 geglaubt, daß man (D) die Bahn so schnell und so gut wieder aufbauen könnte. Daß dafür auch die Länder ihren Dank verdienen, versteht sich am Rande. Ich selbst bin Süddeutscher und darf darauf hinweisen, daß es für einen Süddeutschen immer sehr nett ist, wenn er hört, daß die südwestdeutschen Eisenbahnen bei der Beurteilung der Verkehrsverhältnisse und der Verkehrsprobleme, auch in finanzieller Hinsicht, ebenso bezüglich der Behandlung der Menschen im Betrieb von maßgebenden Stellen ein besonderes Lob bekommen. Das aber nur nebenbei.

Die Problematik der beiden Gesetzentwürfe wird sich zeigen in den Fragen **Präsidial- oder Kollegialsystem,** also in der Leitung, also ob Generaldirektor, stellvertretender Generaldirektor, ihnen beigeordnet Direktoren der Abteilungen, oder das andere System, das man schließlich Kollegialsystem nennen kann. Hier hätten drei Generaldirektoren mit gleichen Rechten die Bundesbahn der Zukunft zu führen. Sie hätten also, sagen wir einmal, die größere Entscheidungsbefugnis und Vollmacht gegenüber dem Verwaltungsrat, auch gegenüber dem Verkehrsminister bezw. gegenüber der Bundesregierung. Ich persönlich habe die Zeit von 1924 bis 1933 an bestimmter Stelle miterlebt und erinnere mich lebhaft an die Tage, als der Herr Generaldirektor Dr. Dorpmüller in Berlin seines Amtes waltete, sein Stellvertreter Dr. Weyrauch war und als der Großindustrielle Herr von Siemens damals der Vorsitzende des Verwaltungsrats der Reichsbahngesellschaft gewesen ist. Eines aber ist in der Begründung des Verkehrsministers bei dieser Sache auch zu beachten. Damals war die Bundesbahn tatsächlich noch ein

(Rümmele)

(A) Monopolbetrieb — Reichsbahn geheißen —; eine Konkurrenz, die wir heute zwischen Schiene und Straße kennen, gab es ja damals schon aus rein technischen Gründen fast überhaupt nicht. Ferner: Zerstörungen größerer Art waren damals nicht gegeben. Die Bahn war intakt von Ost nach West, von Nord nach Süd, sie hatte lediglich eine einmalige Blutabgabe des Lokomotiv- und Wagenparks; allerdings haben auch die Dawes- und später Youngplanbelastungen, die beachtlich waren, der Reichsbahn Fesseln auferlegt.

Es kommt aber noch dazu: Man muß bei der Frage, ob daß eine oder das andere System in der Leitung richtig ist, schließlich auch davon ausgehen, ob man die Menschen hat, die so überragend sind, daß sie einen solchen Posten ausfüllen könnten. Es wird von vielen Kollegen im Verkehrsausschuß, bestimmt aber auch in diesem Parlament gefragt werden: Wo ist der überragende **Verkehrs- und Verwaltungsfachmann** mit den charakterlichen und sozialen Eigenschaften, der diesem Unternehmen als **Generaldirektor,** als erster Mann an der Spitze, vorsteht? Haben wir den Mann, haben wir den passenden Stellvertreter? Wenn ja, dann ist die Frage selbstverständlich leichter zu beantworten.

Auf der andern Seite ist es auch nicht umstritten, daß der Bundesbahn der Zukunft natürlicherweise ganz besonders große Aufgaben gegeben sind; z. B. im Betrieb, im Verkehrs-, Werkstätten-, Bau-, Finanz-, Rechtswesen und nicht zu vergessen in der Sozial-, Arbeiter-, Beamten- und in der Wirtschaftspolitik. Ist es da nicht unter Umständen besser, daß sich drei Männer in diese Verantwortung teilen und einer der primus inter pares, also (B) der Erste unter Gleichen ist. Er müßte allerdings auch so halbwegs Generaldirektorcharakter an der ersten Stelle haben. Denn er dürfte nicht überstimmt werden. Würde er überstimmt, dann ist unter Umständen auch der Konflikt gegeben. Konfliktsmöglichkeiten liegen ja schon in den Problemen. Ich glaube, das bedarf ernster Prüfung. Wir werden im Verkehrsausschuß, auch in diesem Hohen Hause ja vergleichen und abwägen können. Dabei werden wir von vornherein auf zwei weitere Fragen stoßen: Befugnisse des Verwaltungsrates, Katalog der Dinge, die er zur Beschlußfassung hat, aber auch Regelung der Befugnisse des Herrn Bundesverkehrsministers und der Regierung.

Ich darf zuvor noch eine Bemerkung zur **Leitung des Unternehmens** machen. Wir haben auch in der Privatindustrie in vielen Unternehmen, die einige tausend oder zehntausend Menschen beschäftigen, Dreiteilung. In dieser Dreiteilung aber haben wir auch etwas Soziales, das wir sehen und das wir auch fordern müssen. Es ist in der Regel so, daß erstens ein kaufmännischer Direktor, zweitens ein technischer und drittens der sogenannte Sozialdirektor vorhanden sind. So hat es sich vor allem in Rheinland-Westfalen in der Schwer-, Montan- und Kohleindustrie eingebürgert. Im größten Betriebe in Deutschland und in der Welt — es gibt keinen größeren Betrieb als die Bundesbahn, weil sie in sich geschlossen dasteht — sollten diese an sich guten Gewohnheiten beispielgebend sein. Ich hielte es für durchaus richtig, vertretbar und sogar notwendig, wenn wir für die **Bundesbahn** zu einem **Dreimänner-System** kommen sollten, die Aufgaben aufzuteilen auf einen Betriebsfachmann, der sich mit dem Verkehrs-, Bau- und Werkstättenwesen zu befassen hätte, auf einen Finanzfachmann, der auch das Rechtswesen zu bearbeiten hätte, und auf einen Fachmann für Soziales, das Personalwesen sowie Wirtschaftsfragen und was dazu gehört. (C)

Zum **Verwaltungsrat.** Bezüglich des Verwaltungsrates haben die beiden Gesetzentwürfe auch etwas Einheitliches, und zwar die Zahl von 29 Mitgliedern. Ferner die Zahl der 12 Ländervertreter. Das sind die darin enthaltenen einheitlichen Festlegungen, die durch die Frage, wer diese Verwaltungsratsmitglieder stellt, nicht wesentlich berührt werden. Das sind nur kleine Unterschiedlichkeiten.

Ein Schönheitsfehler ist im Gesetzentwurf des Bundesrates, der auch sachlich nicht tragbar ist; denn neben den 12 Ländervertretern sind vorgesehen 6 Vertreter der Wirtschaft, 2 Vertreter der Landwirtschaft, 3 Vertreter der Verkehrswissenschaft, 3 Vertreter der Finanzwissenschaft und nur 5 Vertreter des Personals oder der Gewerkschaften. Wenn wir im Zeitalter des Ringens um die **Mitbestimmung** schon das Angebot der Unternehmerverbände selber haben, daß ein Drittel der Mitglieder der Aufsichts- oder Verwaltungsräte — oder wie man sie nennen mag — dem Personal zugehören sollen, dann finde ich hier eigentlich in der Entwicklung nicht den richtigen Sinn. Wir müssen doch mindestens in dem Betrieb, der dem Staat gehört — auch wenn er nicht reiner Staatsbetrieb ist, sondern eine neue kaufmännische Form erhalten soll, der aber immerhin Besitz des Staates ist —, dem **Personal** oder den **Gewerkschaften** nicht weniger Einfluß im wichtigsten Organ geben, als das die Privatindustrie schon tut. Wenn man von 29 Verwaltungsratsmitgliedern ausgeht, dann hat man schon eine so hohe Zahl, daß man, wenn man sie noch erhöhen würde, zu einem Gremium käme, das vielleicht die Arbeitsfähigkeit verlöre. Meiner Fraktion erscheint es deshalb richtig, den alten Gedanken, der zuerst im Bundesratsentwurf des (D) Landes Nordrhein-Westfalen enthalten war, nämlich die Zahl von 18 Verwaltungsratsmitgliedern wieder aufzunehmen, mindestens ernsthaft zu prüfen und zu überlegen. Auch die dortige Dreiteilung: 6 vom Bundesrat, 6 vom Bundestag und 6 aus der Wirtschaft zu nehmen, erscheint jedenfalls der Nachprüfung wert. Ich gehe auch davon aus, daß man den **Ländern,** und zwar allen zwölf, eine **Vertretung** geben muß; denn sie haben, ich möchte sagen, durch die Betreuung der Bahnen ein historisches Recht. Auch sind die Gegebenheiten der Länder unterschiedlich. Sie sollten deshalb durchaus vertreten sein. Man könnte das Problem des Verwaltungsrats mit 18 Köpfen auch so lösen, daß innerhalb dieser 18-köpfigen Vertretung eben zwölf Vertreter aus den einzelnen Teilen Deutschlands sein müssen. Das ist schwieriger als bei dem jetzigen System, es ist aber nicht undurchführbar. Man könnte beides tun und könnte einen kleineren Verwaltungsrat bestellen, der arbeitsfähiger, beweglicher, schneller und aktiver wäre.

Die beiden Gesetzentwürfe enthalten in einem Punkt eine große Meinungsverschiedenheit, nämlich darin: wieviel **Zuständigkeit** soll der **Bundesverkehrsminister** haben? Hat er ein allgemeines Weisungsrecht oder eine Einzelanweisungsbefugnis? Und wieviel Beschlußrechte sollen dem Verwaltungsrat vorbehalten bleiben? Das ist die große Meinungsverschiedenheit, und da kann ich mir denken, daß wir Punkt für Punkt durchsehen und vergleichen müssen. Es ist sehr wohl denkbar, daß wir den Entwurf der Bundesregierung im Sinne größerer Befugnisse des Verwaltungsrats erweitern, ohne daß wir den der Regierung zustehenden Einfluß so schmälern, daß es untragbar ist. Denn der Verkehrsminister ist eben der Minister für

(Rümmele)

(A) alle Verkehrszweige und hat die Verantwortung vor diesem Hohen Hause und der Regierung zu tragen. Wie der Verkehrsminister heißt, wer ihn stellt, ist dabei nicht das Entscheidende. Minister kommen und gehen, aber auch Verwaltungsratsmitglieder kommen und gehen unter Umständen.

Wir können also nur rein sachlich das herausstellen: die Regierung muß den ihr zustehenden Einfluß behalten; denn die Deutsche Bundesbahn darf kein Betrieb werden, der nur kaufmännisch geleitet und verwaltet wird. Amerika ist nicht Deutschland. Wenn die amerikanischen privaten Eisenbahngesellschaften nicht mehr durchkommen, dann prüfen sie, ob Nebenstrecken noch rentabel sind. Sind die Nebenstrecken nicht rentabel, dann legt man sie still und befährt sie einfach nicht. Die **Bahnen in Deutschland** sind historisch anders gewachsen. Unsere Bahnen sind doch praktisch **für die Wirtschaft** und zur Erschließung aller Gegenden erbaut worden. Sie befruchten die Wirtschaft, sie regen an; sie können einer Wirtschaft aber auch schaden. Stellen Sie sich bitte einmal vor, das deutsche Volk würde als Folge einer rein wirtschaftlich-kaufmännischen Denkform erleben müssen, daß eine Nebenbahn eingestellt würde, weil sie Zuschußbetrieb ist — und es gibt eine ganze Menge derartiger Strecken —, dann möchte ich einmal den Sturm sehen, der auch über die Abgeordneten dieses Hauses losginge, die so etwas ermöglichten.

Das wollen beide Entwürfe nicht. Auch wir wollen es nicht. Damit die Dinge im Lot bleiben und damit auch die sozialen Möglichkeiten in der Frage der Tarifgestaltung bei den Wochenkarten, bei den verbilligten Tarifen für Schüler, für Angestellte, für Kranke, Arme, Flüchtlinge und für viele andere Gruppen erhalten bleiben, müssen wir doch
(B) den Einfluß der Regierung haben, ohne daß den kaufmännischen Erfordernissen Abbruch getan wird.

Man wird dabei im Sinne der Gutachten durchaus daran denken können, **Verwaltungsvereinfachung** in größerem Ausmaß durchzuführen. Es ist nicht notwendig, daß man einen Betrieb, auch wenn er so groß wie die Bundesbahn ist, mit zuviel Bürokratie belastet. Es ist auch nicht notwendig, daß man zuviel Statistik treibt. Es ist notwendig, daß ein solcher Betrieb immer unter einem gewissen Druck steht, um die besten fachlichen und sachlichen Leistungen herauszuholen. Es sind Gelder nötig, um die Bundesbahn auszubauen, zu elektrifizieren, die Schnelligkeit zu erhöhen, für größte Betriebssicherheit, für Sauberkeit und andere Dinge zu sorgen.

Wir dürfen bei dieser Gelegenheit dankbar anerkennen, daß die **Deutsche Bundesbahn das sicherste Beförderungmittel** der Welt ist. Wenn man die Unfallzahlen im Autoverkehr, aber auch im Seeverkehr — vom Luftverkehr gar nicht zu reden — ansieht, muß man schon sagen: wer auf der Bahn fährt, fährt so sicher, wie nur irgendwie denkbar. Wenn irgendwie etwas passiert, dann ist das tatsächlich eine so seltene Ausnahme, daß sie kaum ins Gewicht fällt.

Ich will auf viele andere wichtige Fragen mit Rücksicht auf gewisse Ermüdungserscheinungen in diesem Hohen Hause nicht eingehen und zu der ausführlichen Begründungen der Herren Minister zu den beiden Gesetzentwürfen nur sagen, daß wir beiden Stellen nur dankbar sein können. Die Dinge sind jetzt im Werden. Die Bundesbahn muß auch bald auf den Füßen stehen. Das Bundesbahngesetz muß bald im Ausschuß bearbeitet und im Plenum verabschiedet werden. Seit Bestehen des Bundes (C) ist immerhin eine Zeit von fünf Vierteljahren vergangen. Wir müssen jetzt klare Verhältnisse haben. In allen zu prüfenden Fragen werden sich die Fraktion der CDU/CSU und ihre Mitarbeiter davon leiten lassen, daß auch der Verkehr keine in sich geschlossene Sache ist, sondern nur ein Stück der deutschen Volkswirtschaft, und daß der Verkehr nicht sich selber, sondern dem deutschen Volke dient.

Ich habe zum Schluß noch einen Wunsch. Wenn man dem Eisenbahnpersonal, den Beamten, Angestellten und Arbeitern den Dank ausspricht und wenn ich mich namens meiner Fraktion dem Dank angeschlossen habe, so ist das ein schönes Bekenntnis. Wir würden wünschen, daß zu diesem schönen Bekenntnis von seiten der Bundesbahnverwaltung dadurch noch mehr Erkenntlichkeit gezeigt werden könnte, daß man den Forderungen, die jetzt von dem **Personal** auch bezüglich der **Erhöhungen** der Bezüge erhoben worden sind, möglichst bald Rechnung trägt. Wie ich höre, sind gewisse Vorarbeiten im Gange und gewisse Möglichkeiten zugesagt. Unsererseits soll alles geschehen, um fruchtbar mitzuarbeiten. Wir wollen hoffen, daß wir zusammen eine Lösung finden, die nicht nur uns in diesem Hause, sondern auch das ganze deutsche Volk befriedigt und eine wirtschaftliche Entwicklung im Verkehr herbeiführt, die nicht eine Schmutzkonkurrenz bewirkt, sondern einen edlen Leistungswettbewerb zwischen den Verkehrsträgern ermöglicht.

(Beifall bei der CDU.)

Vizepräsident Dr. Schäfer: Das Wort hat der Abgeordnete Jahn.

Jahn (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und (D) Herren! Ich möchte kein Kolleg über die Vergangenheit der Bundesbahn halten, sondern für die Zukunft versuchen, das gesetzliche Mittel mit schaffen zu helfen, das nun einmal für das größte Verkehrsunternehmen der westdeutschen Republik erforderlich ist, um unserer zerstörten Wirtschaft wieder auf die Beine zu helfen. Durch die Auswirkungen des Krieges sind wir zu einer völligen Überprüfung unserer **verkehrswirtschaftlichen** Lage gezwungen. Die grundlegende Wandlung unserer Raum-, Wirtschafts- und Sozialstruktur zwingt uns zur Anpassung der Verkehrswirtschaft an diese völlig veränderte Wirtschaftslage im allgemeinen. Wie groß das Interesse der Öffentlichkeit an dem hier behandelten Thema ist, zeigen zur Genüge die Pressekommentare und die ausreichende Pressediskussion. Sie war dem Regierungsentwurf gegenüber zum Teil sehr kritisch. Um es vorweg zu sagen: wir sind mit der Konzeption des Entwurfs des Bundesrates mehr einverstanden als mit der der Regierungsvorlage.

Bevor ich auf Einzelheiten eingehe, möchte ich noch folgendes sagen, um die Wichtigkeit und Notwendigkeit einer gesetzlichen Regelung der **Bundesbahn** noch einmal zu unterstreichen. Das Anlagekapitel beträgt nach meiner Schätzung etwas mehr, als der Herr Bundesverkehrsminister angab. Ich glaube, es beläuft sich zur Zeit mindestens auf 11,9 Milliarden Mark. Die Länge der Bundesbahn entspricht der der englischen Eisenbahnen mit rund 32 000 Betriebskilometern. Uns stehen im Augenblick zur Verfügung: 9200 betriebsfähige Lokomotiven, 336 elektrische Lokomotiven, an gebrauchsfähigen Güterwagen, die im nächsten Frühjahr höchstwahrscheinlich nicht mehr so gebrauchsfähig sind, 250 514 und an Personenwagen 16 250. Dazu

(Jahn)

(A) tritt ein Jahresumsatz von rund 3½ Milliarden Mark, und in diesem größten Unternehmen ist über eine halbe Million Menschen beschäftigt. Diesen Menschen ist bereits der **Dank** für ihr selbstloses Arbeiten ausgesprochen worden. Ich habe auch von dieser Stelle aus schon einmal den braven **Eisenbahnern** gedankt. Sie möchten aber etwas mehr sehen als nur Dank.

(Sehr gut! bei der SPD.)

Auch in diesem kommenden Gesetz wollen sie etwas mehr sehen; denn wir betrachten diese Gesetzesvorlage unter dem Gesichtswinkel der Durchführung des **Mitbestimmungsrechtes** in der Wirtschaft.

(Sehr gut! bei der SPD.)

Bei der **Bundesbahn** sind — um zu unterstreichen, wie notwendig es sein wird, eine Rechtskonstruktion zu schaffen, die dieselbe kreditwürdig macht — heute an **Verbindlichkeiten** vorhanden: langfristige 515,8 Millionen, mittelfristige 3,3 Millionen, kurzfristige 617,98 Millionen, insgesamt also an Verbindlichkeiten 1 137 102 531 DM. Das sind schwere Belastungen, die doppelt zu Buch schlagen, wenn wir uns vor Augen führen, daß für die Beseitigung der Kriegsschäden noch 1 147 000 000 DM und für die Aufholung des Unterhaltungs- und Nachholbedarfs 1 478 000 000 DM erforderlich sein werden und daß für die Betriebsentwicklung und den Neubau noch einmal 1½ Milliarde DM veranschlagt sind, also rund 4 125 000 000 DM. Das scheint mir die Bedeutung dieses Unternehmens noch einmal zu unterstreichen und die Verantwortung aufzuzeigen, die alle Parteien in diesem Hohen Hause zu tragen haben, wenn wir eine Gesetzesvorlage verabschieden sollen, die der derzeitigen Notwendigkeit in der Fortentwicklung der deutschen Wirtschaft und den sozialen Bedürfnissen des in diesem (B) Unternehmen beschäftigten Personals Rechnung trägt.

Die **Kriegsschäden** betrugen wertmäßig rund 2 Milliarden Mark; sie sind etwa zu 1 Milliarde bereits behoben. Es war dem opferwilligen Einsatz des Personals der Bundesbahn möglich, diese Arbeit zu leisten, weil wir eine uneigennützige **Hilfe des amerikanischen Eisenbahnpersonals** in Gestalt von 210 Zentnern Kleidungsstücken und einigen tausend Care-Paketen erhalten haben, die in dieser Zeit notwendig waren, wie es jeder von uns am eigenen Leibe verspürt hat, um überhaupt die Arbeit leisten zu können. Für diese uneigennützige Hilfe des amerikanischen Volkes, insbesondere des einen genannten Teiles, möchte ich von hier aus meinen herzlichsten Dank aussprechen. Das gilt nicht für den **Osten,** wo unter der Eisdecke des kalten Krieges jede soziale Neuregung erstickt wird.

(Zuruf von der KPD: Das stimmt ja nicht!)

— Dafür können wir Beweise antreten! — Ich glaube also, daß wir aus den beiden Entwürfen, die sich im wesentlichen in der Ausgestaltung der Organe, nämlich dem Vorstand und dem Verwaltungsrat, unterscheiden, in den Ausschußberatungen das brauchbarste Instrument zu machen versuchen müssen, dessen wir bedürfen. Ob das **Präsidialsystem** oder das Kollegialsystem durchgeführt werden wird, möchte ich im Augenblick den Beratungen der Sachverständigen im Ausschuß vorbehalten und möchte hier nicht vorgreifen. Eine Forderung aber stellen wir, die ich dem Herrn Bundesverkehrsminister bereits anläßlich unserer Gewerkschaftstagung in Gelsenkirchen unterbreitet habe, nämlich die Forderung, daß bei der Bildung des **Vorstandes** der Posten des **Sozialdirektors** geschaffen wird. Das Wertvollste, was wir aus dem Zusammenbruch gerettet haben, ist die Arbeits- (C) kraft. Wir wünschen nicht nur, daß den Trägern der Arbeitskraft hier Dank und Lob gespendet, sondern daß die Einrichtungen geschaffen werden, die nach unserer Auffassung für die Betreuung dieses wertvollsten Produktionsmittels nun einmal wirklich unbedingt erforderlich sind.

Der **Verwaltungsrat** soll nach beiden Entwürfen aus 29 Köpfen bestehen. Mir scheint das ein zu schwerfälliger Apparat zu sein. Ich glaube auch nicht, daß die **Zusammensetzung** des Verwaltungsrats, wie uns in den Vorschlägen vorgelegt, sehr glücklich ist, sondern hier wird sich erweisen müssen, ob das Hohe Haus bereit ist, die allseitig anerkannte These von der Gleichberechtigung von Arbeit und Kapital auch wirklich durchzuführen. Wir stehen jendenfalls auf dem Standpunkt, daß der Verwaltungsrat ein echter mitbestimmender Apparat sein muß, in dem die Gewerkschaften als die berufenen Vertreter der Arbeitskraft ein entscheidendes Wort mitzureden haben müssen. Wir können uns vorstellen, daß sich der Verwaltungsrat analog dem Vorschlag des ehemaligen Wirtschaftsrats aus 18 Personen zusammensetzt, 6 davon Vertreter der Wirtschaft, 6 Vertreter der Gewerkschaften und 6 Vertreter der öffentlichen Hand. Das, glaube ich, würde eine Zusammensetzung geben, die es uns gestatten würde, keine Interessentenpolitik einzelner Gruppen in diesem größten Unternehmen der westdeutschen Republik zu treiben, sondern wirklich das Gesamtinteresse der deutschen Wirtschaft und damit des deutschen Volkes dadurch wahrnehmen zu lassen.

Es scheint mir auch erforderlich zu sein, daß die **Aufgaben und Befugnisse des Verwaltungsrats** mindestens in dem Maße festgelegt werden müssen, wie sie der Vorschlag des Bundesrats festgehalten hat. (D)

Dann muß eine scharfe Trennung zwischen Aufsicht und Leitung durchgeführt werden. Ich habe den Eindruck, daß die **Aufsichtsbefugnisse des Herrn Bundesverkehrsministers** zu groß sind. Ich glaube, die Aufgaben des Herrn Bundesverkehrsministers liegen wesentlich darin, daß er die endlich überfällige **Koordinierung der vier Verkehrsträger** energisch in die Hand nimmt und zu einem Ergebnis führt.

(Sehr gut! bei der SPD.)

Das, glaube ich, wird seine ganze Kraft in Anspruch nehmen. Wir wollen hoffen, daß es möglich ist, zu einer Verständigung der Parteien über die Mitbestimmung des Verwaltungsrats auf der einen und über die Trennung von Leitung und Aufsicht auf der anderen Seite zu gelangen. Dadurch scheint mir die Kreditwürdigkeit der Bundesbahn in ihrer neuen Form am besten garantiert zu sein.

Was mir in diesem Zusammenhang noch wichtig erscheint, das ist die Frage der **Abgaben der Bundesbahn an den Bund.** Diese Frage sollte erst endgültig beantwortet werden, wenn die Bundesbahn in der Lage ist, wieder eine Rendite abzuwerfen.

(Abg. Rümmele: Sehr richtig!)

In diesem Zusammenhang aber werfe ich die Frage auf: Wenn schon diese Gedankengänge bei der Würdigung der Formulierung des Gesetzentwurfs eine Rolle zu spielen haben, wieso können dann heute noch die politischen Lasten wie die 72,6 Millionen DM für Pensionen an Heimatvertriebene, die 54,2 Millionen DM für Kriegsopferentschädigungen — für die wir ja heute morgen in bewundernswerter und schöner Einmütigkeit die gesetzlichen Bestimmungen beschlossen haben — und die ungefähr 60 Millionen DM an Mindereinnah-

(Jahn)

(A) men für Sozialtarife der Bundesbahn zur Last gelegt werden? Sollte nicht auch hier eine endgültige Bereinigung stattfinden, damit ein gesunder finanzieller Start des neuen Unternehmens gewährleistet ist? Das sollte bei der Beratung im Ausschuß für Verkehrswesen mit zur Richtschnur unseres Handelns werden.

Ich wünsche also der Bundesbahn soviel Aufsicht wie notwendig, aber soviel Freiheit wie möglich, damit sie ihre Aufgaben im Interesse nicht nur der deutschen Wirtschaft, sondern — darin stimme ich dem Herrn Bundesverkehrsminister bei — im Interesse Europas erfüllen kann; denn auch wir stehen auf dem Standpunkt, daß es dringend notwendig ist, eine **europäische Verkehrsbehörde** zu schaffen. Sie liegt aber noch in einiger Zukunft, und über sie sich zu unterhalten wird an anderem Orte die Möglichkeit sein.

Ich möchte zusammenfassen, um Ihre Zeit nicht übermäßig lange in Anspruch zu nehmen. Der **Vorschlag des Bundesrates** bedeutet in etwa eine Selbstverwaltung, die wir anstreben müssen. Als Verwaltungsorgan versucht er einen dreigliedrigen, mit Entscheidungsbefugnissen ausgestatteten Vorstand und einen überwachenden, in allen Fragen von allgemeiner Bedeutung und in wichtigen Einzelfragen zur Entscheidung berufenen **Verwaltungsrat** zu etablieren. Der Bundesverkehrsminister hat nach diesem Vorschlag wohl starke Aufsichtsbefugnisse — und auch wir legen besonderen Wert darauf, daß er darüber nicht hinausgehen kann —, kann aber allgemeine Weisungen an das Unternehmen nur im Rahmen seiner politischen Verantwortung treffen. Damit scheint mir die Trennung von Aufsicht und Leitung durchgeführt zu sein.

(B) Demgegenüber stellt das im **Regierungsentwurf** ausgesprochene relative **Prinzip der Autonomie** keine echte Selbstverwaltung dar. Die vorgesehenen Organe sind bewußt schwach gehalten. Die sogenannten Entscheidungen seines Verwaltungsrats beziehen sich nur auf einzelne, genau festgelegte Gegenstände und bereiten lediglich die Entscheidungen des Ressortministers vor, so daß der **Verwaltungsrat** praktisch nur eine beratende Funktion hat. Das zur Leitung des Unternehmens bestimmte dreigliedrige **Direktorium** ist lediglich zur gesamten Hand berechtigt und verpflichtet, verlangt also Einstimmigkeit seiner Beschlüsse. Nimmt man hinzu, daß der Ressortminister neben dieser entscheidenden Stellung gegenüber den beiden Organen auch noch ein allgemeines und besonderes Anordnungsrecht beansprucht, so kann man die vorgesehene Lösung nur als ein **verkapptes Staatsbahnsystem** mit einer unklaren Vermischung von Aufsicht und Leitung bezeichnen. Zudem ist es undemokratisch, da es die in diesem System vorgesehene Mitwirkung der Volksvertretung nicht kennt,

(Sehr wahr! links)

sondern alle Anordnungs- und Aufsichtsbefugnisse in der Ministerialinstanz zusammenströmen und endigen läßt.

(Sehr richtig! links.)

Diese als **Staatsbürokratie** zu bezeichnende Organisationsform wird sich hemmend für den Ablauf von Betrieb und Verkehr auswirken.

Im übrigen zerspaltet das über der Hauptverwaltung stehende Direktorium die Zentrale an sich. Es wird eine **Dreiteilung der Zentrale**, nämlich in Hauptverwaltung, Direktorium und Ministerium, konstruiert, eine bisher nirgends erprobte Lösung. Das würde aber, abgesehen von (C) den zahllosen Unklarheiten für die Öffentlichkeit, zu einer Aufblähung des Apparates führen, den wir durch eine gesunde Verwaltungsreform auf das richtige Maß beschränken sollten. Jedenfalls gehören diese Organisationseinrichtungen, wie sie da vorgesehen sind, nach unserer Auffassung nicht in ein für die Dauer bestimmtes Gesetz, sondern in die jederzeit abänderbare Verwaltungsordnung.

Um es noch einmal zu wiederholen: die **Aufsichtsbefugnisse** des Herrn **Bundesverkehrsministers** sollten auf das Notwendigste beschränkt werden, damit Betrieb und Verkehr durch eine feste Leitung den wirtschaftlichen Bedürfnissen angepaßt werden können. Eine **Ausschaltung der Legislative** — also des Bundestages — muß vermieden werden. Mindestens der Wirtschaftsplan sowie die Gewinn- und Verlustrechnung müssen dem Hohen Hause vorgelegt werden. Die Volksvertretung kann und darf sich nicht der Pflicht entziehen, im Interesse des deutschen Volkes über die Handhabung und Verwaltung des größten Volksvermögens zu wachen.

Wir werden also in den Ausschußberatungen versuchen, ein Gesetz zu formulieren, das den Bedürfnissen unserer Zeit entspricht und dem Wohle des Volkes dient.

(Beifall bei der SPD.)

Vizepräsident Dr. Schäfer: Das Wort hat Herr Abgeordneter Rademacher.

Rademacher (FDP): Meine Damen und Herren! Herr Minister Renner hat es für notwendig befunden, in seinen Ausführungen auf die Kritik hinzuweisen, die in der Öffentlichkeit entstanden (D) ist, daß nun für diese wichtige legislative Maßnahme zwei Gesetze vorliegen. Ich will auf die Berechtigung der Kritik nicht eingehen, nur möchte ich ebenfalls sagen: es ist tief bedauerlich, daß es nicht möglich war, in Vorverhandlungen eine Einigung über einen gemeinsamen Entwurf herbeizuführen.

In einem Punkt aber halte ich die Kritik nicht für gerechtfertigt; denn zur Verwirklichung eines **Bundesbahngesetzes** mußten gewisse Voraussetzungen geschaffen werden. Eine der Voraussetzungen ist zweifelsohne die Verabschiedung des Vermögensgesetzes, das die Zusammenfassung des zerrissenen Gebildes der Eisenbahn bringen soll, nämlich der Bahnen des ehemaligen Vereinigten Wirtschaftsgebietes und der Südwestdeutschen Eisenbahnen. Eine zweite Voraussetzung ist das Allgemeine Eisenbahngesetz, das wir heute in erster Lesung verabschiedet haben. Beide Gesetze werden so schnell wie möglich im Plenum wieder erscheinen. Damit ist eigentlich der Weg für den Aufbau des Bundesbahngesetzes erst freigegeben.

Nach Ansicht meiner Fraktion ist für die ganze Gestaltung des Gesetzes der **Art. 87 des Grundgesetzes** bindend, nach welchem die **Bundesbahn in bundeseigener Verwaltung** mit einem eigenen Verwaltungsunterbau geführt wird. Es sind gewisse Zweifel aufgetaucht, ob nach den Bestimmungen des Art. 110 GG die Bundesbahn überhaupt als Sondervermögen geführt werden darf. Ich möchte aber darauf hinweisen, daß bei der Verabschiedung des Art. 110 im Parlamentarischen Rat ausdrücklich darauf hingewiesen wurde, daß die traditionellen Sondervermögen des Bundes von diesem Artikel ausgenommen bleiben sollen. Das sind eben das Sondervermögen der

(Rademacher)

(A) Post und das Sondervermögen der Bundesbahn. Daher die richtige Begründung, die im wesentlichen in den §§ 1 bis 3 des Regierungsentwurfs und auch des Bundesratsentwurfs enthalten ist.

Meine Damen und Herren! Die strittigen Punkte sind von meinen Vorrednern alle aufgezeigt worden: die **Stellung des Direktoriums** oder der Leitung, die Stellung des Verwaltungsrates und — was, das glaube ich sagen zu müssen, hier in den Debatten die stärkste Beachtung gefunden hat — die Stellung und die Rechte des Bundesverkehrsministers. Der Gedanke des Bundesverkehrsministers, ein Kollegium zu schaffen, in dem ein Jurist, ein Kaufmann und ein Techniker auftreten, ist selbstverständlich verlockend. Aber ich glaube, diese drei Kategorien, insbesondere der Techniker und der Jurist, sind doch in der Hauptverwaltung der Bundesbahn, wie wir sie heute haben, auf Grund der Entwicklung tatsächlich schon vorhanden. So glaube ich bei aller Vorsicht in einer endgültigen Stellungnahme zu diesen Problemen doch im Namen meiner Fraktion erklären zu müssen, daß wir sehr stark der Auffassung anhängen, dem **Präsidialsystem** gegenüber dem Kollegialsystem den Vorzug zu geben.

Der **Verwaltungsrat** ist mit 29 Männern oder Frauen zweifelsohne zu groß. Ich weiß nicht, ob bei dem Entwurf der Bundesregierung vielleicht — und das kann man verstehen — der Gedanke eine Rolle gespielt hat, durch die Hereinnahme der 12 Länder am ehesten den Widerstand auf der Seite des Bundesrates zu überwinden. Aber ich glaube, das darf für die endgültige Formulierung des Gesetzes nicht ausreichend sein. Die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrates muß verringert werden. Vielleicht kann man sich — es ist eine Angelegenheit des Ausschusses, die Dinge (B) noch einmal eingehend zu untersuchen — mit dem Ausweg helfen, entsprechend den Erfahrungen der Vergangenheit neben einem kleinen schlagfertigen Verwaltungsrat das System der **Eisenbahnbeiräte** wieder einzuführen, und zwar einen Eisenbahnbeirat in jedem Land und noch einmal, zentral zusammengefaßt, auf der Bundesebene. Es ist hier gesagt worden, die **Vertreter der Länder** würden an keine Aufträge gebunden sein, sie würden weder aus den Parlamenten noch aus der Regierung kommen. Ja, meine Damen und Herren, wahrscheinlich aber werden sie aus der Verwaltung kommen! Ob das für die großen und bedeutsamen Entscheidungen und für die Aktionsfähigkeit das Richtige ist, das möchte meine Fraktion stark bezweifeln.

Ein Bedenken möchte ich im Zusammenhang mit dem Verwaltungsrat auch anmelden. Es scheint mir sowohl in dem Gesetzentwurf des Bundesrats als auch in dem der Regierung ein großer Fehler zu sein, die Hälfte der Mitglieder des Verwaltungsrates nach zwei Jahren abzulösen. Hier müssen wir eine Kontinuierlichkeit in der Arbeit schaffen, so daß etwa alle zwei Jahre, drei oder vier Jahre — je nach der Größe des gesamten Verwaltungsrates — ein Teil der Mitglieder ausscheidet.

Die Hauptkritik — ich sagte es schon — richtet sich gegen die **Stellung des Bundesverkehrsministers.** Ich kann hier im einzelnen auf die Rechte des Ministers, wie sie der Regierungsentwurf vorsieht, nicht eingehen. Sie sind in den §§ 7 und 8 und dann in dem Genehmigungs-Katalog des § 14 verankert. Der sympatischste aller dieser Paragraphen ist mir der § 15. Er scheint mir der Paragraph zu sein, auf den wir unser ganzes Augenmerk lenken sollten. Er enthält das Einspruchs- (C) recht des Ministers. Damit wären eine ganze Reihe von Bedenken aus der Welt zu schaffen. Denn es darf unter gar keinen Umständen bei dem Aufbau des Bundesbahngesetzes und der Bundesbahn dazu kommen, daß etwa neben dem Verwaltungsapparat innerhalb der Bundesbahn selbst insbesondere der Hauptverwaltung, nun aus diesem langen Katalog der Rechte des Ministers sich innerhalb des Bundesverkehrsministeriums nochmals eine zweite Hauptverwaltung der Bundesbahn aufbaut.

Darum kritisiert auch meine Fraktion diese nach unserer Auffassung etwas überspitzte Stellung des Herrn Bundesverkehrsministers ausschließlich aus dem Grunde, um das zu verwirklichen, was der Herr Bundesverkehrsminister heute morgen bei der Verabschiedung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes selbst gesagt hat. Da verwies er auf den § 8 und sagte mit sehr viel Genugtuung, daß hier zum erstenmal die **koordinierende Aufgabe des Bundesverkehrsministers** innerhalb des gesamten deutschen Verkehrs gesetzlich verankert sei. Das ist seine primäre Aufgabe, die auch in dem Bundesbahngesetz zum Ausdruck kommen muß.

Meine Damen und Herren! Ich will jetzt nicht allzu sehr auf einzelne Paragraphen des Gesetzes eingehen. Ich möchte nur auch namens meiner Fraktion deutlich erklären, daß eine **Abgabe der Bundesbahn,** wie man sie auch immer nennen möge, erst dann in Frage kommt, wenn eine Rendite von der Bundesbahn erarbeitet wird. Bei dem ganzen Zustand und bei den Sonderbelastungen der Bundesbahn muß eine Vorwegabgabe nach unserer Auffassung außerhalb jeder Betrachtung liegen. (D)

Es handelt sich hier um ein reines **Organisationsgesetz,** das keine Patentlösung darstellen kann. Wir glauben, daß es, da es sich nur um Buchstaben eines Gesetzes handelt, möglich sein muß, durch Beratungen im Ausschuß zu einem Ausgleich zwischen den beiden Entwürfen zu kommen. Das bedeutet keinesfalls, daß unter allen Umständen der Weg des Kompromisses zu gehen ist. Aber der Versuch muß gemacht werden. Ich bin, besonders nach der heutigen Aussprache, nahezu überzeugt, daß es gelingen wird. Denn es wäre fast eine Katastrophe, wenn der Art. 77 GG mit der Beratung durch das Schiedsgericht, eventuell mit Kampfabstimmungen, in Kraft treten müßte. Ich fürchte, das so notwendige Bundesbahngesetz, das gerade von den Ländern so schnell als möglich gewünscht wird, würde dann erst im Sommer 1951 das Licht der Welt erblicken. Das könnten wir nicht verantworten.

Im Aufbau und in der Reorganisation der Bundesbahn sind in der Vergangenheit eine Reihe von Fehlern gemacht worden. Damit komme ich abschließend auf den gegenwärtigen **Zustand der Bundesbahn** überhaupt zu sprechen. Einer der Fehler war es zweifelsohne, dieses große Sondervermögen und dieses große Verkehrsunternehmen nur mit einer Erstausstattung von 200 Millionen DM zu versehen. Der zweite Fehler scheint mir bei dem ersten **Arbeitsbeschaffungsprogramm** gemacht worden zu sein, als man die 250 Millionen DM als zweckgebunden festlegte nicht nur für Oberbauten, sondern auch noch regional. Wäre damals ein wesentlicher Teil dieses Betrages zu dem so dringend notwendigen Neubau von Fahrzeugmitteln verwandt worden, dann stände die

(Rademacher)

(A) Bundesbahn heute in ihrer schwierigen Lage etwas anders da, als es tatsächlich der Fall ist. Ich hoffe daher vor allen Dingen, daß auf der Regierungsbank — und damit meine ich das gesamte Kabinett — erkannt wird, daß man rein mit organisatorischen Gesetzen an diese Dinge nicht herankommt. Es wäre doch wirklich die Sache wert, wenn sich einmal das gesamte Kabinett der schwierigen Lage seines größten Sondervermögens annehmen würde. Dann würde man vielleicht auch zu der Erkenntnis kommen, daß man nicht mit einer Handbewegung, hervorgerufen durch die Koreakonjunktur, das zweite Arbeitsbeschaffungsprogramm von einer Milliarde DM als nicht mehr notwendig ansieht. Dann würde man zweifelsohne zu der Ansicht kommen, daß ein wesentlicher Betrag dieser einen Milliarde für den Aufbau der deutschen Verkehrsmittel und insbesondere der Deutschen Bundesbahn in Bewegung gesetzt werden sollte, zumal es bis heute noch nicht gelungen ist — vielleicht hätte das gesamte Kabinett dort etwas initiativer sein können —, den einen oder andern Betrag aus den Tranchen der **ERP-Mittel** herauszuholen, um so mehr, als wir wissen, daß andere europäische Bahnen aus den ERP-Krediten versorgt worden sind.

Meine Damen und Herren! Es sind hier für die ungeheure **Leistung der Bundesbahnangestellten und -arbeiter** viele anerkennende Worte gefallen. Ich weiß das. Ich weiß das aus meiner ganz spezifischen persönlichen Tätigkeit im Verkehr. Ich weiß, daß bei der Deutschen Bundesbahn vom Generaldirektor bis zum letzten Streckenwärter ein Korpsgeist herrscht, der beispiellos ist. Aber — und hier spreche ich für den gesamten deutschen Verkehr — darin liegt natürlich auch eine gewisse Gefahr der Einseitigkeit. Es (B) liegt die Gefahr darin, nicht zu sehen, daß es neben der leistungsfähigen Deutschen Bundesbahn auch noch andere Verkehrsträger gibt, die **Binnenschiffahrt,** die **Straße,** die ebenfalls nicht nur ihre Existenzberechtigung haben, sondern die wir zur Bewältigung des deutschen Verkehrs dringend gebrauchen. Um diese Dinge übersehen zu können, wünschen wir, daß der Herr Bundesverkehrsminister eine außerordentlich selbständige Stellung behält, die ihn nicht etwa in den Verdacht oder das Ansehen kommen lassen wird, er sei so etwas Ähnliches wie ein Eisenbahnverkehrsminister.

Meine Damen und Herren! Wir haben kein Gesetz zu machen, das etwa Rücksicht nimmt auf die gegenwärtigen Personen in der Exekutive, in der Legislative oder gar auf die gegenwärtigen politischen Verhältnisse. Mir scheint es notwendig zu sein, daß unabhängig von diesen persönlichen Dingen ein Bundesgesetz geschaffen wird, das auf viele Jahre hinaus Bestand hat. Denn wir alle sind davon überzeugt: das Zeitalter der Eisenbahn ist nicht vorüber. Man muß der Eisenbahn nur die organisatorischen und sonstigen Grundlagen geben, damit sie sich zur höchsten Leistungsfähigkeit auf der Schiene entwickeln kann.

Vizepräsident Dr. Schäfer: Das Wort hat der Herr Abgeordnete Dr. Etzel (Bamberg).

Dr. Etzel (Bamberg) (BP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Obwohl der **Bundesbahn** in der letzten Zeit wesentliche Konkurrenz erstanden ist, ist sie immerhin noch von so überragender wirtschaftlicher, sozialer, politischer und kultureller Bedeutung, daß wohl der Wunsch berechtigt erscheint, die Einteilung der Tagesordnung (C) hätte es ermöglicht, diesen Punkt auf eine Tageszeit zu verlegen, die erfahrungsgemäß hinsichtlich der Anwesenheit der Abgeordneten günstiger ist.

Das **Bundesbahngesetz** setzt ein Sondervermögen der Bundesbahn voraus. Tatsächlich besteht es aber noch nicht, weil das Ausführungsgesetz zu Art. 134 Abs. 4 GG noch nicht ergangen ist. Es entsteht die Frage, ob es nicht zweckmäßiger gewesen wäre, zunächst das Gesetz über die **vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesbahn** zu verabschieden und dann erst das Bundesbahngesetz zu erlassen.

Nach § 4 des Gesetzes sollen die **Verwaltung** und der **Betrieb** unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen stattfinden. Diese Programmsetzung erfordert eine sehr sorgfältige und gewissenhafte Abgrenzung der **Zuständigkeiten des Bundesverkehrsministers** einerseits und der **Organe der Deutschen Bundesbahn** als des Verwaltungskörpers eines Sondervermögens sowie des Bundesfinanzministers andererseits. Der Bundesverkehrsminister erscheint uns immerhin als der Garant und Träger der Wahrnehmung gemeinwirtschaftlicher Interessen, wenn wir auch diese Wahrnehmung nicht im Sinne der Verwirklichung eines Wohlfahrtsunternehmens aufgefaßt wissen wollen. Aber wir möchten immerhin, daß nicht nach ausschließlich privatwirtschaftlichen, kommerziellen Gesichtspunkten bei der Verwaltung, dem Betrieb, der Planung und dem Bau der Bundesbahn verfahren wird. Wir möchten auch gegenüber dem Bundesfinanzminister den Herrn Bundesverkehrsminister nicht in die Lage (D) versetzt wissen, daß er sich ständig sozusagen in die Finger beißen und sich die Haare raufen muß, wenn er irgendwelche Verkehrspläne hat, wie er sich in Bamberg in einer etwas metaphorischen Weise ausgedrückt hat.

(Heiterkeit.)

Aber diese Sicherung der gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkte darf doch nicht so weit führen, daß die Stellung des Bundesverkehrsministers gegenüber dem Sondervermögen und der Verwaltung Bundesbahn übermächtig wird. Wir glauben, daß eine solche Überziehung der Befugnisse des Bundesverkehrsministers in § 12, der die Rechtsstellung des Verwaltungsrats und seine Befugnisse näher umreißt, in § 14, der die Aufsichtsrechte des Bundesverkehrsministers in einer sehr weitgehenden Weise bestimmt, und in § 51, der das Verfahren bei Meinungsverschiedenheiten zwischen den Ländern und der Bundesbahnverwaltung regelt, stattfindet.

Soweit es sich um die Frage der Aufrechterhaltung des gemeinwirtschaftlichen Charakters der Bau- oder Planungs- und der Betriebspolitik der Bundesbahn handelt, möchten wir der Meinung Ausdruck geben, daß es nicht angeht, der Bundesbahn die Möglichkeit zu geben, eine **Ausgleichsrücklage** bis zu 800 Millionen DM anzulegen. Wir glauben in Übereinstimmung mit dem Bundesrat, daß eine Ausgleichsrücklage bis zu 300 Millionen DM vollkommen genügen muß. Die Anlegung von **Sonderrücklagen** möchten wir unter strenge Kautelen gestellt sehen, weil eine Töpfchenwirtschaft unter allen Umständen vermieden werden muß.

(**Dr. Etzel** [Bamberg])

(A) Die Auferlegung eines **Entgelts** in Höhe von 50 Millionen DM im Jahr **für die Ausübung des Betriebsrechtes** halten wir für unvereinbar mit den betriebswirtschaftlichen Anforderungen, die an die Bundesbahn gestellt werden. Wenn es sich schon um ein Sondervermögen handelt, das nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten, wenn auch unter Berücksichtigung gesamtwirtschaftlicher Interessen verwaltet und betrieben werden soll, dann darf eine solche Vorausbelastung nicht stattfinden. Wir sind also gegen die Abgabepflicht in Höhe von 50 Millionen DM.

Die gesamtwirtschaftlichen Interessen dürfen nicht so weit führen, daß eine **Defizitwirtschaft** entsteht. Wir glauben, daß es möglich ist, auf dem Wege des § 26 Abs. 2 und des § 32 Abs. 2 eine solche Entartung des Betriebsvermögens, wie wir sie unmittelbar nach dem ersten Weltkrieg bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft beobachtet haben, zu vermeiden.

Vor allem aber ist für uns wesentlich und wichtig die Frage der **Bau- und Tarifpolitik.** Wir sind der Auffassung, daß die Bundesbahn ihr gut Teil dazu beitragen muß, daß die notwendige regionale Standortverteilung der Wirtschaft nicht beeinträchtigt und gemindert wird. Hier liegt eine der wesentlichen Ursachen wirtschaftlicher Schwierigkeiten. Der Herr Bundesverkehrsminister weiß aus eigener Anschauung und Erfahrung, wie schwierig die Verhältnisse in den toten Winkeln des Bundesgebiets, beispielsweise im nordostbayerischen Bezirk liegen, weil dort durch eine neue zonale und politische Grenzziehung eine wirkliche Abschnürung in verkehrsmäßiger Hinsicht stattgefunden hat und weil hier bei der An- und Abfuhr der Güter große Umwege zurückgelegt werden müssen, die bis zu 32 % der eigentlichen Tarife betragen. Wir sind also der Auffassung, daß vor allem die Versuche, die **Rohstoffe an der Ruhr** durch die fortgesetzte lineare **Erhöhung der Tarife** für sie und gleichzeitig durch den weiteren Abbau auch noch der Reste der Staffeltarife einzusperren, aufhören müssen. Es darf nicht länger geduldet werden, daß sich die Ruhr auf diese Weise ihre Rohstoffe möglichst weitgehend für die Fertigung reserviert und den Abfluß ihrer Fertigfabrikate zu Lasten der übrigen Bezirke des Bundes mittels tariflich gesenkter Güterklassen forciert.

(B)

(Sehr richtig! bei der BP.)

Ich darf darauf hinweisen, daß beispielsweise vor allem die **Randgebiete des Bundes** außerordentlich benachteiligt sind. Die Frachten für Walzmaterial, für Stabeisen z. B., betragen in Hagen 4,20 DM pro Tonne, in Frankfurt bereits das Fünfeinhalbfache, in Nürnberg das Achteinhalbfache und in München das Zehnfache, nämlich 42,42 DM pro Tonne. Das sind außerordentliche Vorausbelastungen der Wirtschaftsgebiete der Randbezirke des Bundesgebietes. Bei der Kohle ist es ähnlich. Daher ist es für uns unverständlich, daß der Versuch unternommen wird, die **Küstenkohlentarife,** die ja Vorzugs- und Kampftarife der Eisenbahn gegenüber dem eindringenden englischen Wettbewerb waren, jetzt, nachdem die Vorzugstarife beseitigt sind, neuerdings wiederum um ein Drittel der Erhöhung abzubauen. Die Küstenkohlentarife für Schleswig-Holstein und Hamburg sind auch in ihrer jetzigen Höhe um ein ganz Beträchtliches niedriger als die Kohlentarife für die wichtigsten Industrieorte, beispielsweise in Bayern.

Es ist also für uns sehr wesentlich, daß die **Tarifpolitik** auf die Bedürfnisse einer gesunden **Standortverteilung** Rücksicht nimmt und unter Berücksichtigung der Lebensbedingungen der Wirtschaft in den Randgebieten gestaltet wird. Wo eine Marktordnung besteht, wie beispielsweise im Getreidegesetz oder auch im Entwurf eines Zuckergesetzes, ist natürlich die Möglichkeit gegeben, einen Tarif- oder Frachtenausgleich innerhalb des Marktverbandes zu schaffen. Eine solche Möglichkeit besteht für Eisen, Stahl und Kohle nicht, weil da die freie, sogenannte soziale Marktwirtschaft herrscht. Hier muß dann eben eine entsprechend gestaltete Tarifordnung der Bundesbahn helfen. (C)

Weiterhin interessieren uns die Frage der Regelung des **Vergebungswesens** nach § 49 des Gesetzentwurfs und die Frage des **Gewerberechts** nach § 40. Ich hoffe, daß der Antrag der Bayernpartei vom September vergangenen Jahres betreffend die Schaffung von Einrichtungen zur Sicherung einer gerechten und angemessenen Vergebung der Aufträge des Bundes nun nach mehr als einem Jahre Umfluß endlich Wirklichkeit wird. Es muß möglich sein, in Zusammenhang mit dem § 49 auch diesen Antrag endlich aus den Ausschüssen heraus vor das Plenum zu bringen.

Das Gewerberecht interessiert uns vor allem von dem Gesichtspunkt aus, daß die Befreiung der Betriebe auf Eisenbahngelände von den Bestimmungen der Gewerbeordnung und des Gaststättengesetzes nicht dazu mißbraucht werden darf — wie das vor allem in Hamburg geschehen ist —, **Bahnhöfe** zu wahren **Bazaren** zu machen, die außerhalb der gesetzlichen Ladenschlußzeiten dem übrigen Gewerbe Konkurrenz machen. Man muß gleiche Start- und Wettbewerbsbedingungen für die gesamte Wirtschaft schaffen. Es ist nicht fair, wenn man den Einzelhandels- und Handwerksbetrieben, die sich nicht auf Bahngelände befinden, Ladenschlußzeiten vorschreibt und für die auf Bahngrund befindlichen Gewerbebetriebe den Verkauf und sonstigen Betrieb freigibt. Damit meine ich die Gewerbebetriebe auf Bahngrund, die nicht dem echten Reiseverkehr und -verzehr dienen. Hinsichtlich des echten Reisebedarfs sind wir durchaus für eine Sonderregelung; wir wollen in dieser Beziehung und mit dieser Einschränkung nicht kleinliche Banausen sein. (D)

Vizepräsident Dr. Schäfer: Herr Abgeordneter, ich darf auf den Ablauf der Redezeit aufmerksam machen.

Dr. Etzel (Bamberg) (BP): Ich darf noch kurz die Frage der **Personalpolitik** berühren. Wir wünschen, daß die landsmannschaftliche Heranziehung zur Bundesbahn angemessen, gleichmäßig und gerecht erfolgt und daß vor allem auch im Rahmen des § 44 nicht nur ein Benehmen zwischen der Bundesbahn und den Länderregierungen bei der Berufung der Eisenbahnpräsidenten erfolgt, sondern ein Einvernehmen vorgeschrieben wird.

(Beifall bei der Bayernpartei.)

Vizepräsident Dr. Schäfer: Das Wort hat der Abgeordnete Loritz. Herr Loritz hat mir allerdings mitgeteilt, daß er in dem Untersuchungsausschuß als Zeuge vernommen wird und deswegen möglicherweise abwesend ist. — Er scheint nicht zugegen zu sein.

Ich erteile daher dem Herrn Abgeordneten Pannenbecker das Wort.

(A) **Pannenbecker** (Z): Meine Damen und Herren! Die Krise bei der **Bundesbahn** ist so groß und so tiefgreifend, daß versucht werden muß, ihr mit entsprechenden Mitteln beizukommen. Ich möchte mich bei der ersten Lesung im Gegensatz zu manchem meiner Herren Vorredner, die sich auf Einzelheiten eingelassen haben, darauf beschränken, wenige Ausführungen zu machen.

Die Zentrumsfraktion möchte, generell gesprochen und von Einzelheiten abgesehen, dem **Initiativantrag des Deutschen Bundesrats** gegenüber dem Entwurf der Bundesregierung den Vorzug geben. Es erscheint uns notwendig, daß das Eisenbahnvermögen aus dem Vermögen der Bundesrepublik herausgenommen und unter eigene Wirtschafts- und Rechnungsführung gestellt wird. Dadurch würde die Bundesbahn als Betriebsverwaltung in ihrer Wirtschaftsführung freier werden. Wir sind allerdings nicht der Auffassung, daß die Bundesbahn, wenn das Vermögen aus dem allgemeinen Bundesvermögen gelöst wird, davon entbunden sein sollte, irgendwelche **Abgaben** an den Bund zu zahlen. Ob das im Augenblick möglich ist oder hinausgeschoben werden muß, darüber läßt sich reden. Grundsätzlich sollte festgelegt werden, daß die Bundesbahn eine Abgabe an den Bund zu zahlen hat. Ich weise darauf hin, daß die Bundespost 6 % ihrer Einnahmen, nicht 6 % ihres Überschusses, jährlich an den Bund abführen muß. Etwas Ähnliches müßte sich auch für die Bundesbahn ermöglichen lassen; denn wenn schon eine rechtliche Bindung an den Bund bestehen bleiben soll, dann ist nicht einzusehen, weshalb nicht auch eine finanzielle Bindung an den Bund herbeigeführt werden soll.

(Beifall beim Zentrum.)

(B) **Vizepräsident Dr. Schäfer:** Das Wort hat Herr Abgeordneter Loritz.

Loritz (WAV): Meine Damen und Herren! Die Frage des Bundesbahngesetzes. Wir haben den Initiativantrag des Bundesrats vor uns liegen. Wir haben sehr viel an diesem Entwurf auszusetzen. Aber eins möchten wir grundsätzlich sagen. Wenn wir zwischen den zwei Typen zu wählen haben, nämlich zwischen einer **Bundesbahn,** die von dem Herrn Verkehrsminister gelenkt wird, und auf der anderen Seite einer Bundesbahn, die als **Gesellschaft nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten** geleitet wird, dann werden wir zweifelsohne dem System einer Gesellschaft, die nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten geleitet wird, den Vorzug geben.

Wir halten nicht zu viel von dem System, das uns heute der Herr Verkehrsminister so warm empfohlen hat. Ich glaube, die vergangenen Jahre haben bereits gezeigt, daß dieses System keineswegs so gut funktioniert, wie es uns der Herr Verkehrsminister heute vorgetragen hat. Daß die Bundesbahn gegenüber anderen Bahnen weit, weit zurücksteht, und zwar nicht bloß durch die Schuld der Zeitläufte, darüber sind wir uns klar. Ich habe noch gestern in einer Besprechung mit einem Ministerialrat des Verkehrsministeriums diesem eingehendst gesagt, wie sehr die Verhältnisse bei der Bundesbahn bei uns noch im argen liegen, auch dort, wo man mit den zur Verfügung stehenden Mitteln etwas hätte abhelfen können. Die **Unsauberkeit in den Zügen auf der Bundesbahn,** die geradezu weltfremde **Abstinenz gegenüber neuen Ideen,** gegenüber den Ideen der Leichtmetallschnellzüge, die eine wesentliche Schonung des Oberbaues bringen, die fast in allen umliegenden (C) Staaten bereits mit großem Erfolg eingeführt sind und zu einer wesentlichen Ersparung an Kohlen beitragen —

(Zuruf: Geld!)

— Geld? Herr Abgeordneter Spies, soviel Geld ist zur Verfügung, um wenigstens einige solche Zugkompositionen einsetzen zu können. Statt dessen wird das Geld für ganz andere Dinge zum Fenster hinausgeworfen.

(Hört! Hört! — Lachen. — Zuruf von der Mitte: Wo denn? — Zuruf rechts: Doppelter Schlafwagen!)

— Was, doppelter Schlafwagen? Reden Sie doch nicht einen solchen Mist dazwischen, Herr Kollege Spies,

(Glocke des Präsidenten)

und unterbrechen Sie mich nicht mit Dingen, die geradezu lächerlich sind. Aber weil Sie das hier vor aller Öffentlichkeit sagen, seien Sie doch froh, wenn ich mir **zwei Schlafwagenplätze** besorge, auf meine Kosten. Ich liquidiere nämlich dieses Geld bei der Bundeskasse nicht! Im übrigen fahre ich auch nicht mit irgendwelchen Leuten wie andere Abgeordnete, sondern weil ich schwer unter Atembeklemmungen leide und mir der Arzt das deswegen immer schon empfohlen hat, reise ich nur so, wenn ich das Fenster aufhaben kann. Das nur nebenbei bemerkt, und ich verbitte mir solche Zwischenrufe.

(Zuruf: Woran leiden Sie?)

Seien Sie übrigens sehr zufrieden, wenn ich zwei Schlafwagenplätze bezahle. Jedenfalls eine Dame ist nicht bei mir drin wie bei manchen von Ihnen!

(Große Heiterkeit.)

Aber lassen Sie mich jetzt bitte zur Sache reden. (D) Ich bitte den Herrn Präsidenten, daß solche unsachlichen Zwischenrufe unterbunden werden.

Vizepräsident Dr. Schäfer: Herr Abgeordneter, das Recht auf Zwischenrufe habe ich nicht zu unterbinden; das ist gegeben. Aber auf der andern Seite würde ich Ihnen empfehlen, sich durch Zwischenrufe, die etwa aus der landwirtschaftlichen Sphäre kommen, nicht vom Thema Eisenbahnverkehr ablenken zu lassen.

(Heiterkeit.)

Loritz (WAV): Ja! Nur weiß ich, daß diese Zwischenrufe bereits Eingang in die Zeitungen gefunden haben, die darüber Artikel schrieben. Deshalb benutze ich hier die Gelegenheit, zu diesem Zwischenruf einiges zu sagen.

(Lachen.)

— Sie töten mit Ihrem Gelächter nicht die WAV, sondern die Demokratie!

(Zuruf: Zur Sache, Herr Loritz!)

Vizepräsident Dr. Schäfer: Meine Damen und Herren! Ich bitte nun die Unterbrechungen einzustellen.

Loritz (WAV): Ich bin unterbrochen worden, als ich sagte, daß gerade das System, das uns der Herr Verkehrsminister so warm vorgeschlagen hat, es nicht fertigbrachte, die Bundesbahn in einen Zustand zu bringen, der sich auch nur einigermaßen sehen lassen könnte. Ich glaube deshalb, meinem Vorredner von der Zentrumsfraktion durchaus rechtgeben zu müssen, der gerade sagte:

(Loritz)

(A) wenn wir zu wählen haben, dann werden wir eine Form der **Bundesbahn** wünschen, in der sie selbst **als Gesellschaft** die Verantwortung für ihre Leitung trägt, wobei man der **Regierung und dem Parlament** selbstverständlich ein **Kontrollrecht** gibt, aber nicht etwa der Regierung die Möglichkeit gibt, Gelder, die eigentlich zum Ausbau, zur Verbesserung der Bahn dienen sollten, für ganz andere Zwecke zu verwenden, nämlich für Etatzwecke, für Defizite und Ausgleichszwecke, die nur indirekt oder meistens sogar gar nichts mit der Bundesbahn zu tun haben.

Dieses Gesetz bringt weiterhin eine Verstärkung der **Monopolstellung der Bundesbahn**. Lassen Sie mich bitte auch dazu einen Satz sagen. Diese Monopolstellung der Bundesbahn gefällt uns gar nicht. Wir sind vielmehr der Auffassung, daß die Güter dort befördert werden sollen, wo es volkswirtschaftlich am billigsten ist. Es interessiert mich gar nicht, ob das per Schiene oder per Automobil geschieht. Wenn das Kraftfahrgewerbe billiger transportieren kann, dann soll das nicht verunmöglicht werden, sondern dann wäre es Sache der Bundesbahn, durch entsprechende Spar- und sonstige Rationalisierungsmaßnahmen in ihren eigenen Reihen dafür zu sorgen, daß die Wettbewerbsmöglichkeit der Bundesbahn gegenüber dem privaten Verkehrsgewerbe wieder hergestellt wird. Aber stellen Sie bitte das nicht etwa dadurch her, daß Sie ein Gesetz erlassen, das der Eisenbahn jederzeit die Möglichkeit gibt, den Kraftverkehr zu erdrosseln. Das ist erstens undemokratisch und zweitens vollkommen unwirtschaftlich.

(Zuruf rechts: Das ist gar nicht beabsichtigt!)

— Doch, lesen Sie nur die Paragraphen nach, Herr Zwischenrufer! Auch hier scheint uns dieses (B) Gesetz eine Verstärkung der Monopolstellung der Bundesbahn und des Herrn Bundesverkehrsministers und seines Ministeriums zu bringen.

Aus all diesen Gründen stehen wir dem Entwurf skeptisch gegenüber. Er wird in den Ausschuß verwiesen. Ich hoffe, der Ausschuß wird eine ganze Reihe von Abänderungen an diesem Gesetz anzubringen haben. Sorgen Sie, meine Herren von den Regierungsparteien, bitte endlich mal dafür, daß die **Verhältnisse bei der Bundesbahn** besser werden, damit nicht der ganze Verkehr von Holland und von den Nordstaaten nach dem Süden, nach der Schweiz und nach Italien heute von der deutschen Rheintalstrecke abwandert auf die französische Strecke via Luxemburg, Elsaß usw.! Lassen Sie sich bitte mal erklären, was allein dadurch der deutschen Volkswirtschaft an Devisen verlorengeht! Dasselbe gilt für den West-Ost-Verkehr Paris—Wien, der heute ebenfalls zum großen Teil auf die Konkurrenzlinien abgewandert ist, die durch Frankreich, die Schweiz und Tirol führen. Das kommt davon, wenn nicht einmal die primitivsten Erfordernisse der Hygiene und der Sauberkeit auf den deutschen Strecken mehr wahrzunehmen sind! D a s ist der Grund, warum diese Strecken so vernachlässigt sind. Dazu kommt eine völlig unzulängliche Einteilung der Fahrpläne.

Aus all diesen Gründen glauben wir, eine Gesellschaft, die nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen geleitet wird, würde besser als das heute bestehende System nicht bloß die Interessen der Bahn, sondern die Interessen des ganzen deutschen Volkes und seiner Wirtschaft wahrnehmen können. Wir wünschen, daß diese Dinge auch von Ihnen, meine Herren von den Regierungsparteien, im Ausschuß mehr als bisher berücksichtigt (C) werden.

(Beifall bei der WAV.)

Vizepräsident Dr. Schäfer: Das Wort hat der Herr Herr Abgeordnete Ahrens.

Ahrens (DP): Meine Damen und Herren! Das **Bundesbahngesetz,** das die Aufgabe hat, den staatlichen Eisenbahnen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland wieder eine einheitliche Verfassung zu geben und die Deutsche Bundesbahn sinnvoll in das gesamte Staatsgefüge einzubauen, wird von meiner Fraktion um dieses Zieles willen ganz besonders begrüßt. Wir vertreten den Standpunkt, daß entsprechend dem Grundsatz des Art. 87 des Grundgesetzes, nach dem die Deutsche Bundesbahn in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau geführt wird, die bisher getrennten beiden Teile der Deutschen Bundesbahn, nämlich die deutsche Eisenbahn im ehemaligen Vereinigten Wirtschaftsgebiet und die Betriebsvereinigung der südwestdeutschen Eisenbahn, möglichst bald zum Nutzen des deutschen Volkes und der deutschen Gesamtwirtschaft wieder zu einer Einheit zusammengeführt werden sollen.

Die Verkehrsmittel zu Wasser und zu Lande und insbesondere im Binnenland die Eisenbahn sind berufen, die engen Grenzen der einzelnen Landschaften zu überschreiten und Volk und Wirtschaft eng aneinander heranzuführen. Über dieser großräumigen Funktion des Verkehrsmittels Eisenbahn und der Tatsache, daß die Deutsche Bundesbahn eine Bundeseinrichtung ist, soll aber nicht vergessen werden, daß die einzelnen deutschen Landschaften und damit die Länder der Bundesrepublik Deutschland ein wesentliches (D) Interessse an der Ausgestaltung und Führung dieses wichtigsten Verkehrsträgers haben.

Deshalb begrüßen wir im Regierungsentwurf die Bestimmung, daß im **Verwaltungsrat** sämtliche **Länder des Bundes** einschließlich Berlin vertreten sind und daß den Ländern in einem eigenen Abschnitt des Gesetzes bei wichtigen organisatorischen Maßnahmen, bei den grundlegenden Akten der Personalpolitik, bei der Tariffortbildung, bei Planungen großer Eisenbahnvorhaben und der Vergebung von Lieferungen und Leistungen besondere Mitwirkungsrechte eingeräumt werden.

Wir bejahen den in beiden Entwürfen — Regierungsentwurf und Bundesratsentwurf — zum Ausdruck gekommenen Grundsatz des **Sondervermögens mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung.** Wir dürfen aber darauf hinweisen, daß bei allen betriebswirtschaftlichen Notwendigkeiten, die die Bundesbahn bei ihrem Handeln leiten müssen, nicht der Gedanke einer gemeinwirtschaftlichen Aufgabe vergessen werden darf. Wenn die Deutsche Bundesbahn auch in die Lage versetzt werden soll, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Verpflichtungen notwendigen Aufwendungen selbst zu bestreiten, so möchten wir doch unterstreichen, daß sie nicht Selbstzweck, sondern Dienerin der gesamten Bevölkerung und der gesamten Wirtschaft ist, und daß ihr auch aus diesem Grunde gemeinwirtschaftliche Aufgaben erwachsen.

Mit dem Regierungsentwurf stimmen wir darin überein, daß die **Leitung der Bundesbahn** einem kleinen Gremium sachverständiger Männer anvertraut werden soll und daß bei einer so ausge-

(Ahrens)

(A) stalteten Geschäftsleitung der Schwerpunkt der Arbeit liegen muß. Das schließt nicht aus, daß ein Verwaltungsrat in wichtigen Angelegenheiten der Deutschen Bundesbahn ein entscheidendes Mitspracherecht hat und bei der Willensbildung ihrer Organe, insbesondere bei der Behandlung des Wirtschaftplans, bei den wichtigsten Organisations- und Personalfragen, im Tarifwesen und bei der Kreditgebarung maßgebend mitwirkt. In diesem Punkt gehen wir mit dem Regierungsentwurf durchaus einig.

Es ist bestimmt richtig, daß der Betrieb der Deutschen Bundesbahn eine weitgehende Freiheit verlangt. Der Gedanke der **Autonomie der Betriebsverwaltung** ist grundsätzlich gesund und muß bejaht werden. Wir wünschen aber, daß die gesetzgebenden Körperschaften, also in erster Linie der Bundestag und sozusagen als wichtigster Ausschuß des Bundestages und Organ der Exekutive die Bundesregierung und der zuständige Fachminister, die Möglichkeit erhalten, die Grundsätze der Regierungspolitik auch gegenüber der Bundesbahn wirksam durchzusetzen und die oft so verschiedenen Interessen der einzelnen Verkehrsmittel gegeneinander auszugleichen. Aus diesem Grunde bejahen wir die **Ausgestaltung des Aufsichtsrechts,** wie sie im Regierungsentwurf niedergelegt ist.

Insbesondere muß die **Tarifhoheit** in den Händen der Regierung verbleiben. Wir halten es für durchaus notwendig — und folgen auch darin dem Regierungsentwurf —, daß über die Behandlung etwaiger Defizite der Bundesbahn am Schluß jedes Geschäftsjahres von der Bundesregierung, und zwar unter Würdigung der Gesamtlage sowohl der Bundesbahn wie des allgemeinen Bun-
(B) deshaushalts, eine gerechte Entscheidung ergeht.

Ob es möglich sein wird, der Bundesbahn, wie es der Regierungsentwurf vorsieht, eine jährliche feste **Abgabe** von 50 Millionen DM aufzuerlegen, auch wenn kein Gewinn erzielt wird, wird noch Gegenstand eingehender Überlegung bei der Behandlung der Vorlagen im Verkehrsausschuß und in der zweiten und dritten Lesung sein müssen.

Ich darf wie folgt zusammenfassen: Die Deutsche Partei stimmt dem Regierungsentwurf zu, weil sie der Auffassung ist, daß der Vorschlag der Regierung die beste Lösung für eine sinnvolle Synthese zwischen der Freiheit der Deutschen Bundesbahn in ihrem geschäftlichen Handeln und ihrer Bindung an die allgemeinen Interessen des Staates darstellt und daß mit der von der Regierung vorgeschlagenen Lösung dem deutschen Volk, der deutschen Gesamtwirtschaft und der Bundesrepublik Deutschland am besten gedient ist.

(Beifall bei der DP und FDP.)

Vizepräsident Dr. Schmid: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Aussprache.

Es ist der Antrag gestellt, die beiden Gesetzentwürfe dem Ausschuß für Verkehrswesen zu überweisen. — Das Haus stimmt zu. Es ist so beschlossen.

Dann rufe ich auf Punkt 5 der Tagesordnung:

a) **Erste Beratung** des Entwurfs eines Gesetzes über den **Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen** (Nr. 1343 der Drucksachen);

b) **Erste Beratung** des vom Deutschen Bundesrat eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes über den **Güterkraftverkehr** (Güterkraftverkehrsgesetz) (Nr. 1344 der Drucksachen). (C)

Auch hier mache ich Ihnen den Vorschlag, daß a) und b) begründet werden, und zwar a) durch den Herrn Bundesverkehrsminister, b) durch den Herrn Vertreter des Bundesrats, und daß dann über beide Entwürfe in einem diskutiert wird.

Der Ältestenrat schlägt Ihnen 60 Minuten Gesamtaussprache vor. — Es ist so beschlossen.

Das Wort hat der Herr Bundesverkehrsminister.

Dr. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Das Gesetz über den **Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen,** das Ihnen heute in erster Beratung vorliegt, ist nicht ein Gesetz, das die gesamten Verkehrsverhältnisse auf der Straße zu regeln geeignet ist, sondern es nimmt aus diesem Gebiet nur einen Teil heraus, nämlich den, der einer Regelung besonders dringend bedarf. Darauf möchte ich hier besonders hinweisen, weil vielfach die Mitglieder dieses Hohen Hauses der Auffassung sind, daß Bestimmungen, die in die Straßenverkehrsordnung oder in das Personenbeförderungsgesetz gehören, hier in diesem Gesetz Aufnahme finden sollten. Das ist nicht möglich. Wir müssen uns an die klare Trennung der Materien halten, die auch zweckmäßig ist. Man darf dabei auch nicht Forderungen stellen, die mit dem Grundgesetz nicht vereinbar sind. Denn solche Wünsche können die Regierung und die Abgeordneten ihrer Parteien nun wirklich nicht erfüllen.

Wenn wir uns also hier mit dem Straßengüterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen beschäftigen, so müssen wir uns darüber klar werden, daß diese Materie einer gesetzlichen Regelung erst bedurfte, (D) nachdem seit etwa 30 Jahren der Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen das unbeschränkte Monopol der Eisenbahn langsam immer mehr in Frage stellte. Die Motorisierung hat zu einer sehr raschen Entwicklung geführt, mit der auf der andern Seite die Eisenbahn natürlich nicht gleichen Schritt halten konnte. Ich habe vorhin schon darauf hingewiesen, aus welchen Gründen die Eisenbahn die Chancen aus der Motorisierung nicht in dem gleichen Maße hat ausnutzen können. Andererseits müssen wir feststellen, daß dieser Motorisierung nicht in gleichem Maße der Ausbau des Straßennetzes gefolgt ist. Schon in den dreißiger Jahren hat man eindeutig diese Differenzen festgestellt.

Der zwischen **Schiene und Straße** entstandene **Wettbewerb** kann nur durch **tarifarische Maßnahmen** geregelt werden. Diese tarifarischen Maßnahmen wiederum bedürfen als Grundlage einer klaren Erkenntnis über die **Selbstkosten,** und nicht nur über die Betriebskosten. Hier stehen wir vor einem der entscheidenden Probleme in der Verkehrspolitik überhaupt, denn die Frage nach den echten Selbstkosten der einzelnen Verkehrsträger ist in der ganzen Welt noch nicht eindeutig beantwortet. Selbst das berühmte Land der Statistik, die Vereinigten Staaten, verfügen nicht über klare Selbstkostenunterlagen für die verschiedenen Verkehrsträger. Die Tarifbildungen sind infolgedessen durchaus nicht an Selbstkostengrundlagen gebunden, wie es sonst doch bei jeder Preisgestaltung der Fall ist. Betriebskosten allein genügen nicht, auch nicht einmal jene Selbstkosten, die sich aus dem eigentlichen Betrieb ermitteln lassen, indem man entsprechende Beträge für Abschreibung und Amortisation des Kapitals, für Gewinn und für Risiko einsetzt, sondern es handelt sich im Verkehr

(Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm)

(A) zusätzlich immer noch darum, daß wir zu den Kosten der Betriebe auch noch die von der Allgemeinheit aufgebrachten Kosten zu rechnen haben, die dadurch entstehen, daß in erheblichem Umfang Verkehrsanlagen vorgehalten werden, die mit Mitteln der ordentlichen und der außerordentlichen Haushalte der Vergangenheit erstellt worden sind und mit Mitteln dieser Haushalte unterhalten und ausgestaltet werden. Die Selbstkosten im Verkehr unterteilen sich also ganz klar in die eigenen Selbstkosten der Betriebe und in die volkswirtschaftlichen Selbstkosten, die zu jenen Kosten hinzukommen.

Die gesetzliche Regelung, die sich bisher für den Straßengüterverkehr entwickelt hat, geht bis auf das Jahr 1930 zurück. Um die Relationen zwischen dem Güterfernverkehr auf der Straße und der Eisenbahn in die Hand zu bekommen, hat man damals geglaubt den richtigen Weg einzuschlagen, indem man den Güterfernverkehr auf der Straße an den Gütertarif der Eisenbahn band. Dabei vergaß man vollständig, daß man dem sich neu entwickelnden Verkehrsträger eine tarifarische Grundlage gab, die zu jener Zeit auch für die Eisenbahn nicht mehr als neuzeitlich angesehen werden konnte; denn sie stammt letztlich in ihren Grundsätzen aus den Lebenszeiten unserer Großväter. Diese tarifarische Grundlage ist aber bisher immer noch in alter Weise weiterentwickelt worden. Erst wir werden, wenn uns das ermöglicht wird, die Chance haben, von der Selbstkostenseite her zu einer neuen Klärung der Verhältnisse zu kommen.

Diese **Bindung des Straßengüterfernverkehrs an den Gütertarif der Eisenbahn** erfolgte durch die (B) Notverordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen und zur Bekämpfung politischer Ausschreitungen vom 6. Oktober 1931. Diese Verordnung war die erste gesetzliche Grundlage für den Güterverkehr auf der Straße. Sie hat neben der Bindung an die tarifarische Grundlage auch dazu geführt, daß es zu einer Trennung zwischen dem Güterfernverkehr und dem Güternahverkehr kam. Nach dieser Verordnung war erstmalig für alle gewerblichen Beförderungen über größere Entfernungen, nämlich über mehr als 50 km im Umkreis vom Standort des Fahrzeugs aus gemessen, eine staatliche Genehmigung erforderlich.

Ein wirklich durchgreifender Erfolg wurde durch diese Bestimmungen jedoch nicht erzielt. Die Durchführung dieser Maßnahmen war den Ländern übertragen worden. Nicht geschulte, mit anderen Aufgaben überlastete und den hier zu behandelnden Fragen größtenteils ohne Fachkunde gegenüberstehende Behörden konnten der Verhältnisse nicht Herr werden, die durch die wirtschaftliche Dynamik einer vielfältigen Unternehmerinitiative geschaffen wurden. Auch durch überscharfe Strafbestimmungen konnte man die Probleme nicht meistern. Hier hat sich wieder einmal klar herausgestellt, daß die statischen Mittel der Gesetzgebung gegenüber der stürmischen Dynamik im Verkehrsleben in vielen Fällen versagen müssen, es sei denn, man gestalte diese Gesetzgebung von vornherein so beweglich wie möglich. Alle Versuche, möglichst große Bereiche des Verkehrs in ein Gesetz zu fassen, wie es in dem Ihnen gleichzeitig vorliegenden Gesetzentwurf des Bundesrates geschieht, werden sich deshalb in der Zukunft zweifellos als untaugliche Versuche an diesem Objekt erweisen.

Schon im Jahre **1935** hat sich der Gesetzgeber (C) veranlaßt gesehen, die Materie durch ein besonderes Gesetz, das **Güterfernverkehrsgesetz,** zu regeln. Nach diesem Gesetz sind Fernfahrten, die die 50-km-Luftlinienzone überschreiten, nur noch **konzessionierten Unternehmern** erlaubt. Diese Konzessionsnotwendigkeit wurde noch durch eine Konzessionssperre ergänzt, die erst gelockert wurde, als sich die Verhältnisse einigermaßen beruhigt hatten.

Aber nicht nur die Konzession war die Grundlage dieses Güterfernverkehrsgesetzes, sondern daneben die Errichtung des **Reichskraftwagenbetriebsverbandes** als eines öffentlich-rechtlichen Verbandes, der einen Zwangszusammenschluß aller Unternehmer des Straßengüterfernverkehrs darstellte. Seine Hauptaufgaben waren die zwangsweise Abrechnung und Einziehung des Beförderungsentgelts und die Kontrolle darüber, daß seitens der Unternehmer auf der Straße die Tarife eingehalten wurden. Zu diesem Zweck hat der Reichskraftwagenbetriebsverband Straßenkontrollen durchgeführt und bei Unternehmern und Spediteuren Buchprüfungen vorgenommen. In verkehrspolitischer Beziehung war der Reichskraftwagenbetriebsverband bei der Festsetzung der Tarife und der Beförderungsbedingungen beteiligt. Außerdem aber hatte er auch noch wirtschaftliche Aufgaben, wie die Einrichtung von Laderaum-Verteilungsstellen und die Durchführung der Versicherung der im Güterfernverkehr beförderten Güter gegen Schäden. Daneben aber hatte er sogar gewisse Hoheitsbefugnisse. Zur Einhaltung der gesetzlichen Pflichten konnte er gegenüber den Unternehmern Anordnungen mit bindender Wirkung erlassen und sie mit Hilfe seiner Ordnungsstrafgewalt auch durchsetzen. Das Ergebnis dieser (D) Versuche zur Herbeiführung gesunder Wettbewerbsverhältnisse zwischen Schiene und Straße in jenen Jahren kann als durchaus befriedigend bezeichnet werden. Es ist heute unbestritten, daß es damals weitgehend gelungen ist, Unternehmer und Spediteure zur Tarifehrlichkeit anzuhalten. So wurde ein öffentlicher Verkehrsträger auf der Straße herangebildet, der in der Lage war, der Wirtschaft wirklich gute Dienste zu leisten.

Während des Krieges ist eine besondere Regelung der Verhältnisse im Güterfernverkehr auf der Straße praktisch nicht notwendig gewesen. Wie Sie alle wissen, führten die Verhältnisse zu einer starken Einschränkung des Verkehrs auf der Straße. Infolge der Verknappung der Verkehrsmittel stand auch der Einhaltung der Tarife nichts mehr im Wege. Diese Verknappung der Verkehrsmittel blieb zunächst auch nach dem Zusammenbruch maßgebend. In den schwierigen Zeiten, die dem Zusammenbruch bis zur Währungsreform folgten, hatten wir wirklich keine Veranlassung, von einer entscheidenden Konkurrenz zwischen Schiene und Straße zu sprechen.

Während die Schiene mit größter Mühe ihren Betrieb wieder aufbaute, war es der Straße relativ leicht möglich, sich durchzusetzen, weil sie ja in der Lage war, sich in stärkerem Maße der von den gesetzlichen Bestimmungen abweichenden Möglichkeiten, die sich damals ergaben, zu bedienen. Diese abweichenden Möglichkeiten wurden mindestens insoweit in Anspruch genommen, daß die Straßenverkehrsunternehmungen sich sehr weitgehend ausbauen und entwickeln konnten und sich auch in den Besitz einer großen Anzahl von Fahrzeugen zu setzen vermochten.

(Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm)

(A) Die wirkliche Lage, die dadurch entstand, ist eigentlich erst mit der Währungsreform klar in Erscheinung getreten. Sie trat um so krasser zutage, als jetzt deutlich erkennbar wurde, ein wie starker **Überhang an Kraftfahrzeugen** in dieser Zeit entstanden war. Ich habe schon wiederholt darauf hingewiesen, daß dieser starke Überhang an Kraftfahrzeugen wesentlich darauf zurückzuführen ist, daß sich der automobilistische Schrott von vier großen Armeen im gesamten deutschen Raum niedergeschlagen hatte und daß sich eine große Zahl von Menschen — zum Teil aus ihren bisherigen Beziehungen zum wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben herausgeworfen — in diesen Beruf hineindrängte und bemüht war, sich mit Hilfe dieses automobilistischen Schrotts eine neue Lebensgrundlage zu schaffen. Dazu kam, daß neben dieser großen Zahl **gewerbefremder Unternehmer** sich durch die bereits geschilderten besonderen Verhältnisse, durch die allgemein sinkende Moral und durch die Mißachtung der Gesetze auf allen Gebieten ein großes Durcheinander herausbildete. Vor allem müssen wir aber darauf hinweisen, daß besonders die **Aufhebung des Reichskraftwagenbetriebsverbandes,** die durch die Besatzungsmächte vorgenommen wurde, entscheidend dazu beigetragen hat, das jetzt vorhandene Verkehrschaos auf der Straße zu schaffen.

Die Unternehmungen des Güterfernverkehrs haben versucht, durch die Bildung von freiwilligen Zusammenschlüssen, die **Straßenverkehrsgenossenschaften,** dem Fortfall des Reichskraftwagenbetriebsverbandes und seinen Folgen entgegenzuarbeiten. Auf Grund der weit auseinanderstrebenden Interessen ist es aber trotz sehr fruchtbarer Ansätze nicht möglich gewesen, mit diesen (B) Straßenverkehrsgenossenschaften wirklich zu einer endgültigen Lösung zu kommen. Ich darf dabei darauf hinweisen, daß gerade diese Straßenverkehrsgenossenschaften besonders in letzter Zeit — z. B. durch den Aufbau und die Gestaltung des Autohofs in Düsseldorf — ihre wirkliche Bedeutung sowohl zur Regelung der Verhältnisse auf der Straße, wie vor allen Dingen zur besseren Gestaltung der sozialen Verhältnisse des Personals nachdrücklich unter Beweis gestellt haben.

Wir haben also heute eine besondere Lage: eine weit **übersetzte Zahl von Unternehmern im Güterfernverkehr,** die ihre Tarife vielfach nicht einhalten, eine **fehlende Verkehrssicherheit** für die Fahrzeuge und erhebliche Mängel bei der **Versicherung für die Transporte.** Die Bemühungen der zuständigen Länder, auf diesem Gebiete Ordnung zu schaffen, sind bisher praktisch als völlig gescheitert anzusehen.

Wie kommt es nun, daß diese Verhältnisse sich so unerfreulich entwickeln konnten? Die **Übersetzung mit Lastkraftwagen** ist durch die von mir geschilderten Verhältnisse begründet. Mit Hilfe dieser meist schlechten und unsicheren Fahrzeuge vermochte eine ganze Reihe von Leuten sich die Voraussetzungen zu schaffen, neue Wagen gegen Wechsel oder Kredit zu erwerben. Aber noch allzuviele der alten Wagen bevölkern die Straßen, weil sie die einzige Lebensgrundlage ihrer Fahrer sind. Diese Fahrer mit überalterten Fahrzeugen, dazu die sich aus Notwendigkeit folgende Zwangslage, die gegen Wechsel und Kredite gekauften neuen Fahrzeuge zu amortisieren und die Zinsen dafür aufzubringen, veranlassen naturgemäß die Unternehmer auf der Straße und besonders im Güterfernverkehr, sich mit allen Mitteln um Frachten zu bemühen. Das ist selbstverständlich ihr gutes Recht. Aber jetzt treten neben diesen Bemühungen (C) Einflüsse auf, die hier mit aller Klarheit gekennzeichnet werden müssen. Während die Bundesbahn bekanntlich in ihren Tarifen gesetzlich gebunden ist und **Tarifunterbietungen** nicht ausführen kann, ist dies auf der Straße zwar nicht erlaubt, aber doch bei weitem nicht so eindeutig zu kontrollieren.

Deshalb setzt auf die aus wirtschaftlichen Verhältnissen dringend zur Übernahme von Frachten genötigten Unternehmer der Straße der scharfe Druck der verladenden Wirtschaft ein. Es wird den Unternehmern auf der Straße von seiten der Bundesbahn so oft der Vorwurf gemacht, daß sie Tarifunterbietungen ausführten. Sie alle würden aber nur zu gern zum vollen Tarifsatz fahren, denn sie sind überzeugt, daß sie bei den Mindertarifen, die sie annehmen müssen, weil sie ja sonst die Ladung nicht erhalten, weder die notwendigen Betriebskosten und schon gar nicht die notwendigen Amortisations- und Abschreibungsbeträge verdienen. Sie sind sich darüber klar, daß sie aus dieser Notlage gezwungen sind, von ihrer Substanz zu leben, weil sie der verladenden Wirtschaft auf Gedeih und Verderb ausgeliefert sind.

Die Tarifunterbietungen dürfen wir daher den Unternehmern des Straßenverkehrs nicht zum Vorwurf machen. Daß sie unter Tarif fahren müssen und damit den Wettbewerb zur Schiene über Gebühr verschärfen, das hat die verladende Wirtschaft zu vertreten, obwohl sie doch erkennen müßte, daß jede Tarifunterbietung — insbesondere bei der derzeitigen Höhe der Tarife im Vergleich zu den Selbstkosten der wichtigsten Verbrauchsmaterialien — die Verkehrsträger zwingt, zugunsten der verladenden Wirtschaft von ihrer Substanz zu leben. Wenn die verladende Wirtschaft nicht endlich einmal erkennt, daß es ihre Pflicht ist, sich (D) umzustellen und andere Methoden anzuwenden, dann wird sie infolge der ständigen Aushöhlung der Substanz der Verkehrstreibenden — gleichgültig, ob sie auf der Schiene, der Straße oder dem Wasserweg tätig sind — einmal einen schweren Zusammenbruch des gesamten deutschen Verkehrswesens erleben. Und dann wird es die Wirtschaft sein, die die Kosten für den Wiederaufbau des Verkehrs aufzubringen hat! Deswegen muß man in diesem Zusammenhang immer wieder die wirklich braven und tapferen Unternehmer auf der Straße in Schutz nehmen, die aus größter Not gezwungen sind, sich diesem Tarifunterbietungsverlangen zu unterwerfen. Diese Tarifunterbietungen und die daraus folgenden unzureichenden Einnahmen haben natürlich entscheidenden Einfluß darauf, daß diese Männer nicht in der Lage sind, ihre Fahrzeuge so verkehrssicher zu unterhalten, wie dies erforderlich wäre. Oft sind sie genötigt, mit selbstausgeführten oder mit unzureichend ausgeführten Reparaturen auf Fahrt zu gehen, und oft sind sie darüber hinaus genötigt, wegen mangelnder Einnahmen weit über Gebühr und Kraft sich selbst als Fahrer oder ihr mit ihnen verbundenes Fahrpersonal einzusetzen. Daraus ergeben sich wesentliche Momente für die Unsicherheit auf der Straße, die wir mit allen Mitteln bekämpfen müssen.

Ganz zweifellos ist die Konsequenz dieser Lage auch im Versicherungswesen zu spüren. Es ist selbstverständlich, daß unter diesen Umständen versucht wird, die hohen **Versicherungskosten** zu sparen, die ja gleichfalls aus ihren Einnahmen zu erbringen sind. Dadurch haben sich sehr unerfreuliche Verhältnisse entwickelt. Daher wird das, was wir auf der Straße an unerfreulichen Zuständen erleben, nicht zuletzt durch die ungeklärten Ver-

(Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm)

(A) hältnisse innerhalb des Güterfernverkehrs veranlaßt.

Ich will natürlich die große **Unsicherheit auf unseren Straßen** nicht auf diese Gründe allein zurückführen. Im Gegenteil, die Unsicherheit im Straßenverkehr ergibt sich vor allen Dingen dadurch, daß wir einen viel zu breiten Strom des Verkehrs auf den Straßen haben und daß das Bett, also der Straße, diesem Strom nicht mehr gewachsen ist. Die Straßen sind eben einfach aus Mangel an Mitteln, vielfach auch aus Mangel an Initiative bei den staatlichen Organen, mit der Entwicklung der Motorisierung nicht mitgekommen, die wir in den letzten 30 Jahren erlebt haben. Der Bau der **Autobahnen** hat sich nur als eine Notlösung erwiesen, denn wir haben ja schließlich nur einen Torso übernehmen können. In der Art und Weise, wie sie ausgeführt worden sind, sind sie zudem verkehrspolitisch in vieler Hinsicht fehlerhaft angelegt. So müssen wir erkennen, daß bei diesem starken Strom des Verkehrs auf der Straße sich natürlich Strudel in diesem zu engen Bett bilden und daß sich die Auswirkungen dieser Strudel in der Unfallstatistik ablesen lassen, deren Entwicklung wir nur mit tiefer Besorgnis verfolgen können.

Wenn wir auf der einen Seite einsehen, daß wir nicht in der Lage sind, das Bett des Straßenverkehrs genügend auszubauen, um dem Verkehrsstrom einen glatten und störungsfreien Verlauf zu geben, so müssen wir uns auf der andern Seite auch dazu bekennen, daß wir jetzt nicht in der Lage sind, die Mittel aufzuwenden, um das in der Vergangenheit Versäumte nachzuholen. Mindestens 10 Milliarden DM müßten wir in die Hand nehmen, um unser Straßensystem der jetzigen Motorisierung anzupassen. Da wir diese Mittel nicht haben, (B) sind wir gezwungen, zu **Ordnungsmaßnahmen im Straßenverkehr** zu kommen. Wir müssen über die bisherigen gesetzlichen Maßnahmen hinaus weitere Möglichkeiten ersinnen, wie wir zu wirkungsvolleren Ordnungsmaßnahmen kommen können, ohne die weitere natürliche Entwicklung zu drosseln. Wir sind dabei überzeugt, daß gesetzliche Ordnungsmaßnahmen allein nicht ausreichen werden und daß es insbesondere notwendig sein wird, daß das Gewerbe auch einnahmemäßig in die Lage versetzt wird, eine weit bessere **Versorgung und Betreuung des Personals in sozialer Hinsicht** zu ermöglichen, als dies bisher der Fall ist; denn es kommt im Verkehr entscheidend auf den Menschen an, der ganz außerordentlichen Belastungen ausgesetzt ist. Ihm die entsprechenden Voraussetzungen zu geben, damit er seinen schweren Aufgaben wirklich in jeder Hinsicht gesundheitlich gewachsen ist, ist die wesentliche Aufgabe, die innerhalb des Güterfernverkehrs gelöst werden muß. Die Unternehmer des Güterfernverkehrs können sie natürlich nur dann lösen, wenn sie eine gute Grundlage für ihre wirtschaftliche Existenz finden. Sicherheit der Fahrzeuge und Zuverlässigkeit und Gesundheit der Fahrer sind die unbedingten Voraussetzungen für die Sicherheit auf der Straße! Dabei handelt es sich nicht nur um die Erhaltung der Arbeitskraft, sondern weit darüber hinaus um die ständige Überprüfung der vollen Einsatzfähigkeit der im Verkehr verantwortlich eingesetzten Menschen.

Mit dem vorgelegten Gesetz können wir nur zu einem Teil dieser Probleme Stellung nehmen und Lösungen anstreben. Der Versuch, den der Wirtschaftsrat mit dem jetzt noch geltenden **Güterfernverkehrsänderungsgesetz** vom 2. September 1949 gemacht hat, hat sich als nicht ausreichend erwiesen. Bei diesem Gesetz hat man sich nur um (C) die Wiederaufnahme der **Konzessionierung** bemüht und darüber hinaus nicht einmal versucht, zu einer klaren Regelung der Verhältnisse zwischen Fernverkehr und Nahverkehr zu kommen. Was bei diesem Gesetz aber überhaupt nicht angefaßt wurde, das ist die Frage der Schaffung einer wirksamen Tarifüberwachung.

Das jetzt vorgelegte Gesetz kodifiziert zwar im wesentlichen das geltende Recht, geht aber dort neue Wege, wo die veränderten Verhältnisse es erfordern. Es entspricht nicht unserer Staats- und Wirtschaftsauffassung, im Sinne des alten Reichskraftwagenbetriebsverbandes, die Unternehmer des Güterfernverkehrs zu Zwangsorganisationen zusammenzuschließen und diesen Zwangsorganisationen neben hoheitlichen Aufgaben auch noch die Abrechnung aufzuzwingen. Infolgedessen geht der Entwurf insofern neue Wege, als er abweichend von dem Güterfernverkehrsgesetz des Jahres 1935 lediglich eine überwachende Einrichtung vorsieht, und zwar in Form einer **Bundesanstalt zur Überwachung des Güterfernverkehrs.** Diese Bundesanstalt zur Überwachung des Güterfernverkehrs verdankt ihre Verankerung in diesem Gesetzentwurf der Initiative des Gewerbes selbst. Die Kräfte der Selbstverantwortung im Gewerbe haben sich dazu durchgerungen, nun wirklich auch selbst verantwortlich zu handeln. Es ist sehr anzuerkennen, daß diese Initiative vom Gewerbe selbst ausgegangen ist, um damit einen wirklich entscheidenden Beitrag zur Sicherung der Verhältnisse im Straßenfernverkehr zu leisten. In der Anstalt, die hier vorgesehen ist, sollen weitgehend die lebendigen Kräfte der Selbstverwaltung und der Unternehmer im Straßenverkehrsgewerbe nutzbar gemacht werden. Die Bundesanstalt hat zwar selbst keine Strafgewalt, sondern ist auf eine (D) verständnisvolle Zusammenarbeit mit den zuständigen Landesbehörden angewiesen. Aber es ist doch zu hoffen, daß das Instrument der Bundesanstalt in der Lage sein wird, der ihm übertragenen großen Verantwortung gerecht zu werden.

Gegenüber dem bisher geltenden Recht möchte ich auf einige Bestimmungen hinweisen, die von besonderer Bedeutung sind. Die Zahl der **Genehmigungen für den Güterfernverkehr** ist kontingentiert. Sie umfaßt in Zukunft auch die früher nicht kontingentierten sogenannten Bezirksgenehmigungen. Wir haben in diesem Gesetzentwurf eine klare Trennung zwischen dem **Nahverkehr** bis zu 50 km im Umkreis und dem darüber hinausgehenden **Fernverkehr** vorgeschlagen. Wir haben also nicht mehr jene Zwischenstufe des **Bezirksverkehrs** mit einem Radius von 150 km beibehalten. Dieser Bezirksverkehr konnte bei den relativ eng gewordenen Verhältnissen in Deutschland praktisch keine Zwischenstufe mehr sein, weil er in den Güterfernverkehr hineinwuchs. Wir brauchen diese klare Scheidung, da wir sonst nicht zu wirklich vernünftigen und klaren Verhältnissen im Straßenverkehr kommen werden.

Die Kontingentierung ist also neben der Tarifüberwachung das Kernstück des Gesetzes. Während sich das Güterfernverkehrsgesetz von 1935 noch darauf beschränken konnte, ein gesundes Wettbewerbsverhältnis zwischen den Verkehrsträgern herbeizuführen, hat die Entwicklung der Verhältnisse seit 1945 die Notwendigkeit einer Erweiterung der gesetzgeberischen Ziele erwiesen. Ich möchte darauf hinweisen, daß die Verschärfung der Kontingentierung wesentlich durch die bereits geschilderten Verhältnisse auf unseren Straßen er-

(Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm)

(A) zwungen wird, insbesondere durch das außerordentliche Anwachsen der Verkehrsunfälle. Wenn vielleicht später in der Debatte darauf hingewiesen werden sollte, daß es doch möglich wäre, mit den dem Bundesverkehrsministerium zur Verfügung stehenden **Mitteln** die **Straßenverhältnisse nachhaltig zu verbessern,** so erlaube ich mir, darauf hinzuweisen, daß die Mittel, die dafür im Haushaltsplan vorgesehen sind, nur die Möglichkeit geben, pro Kilometer Autobahn, den herzustellen heute etwa 1,5 Millionen DM kostet, zur Unterhaltung im Jahre 6 500 DM auszugeben und pro Kilometer Bundesverkehrsstraße, dessen Herstellung mehrere Hunderttausend Mark kostet, pro Kilometer etwas über 2 000 DM aufzuwenden. Wenn Sie diese Zahlen hören, in denen die Möglichkeiten zur Unterhaltung und zur Ausgestaltung bestehender Straßen einschließlich der Mittel zur Wiederherstellung zerstörter Brücken und zur Verbesserung von Ortsdurchfahrten enthalten sind, dann werden Sie sich wundern, wie ein maßgebendes Land im Bundesrat noch glauben konnte, aus diesen Mitteln 50 Millionen für andere, dem Verkehr nicht dienende Zwecke abziehen zu können. Bei all diesen Überlegungen hat man niemals genügend berücksichtigt, daß ja letzten Endes auch hier bei einem derartig geringen Einsatz an Mitteln ein Substanzverzehr bei der Unterlage des Straßenverkehrs, nämlich bei der Straße selbst, eintreten muß und daß daher diesem Substanzverzehr nur völlig unzureichend entgegengearbeitet werden kann.

Wie ich vorhin für die Verkehrsträger, die einzelnen Gesellschaften und Unternehmungen feststellte, daß sie sich im Dienst der Wirtschaft verzehren, so muß ich das auch für die Objektverwaltungen des Staates feststellen. Sie verzehren (B) sich aber alle nicht etwa in dem eingeschränkten Sinne, daß sie sich bis zum äußersten darum bemühen, ihre dienende Funktion gegenüber der Wirtschaft zu erfüllen, sondern sie werden im wahrsten Sinne des Wortes von der Wirtschaft und vom Staat ausgehöhlt und ausgezehrt. Wenn wir uns nicht dazu entschließen können, auf diesem Gebiet einen grundsätzlichen Wandel eintreten zu lassen, wenn wir nicht erkennen, daß es hier ebenso notwendig ist, den sachlichen Voraussetzungen Rechnung zu tragen, wie wir selbstverständlich anerkennen, daß wir den menschlichen Voraussetzungen in unserem Staat Rechnung tragen müssen, so werden sich hieraus sehr, sehr unerfreuliche Verhältnisse entwickeln, die die Wirtschaft und die später auch den Staat finanziell sehr belasten werden.

Man hat nun vielfach eingewendet, daß das Mittel der **Kontingentierung** und der **Konzessionierung** nicht mit den Vorschriften vereinbar sei, die im Grundgesetz vorliegen. **Art. 12 des Grundgesetzes** gibt bekanntlich jedem Menschen das Recht, seinen Beruf, seinen Arbeitsplatz und seine Ausbildungsstätte frei zu wählen. Er läßt also eine absolute **Freiheit der Berufsausübung** zu. Wenn wir diesen Artikel aus dem Grundgesetz allein zu beachten hätten, so dürften wir vielleicht daran zweifeln, ob selbst bei diesen uns bedrängenden Gefahren im Straßenverkehr eine Konzessionierung berechtigt ist. Aber wir haben im Grundgesetz den vor allen anderen Vorschriften geltenden, besonders wichtigen Art. 2, durch den ausdrücklich jedem Deutschen das Recht auf Leben und körperliche Unversehrheit zugesichert wird. In den Fällen, in denen dieses Recht, wie heute im Straßenverkehr durch die Unzahl der Unfälle, entscheidend beschränkt ist und in Gefahr steht, ver- (C) nichtet zu werden, muß man auch in der Lage sein, sich über eine allzu enge Auslegung des Art. 12 hinwegzusetzen. Denn immer ist das Recht auf Leben und Unversehrtheit der Menschen eines Volkes das erste und vordringlichste Recht, das über allen anderen Rechten zu stehen hat.

Auf dieser übergeordneten Rechtsgrundlage beruhen also die Bestimmungen für die Zulassung als Güterfernverkehrsunternehmer, wie wir sie in dem Gesetzentwurf festgelegt haben. Hinzu kommt, daß sich in den letzten Jahren der Kraftfahrunternehmer als besonderer Beruf noch klarer und eindeutiger herausgebildet hat, so daß sich die Betätigung als Fernverkehrsunternehmer als eine besondere Ausübung des Berufs eines Kraftfahrunternehmers darstellt. Auch aus diesem Grunde bestehen nach unserer Auffassung keine rechtlichen Bedenken, auf Grund des Grundgesetzes die Zulassung zu diesem Gewerbe an bestimmte, eng abgegrenzte Voraussetzungen zu binden. Aufgabe des Bundesverkehrsministeriums wird es sein, die ihm durch das Gesetz zugewiesene Möglichkeit zu nutzen und die Zahl der zu genehmigenden Fahrzeuge so festzusetzen, daß die Bedürfnisse des Verkehrs und der Wirtschaft voll befriedigt, gleichzeitig aber Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Wohlfahrt im Straßenverkehr soweit als möglich vermieden werden.

In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, daß andere Länder, darunter auch das klassische Land der Gewerbefreiheit, die Vereinigten Staaten von **Amerika,** einschneidende **Beschränkungen der gewerblichen Tätigkeit** auf dem Sektor des **Güterfernverkehrs** kennen, weil auch bei ihnen die Straße im Interesse der öffentlichen Verkehrssicherheit und Wohlfahrt geschützt wer- (D) den muß. So bestimmt das Gesetz über den zwischenstaatlichen Verkehr in den Vereinigten Staaten, die Interstate Commerce Act, in den Abschnitten 206 und 207, daß Kraftverkehr im Rahmen dieses Gesetzes nur genehmigt wird, wenn der Antragsteller unter anderem geeignet, willens und in der Lage ist, den vorgesehenen Betrieb ordnungsgemäß durchzuführen, und wenn für einen solchen Betrieb ein öffentliches Interesse und ein Bedürfnis besteht.

Zu der Regelung des Fernverkehrs in den anderen Ländern möchte ich noch auf die Grundsätze verweisen, die die verschiedenen internationalen Ausschüsse in ihren Sitzungen in Paris und Genf gerade in den allerletzten Wochen entwickelt haben. Das **International Transport Committee der OEEC,** der Organisation for European Economic Cooperation, d. h. der Binnenverkehrsausschuß der Organisation für die europäische wirtschaftliche Zusammenarbeit, also die Organisation der Marshall-Plan-Länder in Paris, hat in seinen Sitzungen am 3. und 4. Oktober 1950 ausdrücklich festgestellt, daß alle Staaten darin übereinstimmen, daß es unmöglich sei, im **internationalen Straßenverkehr** unbegrenzte Freiheit zu geben, und daß daher nur eine „reglementierte Freiheit" angestrebt werden könne, falls ungünstige Rückwirkungen auf die notwendige Koordinierung zwischen Schiene, Straße und Binnenwasserstraße vermieden werden sollen. Diese Auffassung stimmt mit der Ansicht überein, die eine andere internationale Organisation, nämlich der Binnenverkehrsausschuß der ECE, der Economic Commission for Europe in Genf, die eine Organisation der Vereinten Nationen ist, bekanntgegeben hat. Der Regierungsentwurf befindet sich

(Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm)

(A) deshalb in dieser Hinsicht durchaus in Übereinstimmung mit den Gedanken, die von den internationalen Organisationen und Ausschüssen der westlichen Staaten vorgetragen werden.

Die **Tarifüberwachung,** das zweite Kernstück dieses Gesetzes, soll nach unserem Entwurf einer öffentlich-rechtlichen Anstalt, der **Bundesanstalt zur Überwachung des Güterfernverkehrs,** übertragen werden. Es wäre denkbar gewesen, den Länderbehörden, denen gemäß dem Grundgesetz die Durchführung der gesetzlichen Maßnahmen auf dem Gebiet des Straßenverkehrs obliegt, auch diese Aufgaben zu überlassen. Aber die Erfahrungen, die vor 1935 und nach 1945 in den Ländern gemacht wurden, haben uns doch bewiesen, daß dies nicht genügen kann. Der Fernverkehr verlangt infolge seiner das ganze Bundesgebiet umfassenden starken Verzahnung mit allen Wirtschaftsangelegenheiten eine weitgehend einheitliche Handhabung aller Kontrollmaßnahmen. Es kann nicht angehen, einen Unternehmer, zum Beispiel aus dem Norden Deutschlands, auf seiner Fahrt nach München in vier oder fünf Ländern nach den verschiedensten Richtungen Kontrollen zu unterwerfen, die dann wieder nach verschiedenen Maßstäben aufgezogen sind. Vielmehr kann die Kontrolle nur bundeseinheitlich ausgeübt werden, und sie kann daher nur durch eine solche Bundesanstalt verwirklicht werden.

Dies ist einer der Gründe, weshalb die Bundesregierung den Entwurf des Bundesrates nachdrücklich ablehnen muß, der die Überwachung des Güterfernverkehrs zahlreichen **Landesanstalten** zuweist, Anstalten, deren Wirkungsbereich ein moderner Lastzug häufig in wenigen Stunden, wenn nicht sogar noch schneller durchfährt. Die (B) Kraftfahrzeugtechnik ist über derartige kleinstaatliche Anschauungen hinweggewachsen. Die Bundesregierung hat daher keinen Zweifel daran, daß diejenigen Mitglieder des Hohen Hauses, die sich mit diesem Problem eingehend befaßt haben oder noch befassen werden, hier ebenso wie auf den Ebenen von Straßburg, Genf und Paris, wo diese Fragen behandelt werden, erkennen werden, daß dieser Vorschlag des Bundesrates nicht mehr den Zeitverhältnissen entspricht.

Es kann auch nicht die Aufgabe sein, daß um der Angestellten und Beamten von Behörden willen, die in den letzten Jahren in der Straßenverkehrsüberwachung, im wesentlichen im Rahmen der dort ehemals vorhandenen und langsam abgebauten Kontingentierungsvorschriften tätig waren, daß deshalb nur Landesanstalten geschaffen werden, um diesen Mitarbeitern eine weitere Unterbringung zu ermöglichen. Wir sind der Auffassung, daß es viel entscheidender ist, die lebendigen Kräfte des Gewerbes in dieser Bundesanstalt zu verankern, dieser Bundesanstalt zur Leitung einen Verwaltungsrat und eine möglichst weitgehende Selbständigkeit zu geben. Sie soll daher nur der Fachaufsicht nach dem Ermessen des Bundesverkehrsministers unterliegen, damit sie ihren wichtigen und entscheidenden Aufgaben uneingeschränkt nachgehen kann.

Der Verwaltungsrat, der sich aus Vertretern des Gewerbes, der Bundesbahn, der Wirtschaft und der Gewerkschaften zusammensetzt, soll einen **Vorstand** einsetzen, der völlig neutral ist. Dieser Vorstand und die Angestellten, die keinem Unternehmen oder Speditionsbetrieb angehören oder irgendwie an ihm beteiligt sein dürfen, haben die Aufgabe, durch Straßenkontrollen und andere geeignete Ermittlungen die Einhaltung der Bestimmungen des Gesetzes durch die Beteiligten zu überwachen und festgestellte Verstöße den zuständigen Behörden zur Verfolgung zu melden. (C)

Die Bundesanstalt hat weiter bedeutende Aufgaben in der **statistischen Erfassung aller Beförderungsleistungen im Fernverkehr.** Aus ihr wird der Vorsitzende in der für den Güterfernverkehr zu bildenden Tarifkommission zu bestellen sein. Die karteimäßige Erfassung der Fernfahrzeuge und der Abfertigungsspediteure wird wichtige Aufschlüsse geben und die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen kontrollieren helfen. Die Kosten der Bundesanstalt werden durch vom Gewerbe erhobene Gebühren gedeckt.

In diesem Zusammenhang ist im Gesetz auch ein wichtiges Gebiet zu regeln, das unter dem Namen **„Werkverkehr"** in den letzten Jahren in der Presse und in der Öffentlichkeit immer wieder eine bedeutsame Rolle gespielt hat, der Werkverkehr, bei dem man den echten von dem unechten Werkverkehr zu unterscheiden hat, nämlich von jenem, der gegen Entgelt irgendwelche Beförderungsleistungen ausführt, ohne daß er ein Gewerbeunternehmen des Verkehrs ist. Dieser unechte Werkverkehr ist durch die Bestimmungen des Gesetzes soweit als möglich ausgeschaltet. Es bedarf aber vor allem seinetwegen einer laufenden Überwachung auch der Fahrzeuge des Werkverkehrs, um sicherzustellen, daß dieser unechte Werkverkehr, der von den Vertretern des Werkverkehrs selbst nicht gewünscht, sondern abgelehnt wird, auch wirklich ausgeschaltet wird. Deshalb ist es notwendig, daß auch die Kraftfahrzeuge des Werkverkehrs den Landstraßenkontrollen der Bundesanstalt unterliegen und daß sie bei ihren Fahrten Beförderungspapiere mit sich führen und diese (D) dann vorzeigen.

Durch diese Beförderungspapiere soll zugleich die **statistische Erfassung der Beförderungsleistungen des Werkverkehrs** ermöglicht werden, über den wir bisher gar nichts wissen und dessen Ausweitung und dessen Straßenbelastung wir daher bisher noch in keiner Weise richtig einzuschätzen vermögen. Aus verkehrspolitischen Gründen besteht deshalb an der Einbeziehung des Werkverkehrs in die Kontrolle der Bundesanstalt ein erhebliches und lebendiges Interesse. Die statistischen Arbeiten werden entsprechend den für die Bundesstatistik allgemein geltenden Bestimmungen, allerdings nicht von der Bundesanstalt, sondern von einer entsprechenden behördlichen Abteilung der Bundesstatistik ausgeführt werden.

Für **größere Kraftfahrzeuge des Werkfernverkehrs** ist außerdem eine **Anmeldepflicht** bei der Bundesanstalt im Gesetz vorgeschen und eine gegeringe **Beteiligung an den Kosten.** Gegen diese geringe Kostenbeteiligung — ein Betrag von wenigen Mark pro Jahr und Fahrzeug — wendet sich nun die Wirtschaft. Dazu muß man allerdings ausführen, daß es wichtig ist und mir notwendig erscheint, daß die Wirtschaft in dem Verwaltungsrat der Bundesanstalt sowohl als verladende Wirtschaft wie als Besitzer von Werkverkehrsfahrzeugen vertreten ist. Es ist klar, daß diese Anstalt, die aus ihren eigenen Beiträgen lebt und deren Verwaltungsrat nicht nur den Vorstand bestellt, sondern auch den Etat festsetzt, nicht einen Verwaltungsrat haben kann, in dem Vertreter von Gruppen sitzen, die für diese Anstalt und zu ihren Kosten überhaupt nichts beitragen. Ich glaube, es liegt nicht im Interesse derjenigen

(Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm)

(A) Kreise der Wirtschaft, die den Werkverkehr betreiben, sozusagen nur honoris causa im Verwaltungsrat dieser Anstalt vertreten zu sein und ihre Stimme gar nicht erheben zu können, weil ihnen dann jeder entgegenhalten wird: „Du zahlst ja nicht einmal diesen ganz geringfügigen Beitrag und infolgedessen mache dich hier bitte nicht mausig!"

Ich bin aber der Auffassung, daß wir bei den Zuständen auf unseren Straßen und bei den Gefahren, die sich vielleicht daraus ergeben, auch im Werkverkehr zu schärferen Einschränkungen kommen können. Deshalb gerade ist es von größtem Interesse für die beteiligten Industrien und anderen Unternehmer, sich hier maßgeblich einzuschalten. Ich begreife deshalb nicht den Widerstand, den man aus angeblich grundsätzlichen Erwägungen gegen die Zahlung einer kleinen Gebühr und die Ausschreibung des Anmeldezettels erhebt. Ich möchte darauf hinweisen, daß diese Leistungen, die hier für die Mitarbeit gefordert werden, tatsächlich so geringfügig sein werden, wie man sie geringfügiger gar nicht gestalten kann, und daß derjenige, der sich am Verkehr beteiligen will, aber aus grundsätzlichen und nicht praktischen Erwägungen heraus bestimmte Forderungen stellt, lieber aus dem Verkehr ausscheiden sollte.

In unserem Güterfernverkehrsgesetzentwurf gibt es weitere Bestimmungen, die besonders das Interesse der Öffentlichkeit und der Beteiligten erregt haben, nämlich die Bestimmungen, die zu einer klaren **Abgrenzung zwischen Straße und Schiene** führen sollen. Die Öffentlichkeit hat ein großes Interesse an der Regelung des **Güterfernverkehrs der Bundesbahn** genommen. Ich muß hier klar und deutlich folgendes feststellen: Das Kernstück der Bundesbahn ist und bleibt der Schienen- (B) verkehr. Es ist falsch, wenn man glaubt, daß die Bundesbahn wieder auf dem Marsch sei, sich erneut zu dem Monopolunternehmen für den Verkehr zu Lande zu entwickeln, indem sie sich den Straßenverkehr langsam, aber sicher angliedert. Es ist falsch, wenn man auf der anderen Seite glaubt, man könne die Bundesbahn von der Straße völlig verdrängen. Sie hat nämlich für eine Beziehung auf der Straße absolut ein Recht, das ihr nicht bestritten werden kann: das ist das Recht des **Zu- und Abtransportes der Güter von und nach der Schiene.** Dieses Recht muß ihr also gewährleistet sein. Es ist gewährleistet, indem sie im Güternahverkehr in keiner Weise beschränkt ist. Es kann aber auch bestimmte Relationen geben, in denen der Zu- und Abtransport von und nach der Schiene über die 50 km-Grenze hinausgeht. In diesem Rahmen ist es erforderlich, daß die Bundesbahn, allerdings in klarer Beschränkung, sich auch im Güterfernverkehr betätigt.

Deswegen ist in diesem Gesetz in Abänderung der früheren Gesetze, die eine wesentlich weniger starke Beschränkung enthielten, vorgesehen, daß die Deutsche Bundesbahn im Güterfernverkehr äußerst 2 % der auszugebenden Konzessionen für sich beanspruchen darf, daß sie also in diesem Rahmen des Nahverkehrs und des beschränkten Fernverkehrs ihre Lastkraftfahrzeuge einzusetzen in der Lage ist. Wenn Sie berücksichtigen, wie eng das Netz der Bahnhöfe der deutschen Bundesbahn ist, und wenn Sie um diese Bahnhöfe den 50 km-Kreis schlagen, so können Sie sehen, daß die Bundesbahn in dem Zu- und Abtransport zur Schiene wirklich alle Möglichkeiten hat. Wir werden aber auch hier weitere technische Entwicklungen erleben. Sie haben sicherlich das Schlagwort vom **Haus-Haus-Verkehr** gehört, von dem man sagt, daß er den Lastkraftwagen gegenüber der Bundesbahn so (C) stark in Vorteil bringt. Nun, die Bundesbahn hat den Haus-Haus-Verkehr in ihrem Betrieb mit den Anschlußgleisen stets gehabt. Sie hat ihn in den letzten Jahren leider vielfach nicht so gepflegt, wie es richtig und in ihrem Interesse notwendig gewesen wäre. Das wird sich sicherlich in der nächsten Zeit noch ganz wesentlich verbessern lassen. Darüber hinaus ist durch die Einrichtung des **Behälterverkehrs,** der nur eine Frage von Zeit und Geld ist, eine wirklich durchgreifende Voraussetzung für einen Haus-Haus-Verkehr der Bundesbahn entwickelt worden. Das gleiche ist von dem vermehrten Einsatz jener **Culemeyer-Fahrzeugen** zu sagen, durch die man ganze Güterwaggons über die Straße befördern kann.

Der Bundesbahn stehen also vielfältige Möglichkeiten zur Verfügung, und sie brauchte sich deshalb eigentlich um den Güterfernverkehr auf der Straße nicht selbst zu bekümmern. Würde sich die Bundesbahn wirklich und intensiv mit ihren Selbstkosten im Straßengüterfernverkehr beschäftigen, so würde sie bei den ungünstigen finanziellen Ergebnissen der letzten Jahre daraus die Konsequenzen ziehen. Ich glaube, daß wir für die Zukunft eine richtige Entscheidung in dieser Frage in unserem Gesetzentwurf gefunden haben.

Wir haben auf der anderen Seite noch die Bestimmung, nach der die Bundesbahn in Zukunft Lastkraftwagen für den Fernverkehr von Unternehmern chartern kann, aber nicht mehr in der Lage ist, wie sie es bisher war, **Verträge mit größeren Gruppen von Unternehmern** zu schließen, die dann bei einer bestimmten, ihnen zugesicherten Beförderungsleistung im Jahr auf Kosten der Bundesbahn relativ angenehme Lebens- und Verdienstverhältnisse haben. Wir haben deswegen in (D) dem Gesetz vorgesehen, daß diese Verträge, die in letzter Zeit noch von der Bundesbahn erneuert wurden, auslaufen müssen, weil wir nicht mit ansehen können, daß hier noch überlebte Verhältnisse aus den LSÖ-Praktiken einer glücklicherweise versunkenen Zeit fröhliche Urständ feiern, und weil wir nicht als Unternehmer einen Mann anerkennen wollen, der, ohne nennenswerte Leistungen selbst zu vollbringen, Rechnungen ausschreibt, die nachher zum erheblichen Teil zu Lasten der Allgemeinheit bezahlt werden müssen. Hier liegen Verhältnisse vor, die abgestellt werden müssen und die durch diesen Gesetzentwurf bereinigt werden sollen.

Weiter ist noch darauf hinzuweisen, daß dieses Gesetz so gefaßt ist, daß die Landesregierungen die für die Durchführung des Gesetzes im einzelnen zuständigen Behörden bestimmen. Das Gesetz ist sehr sorgfältig durchgearbeitet, so daß die **Landesbehörden** auch das Verfahren der **Genehmigungserteilung** und das **Rechtsmittelverfahren** bestimmen und daß nur die Bundesanstalt ausgenommen ist. Dieses Gesetz ist also als ein Gesetz zu behandeln, das nicht der ausdrücklichen Zustimmung des Bundesrats bedarf.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Gleichzeitig mit diesem Gesetzentwurf geht Ihnen ebenso wie beim Bundesbahngesetz eine **Vorlage des Bundesrats** zu. Sie müssen mir gestatten, daß ich zu dieser Vorlage noch einige Ausführungen mache. Auch hier war es wiederum die Initiative des Landes Nordrhein-Westfalen, das im März dieses Jahres einen entsprechenden Initiativ-Gesetzesantrag im Bundesrat einbrachte. Trotz aller Bemühungen war es aus staatsrechtlichen und anderen Gründen nicht möglich, die Arbeiten des Bundesverkehrs-

(Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm)

(A) ministeriums mit diesem Initiativantrag so zu verschmelzen, daß sie in einem einzigen Guß hätten vorgelegt werden können. Infolgedessen hat die Bundesregierung zu dem Entwurf des Bundesrats, und der Bundesrat hat zu dem Entwurf der Bundesregierung Stellung genommen. Beides liegt gedruckt vor.

Es ist notwendig, auf die entscheidenden Unterschiede dieser beiden Entwürfe noch kurz einzugehen. Einmal will der Entwurf des Bundesrats nicht nur ein Güterkraftverkehrsgesetz für den Fernverkehr schaffen, sondern er will ein **allgemeines Güterkraftverkehrsgesetz** schaffen, in dem er auch den Nahverkehr und den Werkverkehr in der Nahzone, also jener 50 km-Zone, regelt. Der Bundesrat begründet diesen Wunsch damit, daß der Güterfernverkehr und der Güternahverkehr in der Regelung durch den Gesetzgeber praktisch nicht voneinander zu trennen seien. Diese Annahme wird aber schon dadurch widerlegt, daß seit dem Jahre 1931 der Güterfernverkehr gesetzlich geregelt ist, während dagegen der Güternahverkehr bisher ohne gesetzliche Regelung geblieben ist.

Nun ist die Bundesregierung nicht der Auffassung, daß der **Güternahverkehr** auch in Zukunft ohne gesetzliche Regelung bleiben sollte. Aber hier ist noch zu überlegen, inwieweit diese Frage mit den Ländern abzugleichen ist. Der Güternahverkehr, der sich innerhalb der 50 km-Zone bewegt, verläuft im allgemeinen im Rahmen eines Landes. Es wird also die Frage sein, in welcher Weise hier durch eine rahmengesetzliche Vorschrift auf Bundesebene eingegriffen werden kann. Das Gewerbe wünscht eine solche Regelung, wünscht sie aber in anderer Form, als sie der Bundesrat vorgeschlagen hat. Wir müssen uns darüber klar sein, daß wir hier mit einer gesetzlichen Regelung Neuland betreten (B) werden. Nirgends ist es so schwer, sich durch statische Gesetze des dynamischen Lebens zu erschließen, wie auf dem Gebiete des Verkehrs. Die Bedeutung der von dem Gesetzgeber hier zu lösenden Probleme — das Einschreiten zum Beispiel gegen den unechten Werkverkehr im Nahverkehr, die Einführung eines Fahrtenbuches, ja der Gedanke an Konzessionierung oder Bedürfnisprüfung — darf nicht verkannt werden. Es wäre daher bedenklich, wenn man diesen komplexen Kreis von Problemen in diesem Gesetz ohne eingehende Vorbereitung und insbesondere auch ohne Abstimmung mit den Spitzenvertretungen der Wirtschaft und des Gewerbes überstürzt regeln wollte. Wenn der Vorschlag des Bundesrats, beide Verkehrsgebiete gleichzeitig gesetzlich zu regeln, angenommen werden würde, so würde das nach unserer Auffassung dazu führen, daß das gesamte Gesetzgebungswerk in Gefahr gebracht, mindestens aber erheblich verzögert wird. Dies scheint wegen der Verhältnisse im Güterfernverkehr, die einer Regelung dringend bedürfen, nicht tragbar zu sein.

Wir werden die Vorarbeiten für das **Güternahverkehrsgesetz** in unserem Hause mit äußerster Kraft beschleunigen. Aber ich sehe an der Vielfalt der Probleme, daß es notwendig ist, sie mit größter Sorgfalt zu prüfen, um dann einen Vorschlag machen zu können, der nicht hemmend wirkt, sondern hilft, die Verhältnisse auf der Straße zur Ordnung zu führen.

Ich habe weiter ausgeführt, daß die **Überwachung im Güterfernverkehr** nach unserer Auffassung nur nach einheitlichen Gesichtspunkten im ganzen Bundesgebiet vorgenommen werden kann. Die Begründung des Bundesrats, daß eine Zusammenarbeit mit der Polizei nur auf der Landesebene, also zwischen Landesanstalt und Polizeibehörde, möglich sei, scheint mir an dem Kern der Sache (C) vorbeizugehen. Es ist ja gar nicht die Polizei, mit der die Anstalt in erster Linie zusammenarbeitet, sondern es sind die Verkehrsbehörden der Länder und die Preisbehörden. Es kann wohl keinem Zweifel unterliegen, daß einer Bundesanstalt, der ja keinerlei Strafbefugnisse zustehen, alles daran gelegen sein muß, zu einer engen Zusammenarbeit mit den Landesbehörden zu kommen, wenn ihr Wirken nicht zwecklos sein soll. Ich bin ferner der Auffassung, daß auch die Landesbehörden alles daran setzen werden, im Interesse der Lösung der großen Aufgabe einer Ordnung im Straßenverkehr der Bundesanstalt in bundestreuer Zusammenarbeit jede Unterstützung zu geben. Ich glaube nicht, daß der Gedanke, daß die Polizei auf der Landesebene grundsätzlich mit Bundesbehörden nicht zusammenarbeiten könnte, uns gerade nach den Erfahrungen der letzten Wochen noch besonders begeistert.

Der vom Bundesrat gegebenen rechtlichen Begründung gegen die Errichtung der Bundesanstalt kann die Bundesregierung ebenfalls nicht folgen. Die Bundesregierung steht auf dem Standpunkt, daß die **Bundesanstalt** ohne einen besonderen organisatorischen Unterbau im Sinne des Art. 87 Abs. 3 Satz 2 arbeiten kann. Die geforderte einheitliche, schlagkräftige Überwachung kann, wenn sie **Landesanstalten** übertragen werden sollte, nicht erzielt werden, da es unmöglich erscheint, nur durch eine koordinierende Kommission, die aus den Leitern der Landesanstalten, wie es der Bundesrat vorschlägt, besteht, diese Schlagkraft zu erreichen. Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß auch aus dem Grunde der viel zu hohen Kosten die Errichtung der zahlreichen Landesanstalten heute nicht verantwortet werden kann. Das Gewerbe, das diese Beiträge nach unserem Gesetzentwurf auf- (D) bringen soll, ist heute schon in so starker Weise belastet, daß man ihm unnötige Kosten dringend ersparen muß. Wir haben kürzlich erlebt, welchen Rückschlag die Erhöhung der Tarife für die Versicherungen dem Gewerbe gebracht hat. Entgegen der Auffassung des Bundesrates dürfte es auch nicht möglich sein, zu erreichen, daß die Beiträge des Gewerbes zu den einzelnen Landesanstalten wirklich gleichmäßig hoch sind. Denn es liegt auf der Hand, daß die Landesanstalten je nach der Verschiedenheit ihrer Bezirke ganz verschieden hohe Beiträge einheben müssen, um ihre Kosten zu decken. Ein Finanzausgleich unter den Landesanstalten dürfte aber wohl wenig Aussicht auf Erfolg haben. Gerade weil wir der Auffassung sind, daß Verschiebungen im Wettbewerb aus diesen Gründen unbedingt vermieden werden müssen, vertreten wir mit ganz besonderem Nachdruck die Bundesanstalt.

Der Entwurf des Bundesrats trägt aber auch den Belangen der Finanzverwaltung nicht genügend Rechnung. Nach dem Entwurf der Bundesregierung ist die **Mitwirkung des Bundesfinanzministers** im Interesse des Gewerbes selbst bei den Haushaltsangelegenheiten der Bundesanstalt sichergestellt. Auch ermöglicht die Formulierung unseres Entwurfs, zu einer einfacheren Gestaltung bei der Einziehung der Beförderungssteuer zu kommen. Gerade dieses Problem ist es, das dem Herrn Finanzminister auch seinerseits sehr die Liebe zur Bundesanstalt nahegelegt hat.

Wenn wir also die beiden Entwürfe, die Ihnen zur Entscheidung vorliegen, den Entwurf der Bundesregierung und den des Bundesrats, gegenüberstellen, so zeigt sich, daß der **Bundesrat,** der bei seinen Überlegungen — und das ist sein gutes

(Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm)

(A) Recht — wesentlich von den **Länderinteressen** ausgegangen ist und sich von ihnen hat bestimmen lassen, dem Umstand, daß der Verkehr, vor allem der Fernverkehr, seiner Natur nach sich nicht an die engen Ländergrenzen binden kann, sich innerhalb der engen Ländergrenzen nicht entwickeln kann, sondern seine Aufgabe überregional erfüllen muß, nicht genügend Rechnung trägt. Eine derartige Einstellung ist besonders zu einer Zeit, in der wir von einer Integrierung des europäischen Verkehrs sprechen, nicht mehr zu begreifen. Wir machen uns große Sorge darüber, wie wir die Probleme auf der Straße lösen können, wenn in immer stärkerem Maße der Transitverkehr im Güterfernverkehr durch unser Land rollt. Wir haben diese Probleme europäisch zu sehen und europäisch zu lösen. Wir haben dafür mindestens auf dem Verkehrsgebiet die Voraussetzungen zu schaffen, indem wir auf der Bundesebene für Einrichtungen sorgen, die uns den Weiterbau im europäischen Sinne ermöglichen. Hier, wo die Initiative des Gewerbes uns einen Weg gewiesen hat, den wir nach unserer Auffassung gehen können, ohne zu Zwangsmaßnahmen zu greifen, hier, wo wir uns der Konzessionierung, in den Zwangsmaßnahmen soweit wie möglich beschränken wollen, müssen wir zugleich immer wieder daran denken, daß wir auch hier die Voraussetzungen für eine europäische Zusammenarbeit schaffen müssen.

Deswegen bitte ich Sie, auch diesen Problemen Ihre Aufmerksamkeit zu widmen und vor allen Dingen die Begründungen der Entwürfe eingehend zu studieren. Sie sind aufgestellt, um Ihnen das Einarbeiten in diese schwierigen Probleme zu ermöglichen. Lassen Sie sich nicht nur von Zeitungsartikeln beeinflussen! Zeitungsartikel sind gelegentlich von vornherein einseitig bestimmt und in vielen (B) Fällen von Sachkunde nicht getrübt, ganz abgesehen davon, daß die Verfasser nicht selten, selbst wenn sie Vorträge hören, nicht in der Lage sind, das, was sie hörten, in dem Sinne, wie es gesprochen wurde, zu Papier zu bringen und wiederzugeben.

(Beifall bei den Regierungsparteien.)

Vizepräsident Dr. Schmid: Das Wort zur Geschäftsordnung hat der Herr Abgeordnete Rademacher.

Rademacher (FDP): Meine Damen und Herren! Angesichts des „gewaltigen Interesses", das das Hohe Haus diesen beiden wichtigen Gesetzen auf dem Gebiete des Verkehrs entgegenbringt, möchte ich zur Geschäftsordnung den Antrag stellen, beide Entwürfe ohne Debatte an den Ausschuß für Verkehrswesen zu überweisen. Aus dem gleichen Grunde darf ich an Herrn Minister Renner die Bitte richten, auf eine Begründung seines Entwurfs zu verzichten. Vielleicht kann ich die letzten Worte des Herrn Bundesverkehrsministers aufnehmen, die Gesamtbegründung und die Paragraphen beider Entwürfe eingehend zu studieren, um die Grundlage für die Arbeiten im Ausschuß zu haben.

Vizepräsident Dr. Schmid: Herr Minister Renner!

Renner, Innenminister von Württemberg-Hohenzollern: Ich bin leider nicht in der Lage, auf eine Begründung zu verzichten; denn der Herr Bundesverkehrsminister hat einige Ausführungen gemacht, die unserer Auffassung nach nicht richtig sind. Ich verspreche aber, mich sehr kurz zu fassen.

Vizepräsident Dr. Schmid: Ich erteile Ihnen also das Wort zu dieser kurzen Begründung des Entwurfs des Bundesrates.

Renner, Innenminister von Württemberg-Hohenzollern: Kurz, relativ im Verhältnis zu den bisherigen Ausführungen! (C)

(Heiterkeit.)

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Anders als beim Bundesbahngesetz bin ich bei dem vom Deutschen Bundesrat vorgelegten Entwurf zu einem **Güterkraftverkehrsgesetz** nicht in der Lage, unmittelbar an die Worte des Herrn Bundesministers für Verkehr anzuknüpfen. So wie der Entwurf der Bundesregierung sich auf eine Regelung des Güterfernverkehrs beschränkt, hat der Bundesminister für Verkehr im wesentlichen eine Darstellung der geschichtlichen Entwicklung der staatlichen Reglementierung des Güterfernverkehrs, ihre Auswirkungen und ihre geplante Fortsetzung gegeben. Ich muß auf etwas anderes noch eingehen. Die Verhandlungen im Bundesrat und in seinem Ausschuß für Verkehr haben erneut eindeutig gezeigt, daß die **Lage des Güterverkehrs** auf der Straße in jeder Beziehung unhaltbar geworden ist. Ob Sie sich insoweit die Verhältnisse des Nahverkehrs, des Fernverkehrs und — von diesen beiden Verkehrsarten kaum lösbar — des Werkverkehrs oder die Verhältnisse des gewerblichen Güterverkehrs der Bundesbahn ansehen, oder ob Sie die Sicherheit des Verkehrs auf der Straße betrachten, ist gleichgültig. In jeder Beziehung drängt sich die Gewißheit auf, daß hier Abhilfe geschaffen werden muß. Um die rechten Mittel für eine Abhilfe zu finden, bedarf es der Erkenntnis, auf welche Gründe all diese Mißverhältnisse zurückzuführen sind.

Ich darf aus der Zahl dieser Gründe zwei herausgreifen. Die allgemeinen Verhältnisse des Güterverkehrs auf der Straße sind nicht deswegen unhaltbar geworden, weil es an den gesetzlichen (D) Vorschriften über die Zulassung der Kraftfahrzeuge und über die Überwachung ihres Verkehrs auf der Straße fehlte. Diese Vorschriften sind vorhanden, wenn sie auch vielleicht in Einzelheiten verbesserungsbedürftig sind. Woran es aber seit 1945 gebricht, ist die Möglichkeit einer auch nur einigermaßen ausreichenden **Überwachung des Straßenverkehrs** in Ausführung dieser Vorschriften. Der Zusammenbruch der Staatsautorität und die Maßnahmen der Besatzungsmächte haben — von Zone zu Zone in verschiedener Abstufung — zu einer Zerschlagung des Polizeiapparats geführt. Weder der Bund noch die Länder verfügen über eine ausreichende **Verkehrspolizei.**

(Sehr richtig!)

Mit einer auf Gemeinden und Kreise verteilten allgemeinen Polizei ist jedoch eine Verkehrsüberwachung nicht durchzuführen. Ich bin überzeugt davon, daß eine Reorganisation der Polizei unter Spezialisierung einer Verkehrspolizei, daß ihre ausreichende Motorisierung und die Ausnutzung jener Erfahrungen, die hinsichtlich größerer Verkehrssicherheit vor allem in Nordrhein-Westfalen gesammelt worden sind, bei hinreichenden Anstrengungen aller Beteiligten zur Beseitigung der ärgsten Übelstände auf der Straße führen werden.

Der andere Grund liegt in den **Konkurrenzverhältnissen,** die sich nach dem Kriege für den Güterstraßenverkehr, die Bundesbahn und die Binnenschiffahrt entwickelt haben. Über die schwierigen Verhältnisse der **Bundesbahn** und ihre Gründe ist heute bereits hinreichend gesprochen worden. Zu wiederholen ist lediglich, daß die Bundesbahn mit der technischen Entwicklung des Lastkraftwagens gegenwärtig nicht Schritt halten kann,

(Minister Renner)

(A) weil die organisatorische Umstellung ihres Gütertransports und vor allem die für eine Beschleunigung ihres Transports notwendige Elektrifizierung finanzielle Mittel erfordert, die weder die Bundesbahn noch der Bund zur Zeit aufbringen kann. In jedem Fall werden Maßnahmen der einen oder anderen Art einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen.

Aus dieser Sachlage hat das **Güterstraßenverkehrsgewerbe** insgesamt Nutzen gezogen und seinen Anteil am Gesamttransportvolumen erheblich gesteigert. Von der Jahrestransportleistung, berechnet in Netto-Tonnen-Kilometer, entfallen auf die Eisenbahn gegenwärtig etwa 40 Milliarden und auf Kraftfahrzeuge 10 Milliarden, während — und das ist ein wichtiger Hinweis für die in diesem Zusammenhang grundsätzlich zu lösenden Fragen — der Erlös je Netto-Tonnen-Kilometer bei der Eisenbahn nur 5 Pf., beim Kraftfahrzeug aber 9 Pf. im Durchschnitt beträgt. Dafür stehen die Gewerbetreibenden des Güterstraßenverkehrsgewerbes jedoch untereinander in einem auf die Dauer ruinösen Konkurrenzkampf. Die Konkurrenz bei der Binnenschiffahrt und ihr Verhältnis zur Bundesbahn sind genügend bekannt, als daß ich sie näher darzulegen brauchte.

Die **Verhältnisse der einzelnen Verkehrsträger** und ihr Verhältnis zueinander bedürfen, wenn Ordnung eintreten soll, dringend einer **Koordinierung.** Vergleichbare Selbstkostenunterlagen müssen vordringlich erstellt werden, denn sie bilden die Voraussetzung für alle weiteren Überlegungen. Auf dieser Voraussetzung aufbauend muß festgestellt werden, wo die technisch und wirtschaftlich optimale Leistung jedes einzelnen Verkehrsträgers liegt. An Hand des voraussehbaren (B) Bedarfs muß sodann festgestellt werden, in welchem Verhältnis die schwachen Mittel der deutschen Volkswirtschaft für den Ausbau der Bundesbahn, für die Binnenschiffahrt und für den Straßenverkehr einschließlich des nicht mehr zu umgehenden Ausbaues der Bundesstraßen und Autobahnen eingesetzt werden sollen. Ohne einen solchen umfassenden Plan zur Koordinierung des Verkehrs sind Fehlinvestitionen in einem Ausmaße, das sich unsere Volkswirtschaft nicht leisten kann, unvermeidlich. Der Bundesrat richtet daher an die Bundesregierung und besonders an den Herrn Bundesminister für Verkehr die dringende Bitte, alles zu tun, um diesen Plan zum ehestmöglichen Zeitpunkt fertigzustellen, damit er von denen, die es angeht, im einzelnen beraten und verbessert werden kann.

Meine Damen und Herren! Wenn Sie vor diesem Hintergrund schwerer und großer Fragen die Ihnen vorliegenden Entwürfe ins Auge fassen, so werden Sie erkennen, daß sie sich nur mit einem kleinen Ausschnitt beschäftigen und nur die Frage regeln, die schon vor Abschluß der erwähnten Koordinierungsaufgabe geregelt werden kann: **Zulassung zum gewerblichen Güterverkehr und seine Überwachung.** Dieses Gebiet sollte nach Auffassung des Bundesrates einheitlich für den Güterfernverkehr und den Günternahverkehr geregelt werden. Ich darf hierzu bemerken, daß der Wunsch, auch den Güternahverkehr zu regeln und einzubeziehen, ja auf das Gewerbe selber zurückgeht. Wenn ich mich nicht irre und richtig unterrichtet bin, hat Herr Dr. Drews von der Sparte Nahverkehr in der Zentralarbeitsgemeinschaft diesen Wunsch den Behörden in Hamburg gegenüber ausgesprochen.

Es ist zuzugeben, daß die vom Bundesrat für (C) den Güternahverkehr vorgeschlagene Regelung für das Gewerbe einige Neuerungen bringt. Keineswegs aber wird mit einer solchen Regelung in dem Umfange Neuland betreten, wie es die Stellungnahme der Bundesregierung zu dem Entwurf des Bundesrates darstellt. Der Zusammenhang zwischen **Güterfernverkehr und Güternahverkehr** — unterschieden durch eine nach Zweckmäßigkeitsgesichtspunkten getroffene Bestimmung der Nahverkehrszone — ist unter wirtschaftlichen, unter verkehrspolitischen und unter gewerbepolitischen Gesichtspunkten so eng, daß eine gesetzgeberische Behandlung in voneinander getrennten Gesetzen nur dann vorgenommen werden sollte, wenn sie wirklich zwingend geboten ist. Der Umstand, daß man seit 1931 die eine Sparte gesetzlich geregelt hat und die andere nicht, besagt gar nichts. Was man bisher versäumt hat, braucht man in Zukunft nicht zu unterlassen. Diese Bedingung allerdings sieht der Bundesrat nicht als gegeben an, nämlich die Bedingung, daß eine besondere Regelung des Güternahverkehrs zwingend geboten ist. Er hat aus diesem Grunde seine Vorlage als Gesetz über den Güterkraftverkehr aufgebaut und auch so bezeichnet.

Abgesehen von diesem Unterschied im Umfang der geplanten Regelung unterscheidet sich der Entwurf des Bundesrates von dem der Bundesregierung durch die Organisation der Stelle, der die unstreitig notwendige **Überwachung des Güterverkehrs** auf der Straße übertragen werden soll. Der Bundesrat schlägt die Errichtung selbständiger **Landesanstalten** vor, während die Bundesregierung die Einrichtung einer **Bundesanstalt** für notwendig und rechtlich zulässig hält. Es ist nicht gesagt, daß jedes Land eine Anstalt errichten muß, (D) sondern es ist ausdrücklich vorgesehen, daß mehrere Länder eine gemeinsame Anstalt errichten können oder daß ein Land sich der Anstalt des anderen anschließen kann.

Es besteht Einigkeit darüber, daß die Einheit des Verkehrs eine einheitliche Handhabung seiner Überwachung bedingt. Es ist jedoch ein Trugschluß anzunehmen, daß die Einheit der Überwachung nur durch die Zusammenfassung aller Überwachungsfunktionen in einem Kontrollorgan gewährleistet sei. Diesem Trugschluß erliegen, hieße den föderativen Aufbau der Bundesrepublik verleugnen. Grundprinzip dieses Aufbaues ist die Dezentralisierung der Verwaltung. Die Befolgung dieses bewährten Grundsatzes ist auch auf dem Gebiete des Verkehrs möglich, jedenfalls so lange, als einheitliche Richtlinien, für deren Erlaß der Bundesverkehrsminister zuständig ist, die dem Verkehr unerläßliche gleichmäßige Verwaltungspraxis sichern. Diesem Grundsatz würde die Einrichtung einer Bundesanstalt widersprechen. Ohne eigenen Unterbau würde sie einen der täglichen Praxis entrückten bürokratischen Wasserkopf darstellen, der darauf angewiesen wäre, durch reisende Kontrolleure die Aufgaben zu erfüllen, die zur Überwachung des Güterstraßenverkehrs gehören. Mit der Einrichtung eigener Außenstellen in den einzelnen Ländern aber wäre die Einheitlichkeit der Überwachung auch nicht besser gewährleistet als durch die Einrichtung von Landesanstalten; denn es kann praktisch keinen Unterschied machen, ob die Richtlinien für die Überwachung von Angehörigen einer Außenstelle der Bundesanstalt oder vom Personal einer Landesanstalt durchgeführt werden. Es ist nicht so, daß die Existenz einer Landesanstalt die Beschränkung

(Minister Renner)

(A) des Verkehrs und der Kontrolle auf das Land bedingt, sondern es wird nach einheitlichen Richtlinien des Bundesverkehrsministers kontrolliert. Aber die Kontrolle wird von den Länderanstalten ausgeübt, und es ist kein Haar anders, als wenn der Bund diese Leute in diese Länder senden wollte.

Darüber hinaus aber ist die **Einrichtung einer Bundesanstalt** mit den Bestimmungen des Grundgesetzes nicht vereinbar. Der Bundesrat hat in der Begründung seines Gesetzentwurfes die Gründe für diese Unvereinbarkeit im einzelnen dargelegt. Hierauf darf ich verweisen und feststellen, daß die Bundesregierung diesen Gründen nicht oder nicht überzeugend entgegengetreten ist.

Ich bitte nur noch einen kurzen Augenblick um Ihre Geduld. Wenn man von der **Selbstverwaltung** der Bundesanstalt redet, muß man sich eigentlich fragen: worin besteht sie? Die **Aufgabe** der Bundesanstalt besteht rein in der Überwachung, und von Selbstverwaltung ist gar nicht die Rede. Und wer überwacht denn? Es überwachen auch nach dem Entwurf der Bundesregierung nicht die Vertreter des Gewerbes, die im Verwaltungsrat sitzen, sondern es überwachen die Beamten und Angestellten, die hauptberuflich tätig sind, die dem Verwaltungsrat nicht angehören dürfen und auch nicht dem Gewerbe. Der Verwaltungsrat hat bloß die schöne Aufgabe, die Leute zur Ernennung vorzuschlagen, über ihr Gehalt zu bestimmen, praktisch gesagt, ihre wirtschaftliche Existenz zu bestimmen. Meine Damen und Herren, ist es das richtige, wenn diejenigen, die überwachen müssen, von denen ausgewählt werden, die sie zu überwachen haben? Wenn es so wäre, würde ich einen Satz von Wilhelm Busch zitieren: „Nur die allergrößten — —"; ich will aber lieber nicht weiter

(B) zitieren.

Also, meine Damen und Herren, dieser Gesichtspunkt schlägt nicht durch. Der Verwaltungsrat hat praktisch die Gehälter zu bewilligen, den Etat aufzustellen, er hat aber nicht zu überwachen. Deswegen kann man hier unmöglich von einer Selbstverwaltung reden, wie man sie sonst versteht.

Der Entwurf des Bundesrats ist übrigens nicht bei dem Weisungsrecht des Bundesverkehrsministers als der Voraussetzung für eine einheitliche Überwachung stehengeblieben, sondern er hat darüber hinaus eine **Kommission** vorgesehen, die **aus den Leitern der Landesanstalten** besteht, die den Bundesverkehrsminister berät und den Erfahrungsaustausch zwischen den Anstalten zwanglos und laufend vermittelt. Demgegenüber erscheinen die weiteren Bedenken, die die Bundesregierung in ihrer Stellungnahme zur Vorlage des Bundesrats niedergelegt hat, von geringerem Gewicht. Soweit sie in Einzelheiten berechtigt sind, werden sie bei der endgültigen Fassung des Gesetzes ohne Schwierigkeiten berücksichtigt werden können.

Darf ich mir noch eine Anregung erlauben. Bei der Ausarbeitung der Entwürfe sind verschiedene Rechtsauffassungen zwischen der Bundesregierung und dem Bundesrat entstanden. Ich glaube, es wird daher zweckmäßig sein, wenn dieser Gesetzentwurf nicht nur vom Verkehrsausschuß, sondern auch vom Rechtsausschuß vorbearbeitet wird.

Vizepräsident Dr. Schmid: Meine Damen und Herren, wir können nunmehr über den Antrag auf Überweisung an den Ausschuß ohne Debatte abstimmen oder uns darauf einigen.

(Zurufe.)

— Alles einig?

(Zustimmung.)

Es liegen keine Wortmeldungen mehr vor. Der (C) Antrag ist gestellt. — Das Haus ist mit der Überweisung der beiden Entwürfe an den Ausschuß für Verkehrswesen einverstanden.

Dann rufe ich auf Punkt 6 der Tagesordnung:

Zweite und dritte Beratung des Entwurfs eines Gesetzes zur **Wiedererhebung der Beförderungssteuer im Möbelfernverkehr und im Werkfernverkehr** und zur **Änderung von Beförderungssteuersätzen** (Nr. 1214 der Drucksachen);

Mündlicher Bericht des Ausschusses für Finanz- und Steuerfragen (11. Ausschuß) (Nr. 1420 der Drucksachen).

(Erste Beratung: 82. Sitzung.)

Zur Geschäftsordnung hat das Wort Herr Abgeordneter Dr. Bertram.

Dr. Bertram (Z): Ich beantrage zur Geschäftsordnung Rückverweisung dieses Punktes an den Ausschuß.

Vizepräsident Dr. Schmid: An den Ausschuß für Finanz- und Steuerfragen! Ist das Haus einverstanden?

(Zustimmung.)

— Damit ist die Sache an den Ausschuß für Finanz- und Steuerfragen zurückverwiesen.

Punkt 7 ist abgesetzt.

Ich rufe auf Punkt 8 der Tagesordnung:

Antrag der Fraktion der KPD betreffend Vorlage des Entwurfs eines Gesetzes über die **Abgeltung der Besatzungsleistungen und Besatzungsschäden** (Nr. 1431 der Drucksachen).

Der Ältestenrat schlägt Ihnen für die Einbrin- (D) gung 5 Minuten und 40 Minuten Höchstzeit für die Aussprache vor.

Wer begründet? — Das Wort hat Herr Abgeordneter Kohl (Stuttgart).

Kohl (Stuttgart) (KPD): Meine Damen und Herren! Wenn die kommunistische Fraktion diesen Antrag dem Hohen Hause unterbreitet, so deshalb, weil auf der Tagung der Besatzungsverdrängten die Vertreter des Finanzministeriums erklärt haben, daß der Entwurf des Bundesfinanzministers über die **Abgeltung von Leistungen an die Besatzungsverdrängten** als Grundlage für die Verhandlungen mit den Alliierten benutzt wird. Eine ähnliche Erklärung, daß ein solcher Gesetzentwurf besteht, hat der Vertreter des Bundesfinanzministers in einer Ausschußsitzung gemacht. Wir sind der Meinung, daß wir dem Bundesfinanzminister unter keinen Umständen zugestehen können, einen Gesetzentwurf als Verhandlungsgrundlage mit den Alliierten zu benutzen, ohne davon dem Bundestag Kenntnis zu geben. Wir sind der Auffassung, daß das Hohe Haus zweifelsohne der Meinung ist, daß die Frage der Abgeltung der Besatzungsverdrängten eine Angelegenheit ist, die nach deutschem Recht zu erledigen ist, und daß der Bundesfinanzminister alles zu unternehmen und zu tun hat, um die Alliierten in ihrem Standpunkt nicht noch zu bestärken, sondern eine Änderung dieses Standpunktes herbeizuführen.

Es gibt eine ganze Reihe Materialien bei den Besatzungsverdrängten — ich will mir versagen, darauf einzugehen —, die die Unsinnigkeit und die Widersprüche zeigen, die zweifelsohne in der Frage der Abgeltung durch alliierte Dienststellen in Erscheinung treten.

(**Kohl** [Stuttgart])

(A) Wir von der kommunistischen Fraktion, die wir einen Gesetzentwurf eingebracht haben, der die deutsche Rechtszuständigkeit wiederherstellen soll, sind der Auffassung, daß der Bundestag das letzte Wort darüber zu sprechen hat. Wir haben deshalb auf die Behandlung dieses Antrages Wert gelegt, weil wir wünschen, Kenntnis zu haben, nach welchen Rechtsgrundsätzen der Gesetzentwurf des Bundesfinanzministeriums aufgebaut ist. Wir legen Wert darauf, daß der Bundestag in aller Öffentlichkeit darüber diskutiert, ob er damit einverstanden ist, daß auf dieser Grundlage die Verhandlungen geführt werden. Wir bitten Sie deshalb, unserem Antrag zuzustimmen.

Vizepräsident Dr. Schmid: Ich eröffne die Aussprache. Das Wort hat der Herr Abgeordnete Dr. Pfleiderer.

Dr. Pfleiderer (FDP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Unter den Fragen, die zwischen den Alliierten und uns schweben, sind zweifellos die der **Besatzungslasten** noch mit am wenigsten befriedigend geregelt und geordnet. Sie sind noch nicht an die veränderte politische Lage angepaßt. Wir hatten alle gehofft, daß diese Frage durch eine Verringerung der Besatzungstruppen nach und nach an Bedeutung verlieren würde. Aber die internationale Lage hat ja dazu geführt, daß die Zahl der Truppen gegen früher noch erhöht werden muß. Deshalb wird dieses Problem noch an Bedeutung zunehmen.

Dem Finanzminister macht zweiffelos die Frage der **Dienstleistungen,** der **Sach- und Werkleistungen** die größte Sorge, weil dort die höchsten Zahlungen geleistet werden müssen. Die Abgeltung der Personenschäden und der Nutzung an Häusern (B) und Wohnungen ist politisch und rechtlich aber nach wie vor die schwierigere Frage. Hunderttausende sind davon betroffen, und sie sind schlechter gestellt als die, die reine Dienstleistungen, Sach- und Werkleistungen vollbringen.

Wenn wir den hier gestellten Antrag durchlesen, dann ist die Antwort auf Ziffer 1 zweifellos Sache der Regierung. Ein Teil der Vorgeschichte ist ja in der Drucksache Nr. 1308 enthalten, die einen sehr ausführlichen Bericht der Regierung bringt. Ich glaube aber, die Regierung hatte durchaus die Möglichkeit, über diese Angelegenheiten mit den Alliierten zunächst einmal unter der Hand Fühlung zu nehmen, da ja auf deutscher Seite keine **Zuständigkeit** besteht, sondern diese durch Art. 2e des Besatzungsstatuts ausgeschlossen ist. Von seiten des Ausschusses für das Besatzungsstatut und auswärtige Angelegenheiten haben wir dem Hohen Hause schon Anträge gestellt, die dahin gingen, die Bundesregierung zu ersuchen, hier beschleunigt deutsche Gesetze vorzulegen und mit der Alliierten Kommission über eine Zuständigkeit der deutschen Behörden zu verhandeln. Ich glaube, es wäre eine ausgesprochene Verschlechterung der Lage, wenn wir hier mit einseitigen Maßnahmen vorgingen. Man kann diese Angelegenheiten, die zum Vorbehaltsgebiet gehören, nur in Übereinkunft mit den Besatzungsmächten regeln. Dem Ausschuß für das Besatzungsstatut und auswärtige Angelegenheiten liegt ein Antrag vor — Drucksache Nr. 1119 —, der sich auf die Frage der Personenschäden bezieht, und im Zusammenhang damit wird der Ausschuß dem Hohen Hause auch bis in die Einzelheiten über die Frage der Zuständigkeit Bericht erstatten. Wir hätten natürlich gewünscht, daß zu diesem Punkt heute die Regierung hier vertreten gewesen wäre, um den Standpunkt darzulegen, der sie veranlaßt hat, ihrerseits der Hohen (C) Kommission einen Gesetzentwurf vorzulegen.

Vizepräsident Dr. Schmid: Darf ich Sie kurz unterbrechen? Der Herr Bundesfinanzminister hat mich fragen lassen, ob seine Anwesenheit notwendig sein würde. Ich habe ihm gesagt, ich glaubte nicht, daß sie es sei. Die Regierung ist — wenn ich so sagen darf — entschuldigt.

Dr. Pfleiderer (FDP): Dann nehme ich das zurück. — Wir werden in Kürze Gelegenheit haben, über das ganze Problem auf Grund der Drucksache Nr. 1119 dem Hohen Hause Bericht zu erstatten und dann die schwierige Frage im einzelnen zu erörtern. Ich stelle den Antrag, den Antrag der kommunistischen Partei dem Ausschuß für das Besatzungsstatut und auswärtige Angelegenheiten zu überweisen.

Vizepräsident Dr. Schmid: Das Wort hat der Abgeordnete Walter.

Walter (DP): Meine Damen, meine Herren! Ich bedaure außerordentlich, daß das Hohe Haus den Anträgen der Kommunistischen Partei noch irgendwelchen Wert beimißt und bereit ist, diese Anträge zu diskutieren. Wir sollten uns längst darüber klar geworden sein, daß diese Anträge nur aus agitatorischen Gründen gestellt werden, und sollten es ablehnen, uns ernsthaft damit zu befassen. Für noch bedauerlicher würde ich es halten, wenn die Regierung im Ernst auf solche Anträge eingehen würde. Das ist meine Meinung und auch die Meinung meiner Freunde.

(Abg. Frau Thiele: Sie haben auch allen Grund dazu!)

— Das haben wir! (D)

(Abg. Frau Thiele: Aus der Vergangenheit!)

Vizepräsident Dr. Schmid: Keine weiteren Wortmeldungen. Ich schließe die Aussprache.

Es ist Antrag auf Überweisung an den Ausschuß für das Besatzungsstatut und auswärtige Angelegenheiten gestellt. Ich meine, der Rechtsausschuß könnte sich auch für die Sache interessieren, weil die materiell-rechtliche Regelung eine reine Sache des Rechtsausschusses ist und nichts mit Besatzungsstatut und auswärtigen Angelegenheiten zu tun hat. Ist das Haus einverstanden, daß wir den Antrag an beide Ausschüsse überweisen, federführend an den Ausschuß für das Besatzungsstatut und auswärtige Angelegenheiten?

(Zustimmung.)

— Es ist so beschlossen.

Ich rufe auf Punkt 9 der Tagesordnung:

Antrag der Fraktion der KPD betreffend **widerrechtliche Beschlagnahme des Hauses des Parteivorstandes der KPD in Düsseldorf** (Nr. 1432 der Drucksachen).

Auch hier schlägt Ihnen der Ältestenrat vor: 5 Minuten für die Begründung, 40 Minuten Höchstzeit für die Aussprache. — Das Haus ist einverstanden.

Zur Begründung hat Frau Abgeordnete Thiele das Wort.

Frau Thiele (KPD): Meine Herren und Damen! Am 26. 9. 1950 wurde das **Parteihaus der Kommunistischen Partei in Düsseldorf** von der britischen Militärregierung unter dem Vorwand **beschlagnahmt,** das Gebäude werde für Zwecke der Besat-

(Frau Thiele)

(A) zungsmacht benötigt. Dieses Vorgehen der Besatzungsmacht ist nicht nur ein Verstoß gegen das Kontrollratsgesetz, sondern auch ein offener Rechtsbruch. Nach Art. 9 des Grundgesetzes haben alle Deutschen — so heißt es wörtlich —

> das Recht, zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen Vereinigungen zu bilden ... Abreden, die dieses Recht einschränken oder zu behindern suchen, sind nichtig, hierauf gerichtete Maßnahmen sind rechtswidrig.

Die Beschlagnahme unseres Parteihauses aber ist eine widerrechtliche **Behinderung der Tätigkeit der Kommunistischen Partei.** Die Begründung ist nur ein Vorwand, um dieses gesetzwidrige Vorgehen der Besatzungsmacht zu tarnen. In Wirklichkeit nämlich ist diese Maßnahme ebenso wie die Zeitungsverbote und die Beschlagnahme der Druckereien nur ein Glied in der Kette aller Terror- und Willkürakte gegen die Kommunistische Partei im Zuge der Kriegsvorbereitungen. Die Kommunistische Partei soll mundtot gemacht werden und wird unter Sonderrecht gestellt, weil sie als einzige Partei in Westdeutschland konsequent für die Erhaltung des Friedens eintritt und das deutsche Volk über die Ziele der ausländischen und der westdeutschen Kriegstreiber aufklärt. In ihrem Friedenskampf befindet sie sich in Übereinstimmung mit der übergroßen Mehrheit des ganzen deutschen Volkes.

Die gleiche Vergewaltigung der demokratischen Rechte hat 1933 der **Faschismus unter Hitler** mit dem Reichstagsbrand begonnen, um die Kommunisten auszuschalten, um sie in Zuchthäuser und Konzentrationslager zu stecken. Dann war der Weg frei zur Unterdrückung aller übrigen fortschrittlichen Kräfte. Dieser Weg aber endete mit dem zweiten Weltkrieg, endete mit den schrecklichen Folgen, (B) die aus diesem Krieg für das deutsche Volk resultierten.

Wir bitten Sie darum, unseren Antrag zu unterstützen, daß der Bundestag gegen das widerrechtliche Vorgehen der Besatzungsmacht protestiert und die unverzügliche Aufhebung der Beschlagnahme fordert.

Vizepräsident Dr. Schmid: Ich eröffne die Aussprache. Wortmeldungen? — Niemand meldet sich zum Wort. Ich schließe die Aussprache.

Wir stimmen ab. Wer für die Annahme des Antrages ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Vier. — Gegenprobe! — Die große Mehrheit ist für Ablehnung des Antrages.

Ich rufe nunmehr Punkt 10 der Tagesordnung auf:

> **Antrag der Fraktion der KPD** betreffend **Geplante Erhöhung der Beitragszahlungen an die Krankenkassen** (Nr. 1435 der Drucksachen).

Auch hier ist eine Redezeit von 5 Minuten für die Begründung und 40 Minuten für die Aussprache vorgeschlagen.

Wer begründet? —

Das Wort hat der Abgeordnete Kohl.

(Zuruf von der SPD: Noch mehr Kohl!)

Kohl (Stuttgart) (KPD): Meine Damen und Herren! Zu diesem von uns eingereichten Antrag werde ich in einigen kurzen Sätzen Stellung nehmen. Er hat bereits in einer der letzten Plenarsitzungen eine Rolle gespielt, als ich auf einen Artikel verwies, der in der Gewerkschaftszeitung „Metall" erschienen ist und aufgezeigt hat, daß im Bundesarbeitsministerium gewisse Pläne in bezug auf die **Krankenkassen** und die **Sozialversicherung** erörtert werden. Der Herr Bundesarbeitsminister Storch hat diese Meldungen zwar dementiert, aber vergessen, die Dementierung der Meldungen der gesamten Gewerkschaftspresse zuzuleiten. Infolgedessen ist zu befürchten, daß auf sozialpolitischem Gebiet Verschlechterungen eintreten, die nicht zu verantworten sind. (C)

Das Hohe Haus ist sich darüber im klaren, daß die Bundesregierung über die Frage der **Reform der Sozialversicherung,** wie versprochen worden ist, eine Gesetzesvorlage unterbreiten muß. Wir wünschen, daß Garantien dafür geschaffen werden, daß an dem gegenwärtigen Zustand der Sozialversicherung unter keinen Umständen — weder auf dem Wege einer Rechtsverordnung noch auf dem eines Erlasses — irgend etwas geändert wird, bevor die Reform der Sozialversicherung hier im Hohen Hause behandelt wird. Die gewerkschaftlich organisierte Arbeiterschaft hat ein Anrecht darauf, Garantien zu erhalten. Ich bin der Meinung, daß Sie diese Garantie mit der Annahme unseres Antrages schaffen können. Eine Überweisung des Antrages halte ich nicht für notwendig, weil er lediglich eine Willenserklärung des Bundestages darstellen soll. Ich bitte Sie deshalb, unserem Antrag zuzustimmen.

Vizepräsident Dr. Schmid: Ich eröffne die Aussprache. — Es meldet sich niemand zum Wort. Ich schließe die Aussprache.

Wir stimmen ab. Wer für die Annahme des Antrages ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — 4 Stimmen. Dagegen? — Der Rest des Hauses. Damit ist der Antrag abgelehnt.

Ich rufe auf Punkt 11 der Tagesordnung:

> **Antrag der Fraktion der KPD** betr. **Senkung der Tabaksteuer** (Nr. 1436 der Drucksachen). (D)

Das Wort hat der Herr Abgeordnete Harig.

Harig (KPD): Meine Damen und Herren! Gestatten Sie mir ganz wenige Sätze zur Begründung dieses Antrags.

Unser Antrag besagt erstens, daß man den **Tabak-Kleinpflanzern,** d. h. denen, die weniger als 100 Pflanzen besitzen, die **Pflanzensteuer** erläßt. Es handelt sich dabei nur um Minderbemittelte, um ganz arme Teufel, um Rentner, Siedler, Arbeitslose, Lohnarbeiter und zum Teil auch um Flüchtlinge. Es ist daher kein unbilliges Verlangen, diesen Menschen, die weniger als 100 Pflanzen haben, die Pflanzensteuer zu erlassen.

Zweitens handelt es sich darum, die **Banderolensteuer** um die Hälfte zu senken. Das ist auch dadurch begründet, daß es sich um denselben Kreis, um den Kreis der Minderbemittelten handelt.

In Ziffer 3 des Antrags handelt es sich um eine etwas wichtigere Frage, nämlich darum, in Zukunft zu sichern, daß die Menschen, die seit Jahrzehnten aus Gewohnheit selber Tabak pflanzen, auch laufend die Möglichkeit haben, diesen **Tabak** ordnungsgemäß **zu fermentieren** oder zu bearbeiten. Das können sie nicht selber, das müssen sie irgendwo in einem Betrieb durchführen, der dazu schon seit Jahrzehnten zur Verfügung steht. Es handelt sich bei dieser Frage eben darum, von diesen Leuten die Angst fortzunehmen, daß ihnen diese Möglichkeit genommen wird. Solche Gerüchte gehen nämlich bei diesen Leuten um. Es ist von uns grundsätzlich festzulegen, daß ihnen auch in Zukunft die Möglichkeit bleibt, den Tabak zu veredeln. Diese Leute kommen sonst wieder in die Lage, in der wir uns alle einmal befunden haben, „Eigenheimer"

(Harig)

(A) rauchen zu müssen, ohne daß er veredelt worden ist. Wir wollen den Leuten, die seit Jahrzehnten selbst Tabak anpflanzen, die Möglichkeit geben, den Tabak veredelt zu rauchen, so daß sie nicht gezwungen sind, „Eigenheimer", der sich in der Vergangenheit gesundheitsschädigend ausgewirkt hat, zu rauchen.

Wir bitten deshalb, unserem Antrag zuzustimmen.

Vizepräsident Dr. Schmid: Ich eröffne die Aussprache. — Wortmeldungen liegen nicht vor. Überweisung an einen Ausschuß ist nicht beantragt.

Ich lasse abstimmen. Wer für die Annahme des Antrages ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — 4 Stimmen. — Sie haben mit Ja gestimmt, Herr Dr. Richter? — Dann sind es also 5. Gegenprobe! — Die Mehrheit ist dagegen. Der Antrag ist abgelehnt. (C)

Punkt 12 der Tagesordnung ist auf Antrag der Antragsteller — der KPD — von der Tagesordnung abgesetzt worden.

Damit ist die Tagesordnung erschöpft.

Ich berufe die 94. Sitzung des Deutschen Bundestages ein auf Donnerstag, den 26. Oktober 1950, 9 Uhr 30 Minuten.

Ich schließe die 93. Sitzung des Deutschen Bundestages.

(Schluß der Sitzung: 17 Uhr 24 Minuten.)

(B) (D)

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei Gebr. Scheur, Bonn, Arminiusstraße
Allein-Vertrieb: Dr. Hans Heger, Andernach, Breite Straße 30 u. Wiesbaden, Nietzschestraße 1