

Deutscher Bundestag

80. Sitzung

Bonn, den 21. Juni 1963

Inhalt:

Erweiterung der Tagesordnung 3869 A

Zur GO

Rasner (CDU/CSU) 3869 B, C
Dr. Schäfer (SPD) 3869 C
Dr. Vogel (CDU/CSU) 3869 D

Mündlicher Bericht des Vermittlungsausschusses zu dem **Ersten** Gesetz zur **Änderung des Beteiligungsverhältnisses an der Einkommensteuer und der Körperschaftsteuer** (Drucksache IV/1308)

Dr. Schäfer (SPD) 3870 B, 3871 A
Rasner (CDU/CSU) 3870 D

Mündlicher Bericht des Vermittlungsausschusses zu dem Gesetz über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Rechnungsjahr 1963 (**Haushaltsgesetz 1963**) (Drucksache IV/1309)

Dr. Lippert, Staatssekretär 3871 A
Vizepräsident Dr. Dehler 3871 B
Dr. h. c. Dr.-Ing. E. h. Möller (SPD) 3872 B
Dr. Vogel (CDU/CSU) 3872 C
Freiherr von Kühlmann-Stumm (FDP) 3873 B
Dr. Müller, Landesminister 3873 D

Fragestunde (Drucksache IV/1331)

Frage des Abg. Schmidt (Kempten):

Fahrvergünstigungen für Bedienstete der Deutschen Bundesbahn 3874 C

Frage des Abg. Gewandt:

Deutsch-türkisches Reederabkommen

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister 3874 D,
3875 B

Blumenfeld (CDU/CSU) 3875 A, B

Fragen des Abg. Buchstaller:

Ausbau der Mosel 3875 C

Fragen des Abg. von Bodelschwingh:

Straßentransport von Mineralöl

Dr.-Ing. Seebohm,
Bundesminister 3876 A, D, 3877 A, B
von Bodelschwingh (CDU/CSU) 3876 D,
3877 A

Frau Dr. Kiep-Altenloh (FDP) 3877 B

Fragen des Abg. Hörmann (Freiburg):

Bau eines zweiten Landeskulturwehres bei Breisach

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister 3877 C,
3878 A

Hörmann (Freiburg) (SPD) 3878 A

Frage des Abg. Folger:

Reklame bei Omnibussen und Überlandfahrzeugen der Bundesbahn

Dr.-Ing. Seebohm,
Bundesminister 3878 B, D

Folger (SPD) 3878 D

Frage des Abg. Welslau:

Bahnhofsgebäude in Barntrup

Dr.-Ing. Seebohm,
Bundesminister 3879 A, B
Welslau (SPD) 3879 B

Frage des Abg. Felder:

**Schreibabteile in den FD-Zügen „Rhein-
pfeil“ und „Rheingold“**

Dr.-Ing. Seebohm,
Bundesminister 3879 B, D
Felder (SPD) 3879 C
Dr. Kempfler (CDU/CSU) 3879 D

Frage des Abg. Faller:

**Versicherungskarte im grenzüberschrei-
tenden Autoverkehr**

Dr.-Ing. Seebohm,
Bundesminister 3880 A, B
Faller (SPD) 3880 B

Frage des Abg. Dröscher:

Verkehrsbehinderung durch Lastzüge

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister . 3880 C

Fragen des Abg. Ritzel:

Hilfe für deutsche Schiffe bei Eisnot

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister . 3880 D,
3881 B
Schwabe (SPD) 3881 A

Schriftlicher Bericht des Ernährungsaus-
schusses über den **Vorschlag der Kom-
mission für eine Verordnung des Rates
der EWG zur Änderung von Artikel 1
der Verordnung Nr. 24 des Rates hin-
sichtlich der Frist für die Errichtung des
Weinbaukatasters** (Drucksachen IV/1341,
IV/1360) 3881 C

Schriftlicher Bericht des Ernährungsaus-
schusses über den **Vorschlag der Kom-
mission für eine Verordnung des Rates
der EWG zur Änderung der Verordnung
Nr. 37 des Rates hinsichtlich der Festset-
zung der Schwellenpreise für Mehl, Grob-
griß und Feingriß bei Gewährung einer
Subvention für das zu ihrer Herstel-
lung verwendete Getreide** (Drucksachen
IV/1338, IV/1361) 3881 C

Nächste Sitzung 3881 D

Anlage 3883

(A)

(C)

80. Sitzung

Bonn, den 21. Juni 1963

Stenographischer Bericht

Beginn: 9.01 Uhr

Vizepräsident Dr. Dehler: Die Sitzung ist eröffnet.

Nach einer interfraktionellen Vereinbarung soll die heutige **Tagesordnung** erweitert werden um die

Beratung des Schriftlichen Berichts des Ausschusses für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten über den von der Bundesregierung zur Unterrichtung vorgelegten Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Rates der EWG zur Änderung von Artikel 1 der Verordnung Nr. 24 des Rates hinsichtlich der Frist für die Errichtung des Weinbaukatasters

(B) — Drucksachen IV/1341, IV/1360 —

sowie um die

Beratung des Schriftlichen Berichts des Ausschusses für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten über den von der Bundesregierung zur Unterrichtung vorgelegten Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Rates der EWG zur Änderung der Verordnung Nr. 37 des Rates hinsichtlich der Festsetzung der Schwellenpreise für Mehl, Grobgrieß und Feingrieß bei Gewährung einer Subvention für das zu ihrer Herstellung verwendete Getreide

— Drucksachen IV/1338, IV/1361 —

Das Haus ist mit der Erweiterung einverstanden; es ist so beschlossen.

Zur Geschäftsordnung hat das Wort der Abgeordnete Rasner.

Rasner (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich bitte, den Beginn der Plenarsitzung um eine halbe Stunde zu verschieben. Unsere Fraktion befindet sich noch in einer Beratung über die Berichte des Vermittlungsausschusses. Ich bitte, diesem Antrag zuzustimmen.

Vizepräsident Dr. Dehler: Das Haus ist damit einverstanden. Wir fahren also fort um 9.30 Uhr.

(Unterbrechung der Sitzung von 9.03 Uhr bis 9.33 Uhr.)

Vizepräsident Dr. Dehler: Wir setzen die Sitzung fort. Zur Geschäftsordnung hat das Wort Herr Abgeordneter Rasner.

Rasner (CDU/CSU): Meine Damen und Herren! Ich möchte vorschlagen, daß wir mit den Fragen aus der Fragestunde beginnen.

(Lachen und Zurufe bei der SPD.)

— Wir verlieren dabei ja gar nichts, benötigen auch keine zusätzliche Zeit.

Vizepräsident Dr. Dehler: Bitte, Herr Abgeordneter Dr. Schäfer.

Dr. Schäfer (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wir haben vereinbart, daß wir heute morgen um 9 Uhr mit der Behandlung der Vorschläge des Vermittlungsausschusses, Punkte 3 und 4 der Tagesordnung, beginnen. Die CDU hat Vertagung von 9 Uhr bis 9.30 Uhr beantragt. Wir haben dem zugestimmt. Ich halte das Verfahren, das jetzt von der CDU beantragt wird, eine solche Manipulation hin und her, für unmöglich. Wir haben jetzt abzustimmen, weil der Bundesrat anschließend um 10 Uhr zum gleichen Tagesordnungspunkt abstimmen muß und die Abstimmung des Bundestages der Abstimmung des Bundesrates vorangehen muß. Wir sind also in unserer zeitlichen Disposition nicht frei. Ich bitte deshalb, den Antrag abzulehnen. (D)

Vizepräsident Dr. Dehler: Ich halte es nicht für zweckmäßig, daß wir darüber abstimmen. An sich ist es nach der Geschäftsordnung die Regel, daß wir mit der Fragestunde beginnen. Es war gedacht, daß wir sie heute zurückstellen.

(Abg. Rasner: Ich ziehe den Antrag zurück, Herr Präsident! Vor Eintritt in die Tagesordnung der Kollege Vogel!)

— Herr Abgeordneter Vogel, wollen Sie das Wort zur Geschäftsordnung? — Bitte sehr.

Dr. Vogel (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Namens meiner Freunde möchte ich beantragen, die Abstimmung über den Antrag des Vermittlungsausschusses hinsichtlich des Beteiligungsgesetzes heute abzusetzen und in der nächsten Woche erneut auf die Tagesordnung des Hohen Hauses zu setzen.

(Lachen bei der SPD.)

Dr. Vogel

(A) Ich möchte zur Begründung folgendes sagen.

Es handelt sich hier um einen neuen und sehr ernstesten Vorgang in der Geschichte dieses Hauses,

(Zurufe von der SPD)

so daß wir nicht unter Zeitdruck handeln sollten. Wir sind uns darüber im klaren — und ich glaube auch, darüber wird auf der Seite der Opposition keine Meinungsverschiedenheit zu uns bestehen —, daß, falls wir dem Vermittlungsausschuß auch hinsichtlich dieses Gesetzes folgten, dies auf die gesetzgeberische Arbeit dieses Hauses, soweit es sich um Gesetze mit finanziellen Auswirkungen handeln würde, von ganz weitreichendem und sehr starkem Einfluß sein müßte.

(Erneute Zurufe von der SPD.)

Daß unter solchen Umständen neue Überlegungen notwendig sind und daß meine Freunde mehr Zeit haben müssen, um in Ruhe die Konsequenzen eines solchen Vorgehens zu durchdenken, dafür sollten auch Sie Verständnis haben. Deswegen bitten wir Sie, unserem Antrag zuzustimmen.

(Beifall bei der CDU/CSU.)

Vizepräsident Dr. Dehler: Ich war nicht in der Lage, diesen Tagesordnungspunkt aufzurufen, weil ich nicht wußte, welchen Antrag der Kollege Vogel zur Geschäftsordnung stellen wollte.

Ich rufe also den Tagesordnungspunkt 3 auf:

(B) Beratung des Mündlichen Berichts des Ausschusses nach Artikel 77 des Grundgesetzes (Vermittlungsausschuß) zu dem **Ersten Gesetz zur Änderung des Beteiligungsverhältnisses an der Einkommensteuer und der Körperschaftsteuer** (Drucksache IV/1308).

Herr Abgeordneter Vogel hat den Antrag gestellt, die Beratung dieses Punktes der Tagesordnung auf die nächste Woche zu vertagen.

Bitte, Herr Abgeordneter Dr. Schäfer.

Dr. Schäfer (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Es ist von besonderem Interesse, daß Herr Dr. Vogel seinen Vertagungsantrag damit begründet, daß die Problematik für ihn und damit für die CDU/CSU-Fraktion neu sei. Wirklich erstaunlich, nachdem wir uns seit einem halben Jahr mit diesem außerordentlich schweren Problem befassen!

(Zustimmung bei der SPD.)

Ich darf an die Ausführungen erinnern, die die Sprecher unserer Fraktion schon in der ersten Lesung, in der zweiten Lesung und in der dritten Lesung gemacht haben. Da sollte man eigentlich annehmen, daß dieses Problem diesem Hause nicht neu ist. Meine Damen und Herren, Finanzpolitik so zu machen, daß man von gestern abend bis heute morgen um 8 Uhr nicht weiß, wie man sich verhalten will, von heute 8 Uhr bis 9.30 Uhr nicht weiß, wie man sich verhalten will; das nennen wir nicht Finanzpolitik, sondern das ist Ad-hoc-Entscheidung.

(Beifall bei der SPD.)

Überlegen Sie sich, welche Auswirkungen das hat. Wir sind mitten im Haushaltsjahr. Heute ist der 21. Juni. Bei Ihrem Verfahren wissen dann heute nachmittag nicht die Länder, nicht die Gemeinden, womit sie im Laufe dieses Jahres zu rechnen haben. Sie müssen davon ausgehen, daß in den Ländern Nachtragshaushalte vorzulegen sind, daß der ganze kommunale Finanzausgleich davon abhängt. Finanzpolitik heißt, daß man für die Zukunft weiß, womit man zu rechnen hat, und daß man überall weiß, womit man zu rechnen hat.

(Beifall bei der SPD. — Zuruf des Abg.

Schmücker. — Weitere Zurufe von der CDU/CSU.)

Deshalb, Herr Schmücker — lesen Sie es bitte nach, machen Sie sich die Mühe —, haben wir Sozialdemokraten von Anfang an konsequent eine klare und saubere Linie vertreten, wie es jetzt von allen Seiten bestätigt wird.

(Erneuter Beifall bei der SPD. — Abg.

Schmücker: 5 Milliarden! — Weitere Zurufe von der CDU/CSU.)

Es sollte Ihnen von der CDU/CSU nicht so schwerfallen, nun auch der besseren Einsicht Rechnung zu tragen.

Wir meinen, man kann nur beide Gesetze zusammen verabschieden. Es ist verfassungsmäßig unmöglich, beides zu trennen. Wir sind der Meinung, daß man das heute nicht tun sollte. So bitten wir, erstens den von Herrn Kollegen Dr. Vogel gestellten Geschäftsordnungsantrag abzulehnen. Wir stellen aber den Alternativantrag, der dann wahrscheinlich zuerst zur Abstimmung zu stellen ist, entweder beide Tagungsordnungspunkte abzusetzen und gemeinsam in der nächsten Woche zu behandeln oder in Ablehnung des Antrags des Herrn Kollegen Vogel beide Punkte heute zu behandeln.

(Beifall bei der SPD.)

Vizepräsident Dr. Dehler: Ich halte es für richtig, daß die antragstellende Partei zu diesem Alternativantrag, daß beide Punkte auf die nächste Woche vertagt werden sollen, Stellung nimmt. — Bitte, Herr Rasner.

Rasner (CDU/CSU): Wir bitten das Hohe Haus, den Antrag der sozialdemokratischen Fraktion abzulehnen. So zu verfahren, wie die SPD-Fraktion vorschlug, ist nicht zweckmäßig.

(Lachen bei der SPD.)

Vizepräsident Dr. Dehler: Man kann hier wohl von einem weitergehenden Antrag sprechen. Ich stelle den Antrag der Fraktion der SPD zur Abstimmung, die Beratung der Tagesordnungspunkte 3 und 4 auf die nächste Woche — Mittwoch — zu vertagen.

(Lebhafter Widerspruch bei der SPD.)

— Bitte, an sich ist es der weitergehende Antrag, beide Punkte zu vertagen.

(Zurufe von der SPD.)

— Bitte, Herr Abgeordneter.

(A) **Dr. Schäfer** (SPD): Wir sind primär daran interessiert, daß heute verhandelt wird.

Vizepräsident Dr. Dehler: Gut, dann lasse ich über den Antrag — ich nehme an: der Koalition — abstimmen, den Tagesordnungspunkt 3 heute abzusetzen und auf die nächste Woche zu vertagen. Wer zustimmt, gebe Zeichen. — Gegenprobe! — Der Antrag ist angenommen; Tagesordnungspunkt 3 ist abgesetzt.

Jetzt Ihr Antrag, den Tagesordnungspunkt 4 ebenso zu behandeln. Wer zustimmt, gebe Zeichen. — Gegenprobe! — Dieser Antrag ist abgelehnt.

Ich rufe Punkt 4 der Tagesordnung auf:

Beratung des Mündlichen Berichts des Ausschusses nach Artikel 77 des Grundgesetzes (Vermittlungsausschuß) zu dem Gesetz über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Rechnungsjahr 1963 (**Haushaltsgesetz 1963**) (Drucksache IV/1309)

Berichtersteller ist Herr Staatssekretär Dr. Lippert. Ich gebe ihm das Wort.

Dr. Lippert, Staatssekretär im Bayerischen Staatsministerium der Finanzen: Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich bin bei der engen Verflechtung der beiden Materien nicht in der Lage, eine getrennte Berichterstattung vorzunehmen. Ich bitte mir zu gestatten, Herr Präsident, daß ich bereits heute über beide Tagesordnungspunkte berichte.

(Lebhafter Widerspruch und Lachen bei der SPD.)

Vizepräsident Dr. Dehler: Darf ich bitten, meine Damen und Herren. Ich glaube, es steht im Ermessen des Berichterstatters, bei dem engen Zusammenhang der beiden Materien einmal den Sachverhalt vorzutragen.

(Erneuter lebhafter Widerspruch und Zurufe von der SPD.)

Dr. Lippert, Staatssekretär im Bayerischen Staatsministerium der Finanzen: Ich mach's getrennt!
(Fortgesetzte Unruhe.)

Vizepräsident Dr. Dehler: Meine Damen und Herren, es steht im Ermessen des Berichterstatters, was er vorzutragen für notwendig hält, um ein Problem darzulegen. Sie werden in Ihrer Beschlusfassung doch in keiner Weise beeinträchtigt.

(Sehr richtig! rechts. — Fortgesetzte Zurufe von der SPD.)

— Ich lasse über diesen Punkt keine Geschäftsordnungsdebatte zu.

(Abg. Dr. Schäfer: Das ist Geschäftsordnung!
— Weitere Zurufe von der SPD.)

Der Herr Staatssekretär Lippert hat das Wort; ich überlasse es ihm, was er vorzutragen für notwendig hält.

Dr. Lippert, Staatssekretär im Bayerischen Staatsministerium der Finanzen: Meine sehr verehrten Damen, meine Herren! Ich werde mir gestatten, Ihnen den zweiten Teil meines Berichtes vorzutragen und den Bericht zu Punkt 3 der Tagesordnung — Erhöhung des Bundesanteils auf 38 % — fallenzulassen bzw. zu verschieben.

Zum **Bundeshaushalt 1963** darf ich Ihnen vortragen, wie er nach Auffassung des Vermittlungsausschusses als Ergebnis seiner Sitzung vom 7. Juni mit einem Bundesanteil von 38 % ausgeglichen werden könnte. In Übereinstimmung mit dem Haushaltsentwurf der Bundesregierung hatte der Deutsche Bundestag bekanntlich zum Ausgleich des Etats die Einnahmen des Bundes aus seinem Anteil am Aufkommen der Einkommen- und Körperschaftsteuer nicht mit dem geltenden Satz von 35 %, sondern unter Anwendung eines Bundesanteils von 40,5 % veranschlagt. Die Einnahmen aus dem Bundesanteil konnten dadurch mit einem um 2007,5 Millionen DM höheren Betrag in den Haushalt eingesetzt werden. Bei Zugrundelegung des geltenden Bundesanteils von 35 % hätte sich dagegen in dem vom Deutschen Bundestag beschlossenen Haushalt eine Deckungslücke von 2007,5 Millionen DM ergeben. Die Erhöhung des Bundesanteils auf 38 %, wie sie der Vermittlungsausschuß vorgeschlagen hat, würde dem Bund gegenüber dem geltenden Satz — nämlich von 35 % — Mehreinnahmen in Höhe von 1095 Millionen DM erbringen. Das erwähnte Defizit von 2007,5 Millionen DM ließe sich hiernach auf 912,5 Millionen verringern.

(D)

Der Vermittlungsausschuß hat zum Ausgleich dieses Restfehlbetrages Deckungsmöglichkeiten in gleicher Höhe aufgezeigt. Sie sind den vom Bundesrat unterbreiteten Deckungsvorschlägen von insgesamt 1,79 Milliarden DM entnommen. Sie finden sie im einzelnen in Abschnitt I, Ziff. 1, 2, 3 Buchst. b), c) und d) der Anlage zur Drucksache IV/1309.

Die Mehrheit des Vermittlungsausschusses hat sich mit diesen Vorschlägen der Meinung des Bundesrates angeschlossen, daß die Rechtsansprüche auf Kriegsgefangenenentschädigung und auf Gewährung von Einrichtungshilfen auch dann in voller Höhe zu befriedigen sind, wenn die entsprechenden Ansätze in Kap. 26 02 um 25 Millionen DM bzw. 30 Millionen DM gekürzt werden, daß im Einzelplan 35 bei den Verteidigungslasten im Zusammenhang mit dem Aufenthalt ausländischer Streitkräfte eine Minderausgabe von 100 Millionen DM veranschlagt werden kann, daß ferner die Verstärkungsmittel für die Personalausgaben ohne Beeinträchtigung der vorgesehenen Besoldungsverbesserungen um rund 47 Millionen DM niedriger angesetzt werden können und daß sich schließlich bei den Bauausgaben des Bundes infolge des langen Frostes weitere Einsparungen von 300 Millionen DM ergeben werden.

Außerdem ist der Vermittlungsausschuß in seiner Mehrheit dem weiteren Vorschlag des Bundesrates gefolgt, den Fehlbetrag 1962 in Höhe von rund 410,5 Millionen DM nicht schon 1963, sondern — was haushaltsrechtlich durchaus zulässig ist — erst 1964 abzudecken.

Staatssekretär Dr. Lippert

(A) Der Vorschlag des Vermittlungsausschusses unter Abschnitt I Ziff. 3 a der genannten Anlage zur Drucksache IV/1309 ist eine zwangsläufige Konsequenz der eben geschilderten Änderung. Sie würde es nämlich ermöglichen, den Bundeshaushalt 1963 mit Einnahmen aus einem Bundesanteil an der Einkommen- und Körperschaftsteuer in Höhe von 38 % auszugleichen.

In Abschnitt II der genannten Anlage ist dargelegt, welche Änderungen der Abschlußzahlen im Haushaltsgesetz durch die Vorschläge des Vermittlungsausschusses vorgenommen werden müßten. Insgesamt würden die Empfehlungen des Vermittlungsausschusses eine **Verminderung des Haushaltsvolumens** von rund 57,7 Milliarden DM auf rund 56,8 Milliarden DM bewirken mit der Folge, daß sich das Haushaltsvolumen gegenüber 1962 statt um 8,1 % nur um 6,4 % erhöhen würde.

Im Rahmen dieser Berichterstattung möchte ich noch auf ein Problem hinweisen, das dem Vermittlungsausschuß zwar nicht formell unterbreitet war, das aber im Rahmen des vertikalen Finanzausgleichs eine erhebliche Rolle spielt und dessen befriedigende Regelung einen Kompromiß in der Frage des Bundesanteils sicherlich erleichtern würde. Ich meine das leidige Kapitel der **Dotationsauflagen des Bundes**. Der Bundesfinanzminister hat hierzu im Vermittlungsausschuß erfreulicherweise erklärt, dahin wirken zu wollen, daß eine Verschärfung bzw. Ausweitung dieser Dotationsauflagen gegenüber dem Stand des Jahres 1962 unterbleibe und daß er gern bereit sei, über diesen Komplex Verhandlungen mit den Ländern aufzunehmen.

(B) Namens und im Auftrage des Vermittlungsausschusses darf ich Sie, meine sehr verehrten Damen und Herren, nun bitten, entsprechend den vorgetragenen Vorschlägen zu beschließen. Dabei muß ich darauf hinweisen, daß der Vermittlungsausschuß gemäß § 10 Abs. 3 Satz 1 seiner Geschäftsordnung beschlossenen hat, daß über die in Drucksache IV/1309 zum Bundeshaushalt 1963 vorgeschlagenen Änderungen gemeinsam abzustimmen ist.

Vizepräsident Dr. Dehler: Ich danke dem Herrn Berichterstatter. Werden Erklärungen abgegeben? — Herr Abgeordneter Dr. Möller hat das Wort zu einer Erklärung.

Dr. h. c. Dr.-Ing. E. h. Möller (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Namens der sozialdemokratischen Fraktion habe ich folgendes zu erklären. Der Vermittlungsausschuß hat sich am 7. Juni mit den beiden Gesetzentwürfen — Punkt 3 und Punkt 4 unserer heutigen Tagesordnung — beschäftigt. Die sozialdemokratische Fraktion war nach eingehenden, sorgfältigen Beratungen bereit, den beiden wohlausgewogenen Vorschlägen des Vermittlungsausschusses zuzustimmen. Aus der Berichterstattung des Herrn Berichterstatters des Vermittlungsausschusses, Herrn Staatssekretär Dr. Lippert, ging die Verbindung beider Vorschläge noch einmal eindeutig hervor. Wir bedauern, daß die Mehrheit des Hauses, nachdem sie sich dazu entschlossen hatte, das Gesetz über die Änderung

des Beteiligungsverhältnisses heute nicht zur Abstimmung zu bringen, nicht einem sachlichen Vorschlag gefolgt ist, dann auch dieses Gesetz über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Rechnungsjahr 1963 mit den Änderungen erst in der nächsten Woche zur Abstimmung zu bringen. (C)

Wir haben in der dritten Lesung des Bundeshaushaltsgesetzes darauf hingewiesen, daß Sie einen Bundeshaushalt mit einer Deckungslücke in Höhe von 2 Milliarden DM verabschieden. Wir müssen Sie jetzt darauf hinweisen, daß eine Zustimmung zu dem Änderungsvorschlag nur graduell eine Änderung der Situation herbeigeführt. Sie haben dann nur noch ein Defizit in einer anderen Höhe, nicht mehr in Höhe von 2 Milliarden, sondern in Höhe von rund 1 Milliarde DM, und das Bundeshaushaltsgesetz kann wegen dieser Deckungslücke nicht verkündet werden.

Deswegen wird sich die sozialdemokratische Bundestagsfraktion bei der Abstimmung der Stimme enthalten.

(Beifall bei der SPD.)

Vizepräsident Dr. Dehler: Das Wort zu einer Erklärung hat der Abgeordnete Dr. Vogel.

Dr. Vogel (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Namens meiner Freunde möchte ich folgende Erklärung abgeben. Die vorangegangene Darstellung, daß ein derartiges untrennbares Junktum zwischen beiden Gesetzen vorhanden sei, muß etwas eingeschränkt werden. Wenn das Haushaltsgesetz heute durch die Zustimmung des Hohen Hauses zu dem Vorschlag des Vermittlungsausschusses angenommen wird, wird damit auch das Zahlenwerk von diesem Hohen Hause gebilligt, das in diesem Vorschlag enthalten ist, einschließlich der Streichungsvorschläge, denen der Vermittlungsausschuß zugestimmt hat. (D)

Wenn dieser Tatbestand vorliegt, und wir lassen ja auch von unserer Seite aus keinen Zweifel daran, daß wir diesen Tatbestand hinzunehmen gewillt sind — ich sage ausdrücklich: hinzunehmen gewillt sind —, um auch unsererseits einen Beweis des guten Willens zur **Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern** zu geben,

(Zuruf rechts: Föderalismus!)

dann besteht nach meinem Dafürhalten kein zwingender Grund, dagegen rechtlich etwas vorzubringen; denn ich setze voraus, daß auch bei der Opposition der Wille vorhanden ist, mit uns gemeinsam so schnell wie möglich zu einer Verabschiedung des Haushaltsgesetzes zu kommen.

Das ganze Hohe Haus befindet sich doch wohl in einer ungewöhnlichen Situation, ja in einer einmaligen Situation seit der Existenz der Bundesrepublik.

(Zuruf von der SPD: Das merken Sie auch schon!)

— Ich glaube, daß ein solcher Zwischenruf dem Ernst der Situation nicht ganz gerecht wird.

(Beifall bei der CDU/CSU. — Zurufe von der SPD.)

Dr. Vogel

- (A) Wenn die CDU/CSU nach langen und sehr schwierigen Beratungen sich ihrerseits dazu durchgerungen hat und bereit ist, dem Vorschlag des Vermittlungsausschusses zu folgen, so tun wir das in der Erwartung, daß auf der anderen Seite auch die Länder bereit sind, die **finanzielle selbständige Existenz des Bundes** zu respektieren.

(Beifall bei den Regierungsparteien.)

Wenn das Verhältnis von Bund und Ländern eine solche Gestalt annehmen sollte, daß in Zukunft die legislative Arbeit dieses Hauses, soweit sie finanzielle Auswirkungen hat, nur noch dann überhaupt stattfinden kann und gewährleistet werden kann, wenn sie ihrerseits in ein Zustimmungsverhältnis — generell — auch von seiten der Länder gerät, dann ist ein Punkt erreicht, der wahrscheinlich den Schöpfern dieser Verfassung nicht vorgeschwebt hat.

(Beifall bei den Regierungsparteien. — Abg. Dr. Schmid [Frankfurt]: Wir haben im Parlamentarischen Rat gewarnt!)

Wir möchten in dieser sehr ernstesten Situation den **Appell an die Länder** richten, daß sie auch ihrerseits erkennen möchten, wo die beiderseitigen Grenzen liegen. Wir hoffen, daß die Zustimmung zu dem Vermittlungsvorschlag zum Haushalt 1963 so gewertet wird, daß die Länder erkennen, daß wir von unserer Seite aus bereit sind, bis an die Grenze des uns finanziell und auch konstitutionell Möglichen zu gehen. Wenn diese Erkenntnis auch auf der Seite des Bundesrates Platz griffe, wäre in der nächsten Woche auch eine Einigung über das zweite Gesetz durchaus denkbar. Wir könnten uns daher folgendes vorstellen: Wenn von der Seite des Bundestages durch die Zustimmung zu diesem Gesetz klar gestellt wird, daß an dem Prozentsatz von 38 % für das Jahr 1963 nicht gerüttelt zu werden braucht, müßte eine Verständigung über die finanziellen Notwendigkeiten für das Jahr 1964, die im beiderseitigen Interesse liegt, möglich sein.

(Beifall bei den Regierungsparteien.)

Vizepräsident Dr. Dehler: Das Wort zu einer Erklärung hat der Abgeordnete von Kühlmann-Stumm.

Freiherr von Kühlmann-Stumm (FDP): Herr Präsident! Meine Damen und meine Herren! Ich darf zunächst einmal etwas zu dem Vertagungsantrag sagen. Es ist in diesem Hause üblich, daß man, wenn eine Fraktion in einer so wichtigen und für uns alle so entscheidenden Frage einen Antrag auf Vertagung um eine Woche stellt, diesem Antrag Folge leistet. Die Fraktion der Freien Demokratischen Partei hat aus diesem Grunde dem Vertagungsantrag zugestimmt, — wobei es selbstverständlich ist, daß in der nächsten Woche über das Beteiligungsverhältnis erneut beraten wird.

(Lachen und Zurufe von der SPD. — Abg. Erler: Warum haben Sie denn dem anderen Antrag auf Vertagung nicht zugestimmt? Sind wir keine große Fraktion?)

— Das war zunächst der weitergehende Antrag, (C) Herr Kollege Erler. Ich bin überzeugt, daß wir in der nächsten Woche auch bezüglich des zweiten Gesetzentwurfs eine tragbare Lösung erzielen werden. Dabei möchte ich das unterstreichen, was mein Vorredner zu dieser Frage gesagt hat.

Ich darf darauf hinweisen, daß der frühere preussische Finanzminister Dr. Höpker-Aschoff schon im Parlamentarischen Rat auf die Gefahren hingewiesen hat, die sich aus der Ablehnung der damals von ihm und unseren Vertretern im Parlamentarischen Rat vorgeschlagenen Verteilungs- und finanzverfassungsmäßigen Grundsätze ergeben würden. Er hat auch festgestellt, daß sich aus den jetzt ins Grundgesetz aufgenommenen Vorschriften über die Steuerverteilung zwischen Bund und Ländern schwerwiegende Folgen ergeben würden.

(Zustimmung bei der SPD.)

Wir werden heute mit den Auswirkungen der damals getroffenen Regelung konfrontiert. Unter diesen Umständen erscheint es uns sehr wesentlich, daß die Grundsatzdebatte über diese Frage anläßlich der Beratung des Gesetzes über die Beteiligungsverhältnisse in der nächsten Woche geführt wird.

Die Fraktion der Freien Demokratischen Partei wird dem Vorschlag des Vermittlungsausschusses zum Haushaltsgesetz 1963 ihre Zustimmung erteilen.

(Beifall bei den Regierungsparteien.)

Vizepräsident Dr. Dehler: Das Wort hat der (D) Finanzminister von Baden-Württemberg, ebenfalls zu einer Erklärung.

Dr. Müller, Finanzminister des Landes Baden-Württemberg: Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich mache von der Möglichkeit Gebrauch, als Mitglied des Bundesrats hier das Wort zu ergreifen, aus dem Grunde, weil ich in diesen **Finanzverhandlungen** auf der Seite des **Bundesrats** mit in vorderster Linie stand, da mir durch die Krankheit des Herrn bayerischen Staatsministers Dr. Eberhard zu jener Zeit der Vorsitz im Finanzausschuß und die Berichterstattung im Plenum zugefallen war. Ich darf das aber auch als Finanzminister eines Landes tun, der in seiner Etatrede vor dem Landtag von Baden-Württemberg bereits — ich bitte, das Datum zu beachten — am 20. September 1962 bei der Einbringung des Staatshaushaltsplans 1963 darauf hingewiesen hat, daß wir in unserem Etat eine Leistung an den Bund in Höhe von 3 % mehr aus der Einkommen- und Körperschaftsteuer zur Verfügung stellen wollen,

(Bravo! in der Mitte — Beifall bei den Regierungsparteien)

und zwar deshalb, meine Damen und Herren, weil wir uns auch als Bundesland Baden-Württemberg sehr wohl der bundesstaatlichen Gesamtsituation bewußt waren.

(Beifall bei den Regierungsparteien. — Abg. Dr. Schmid [Frankfurt]: Das gibt zusammen 38 %!)

Finanzminister Dr. Müller

(A) — 38 0/0, das habe ich ja eben gesagt, Herr Abgeordneter Schmid!

(Abg. Dr. Schmid [Frankfurt]: Sie wurden mißverstanden! Man konnte meinen, daß Sie noch 3 0/0 dazuzahlen!)

— Herr Abgeordneter Carlo Schmid, ich möchte Sie darauf aufmerksam machen, daß ich das hier hauptsächlich wegen des frühzeitigen Datums erwähne.

(Sehr richtig! bei der CDU/CSU.)

Meine Damen und Herren, wir standen auf dem Standpunkt, daß wir auch in den Ländern — und mit den Ländern sitzen die Gemeinden in einem Boot, das dürfen Sie nicht übersehen — die gesamtdeutsche Situation sehen wollen. Wir wollen aber dadurch, daß wir nicht ohne weiteres und unbesehen und ohne die nötigen Beweismittel, die wir noch nicht haben, etwa für die Gestaltung des Etats 1964 mehr Geld geben, als nötig ist, weil wir nämlich sonst die ebenso wichtigen landespolitischen und kommunalpolitischen Aufgaben nicht mehr erfüllen können.

(Beifall bei der SPD. — Unruhe in der Mitte.)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, Sie sollten hier auch nicht übersehen, daß wir im Jahre 1962, was verfassungsmäßig nicht vorgesehen ist, einen **freiwilligen Länderbeitrag** geleistet haben.

(Beifall bei der SPD.)

Wenn wir berücksichtigen, daß wir 1962 einen freiwilligen Länderbeitrag von 1050 Millionen DM geleistet haben, wenn wir berücksichtigen, daß der Vorschlag des Vermittlungsausschusses jetzt für 1963 und 1964 je 38 0/0 oder zusammen etwa 2,2 Milliarden DM vorsieht, und wenn wir weiter berücksichtigen, daß ja auch der natürliche Steuerzuwachs bei den eigenen Einnahmen des Bundes vorhanden ist, dann möchte ich — und das ist der einzige Zweck meiner Ausführungen — nur darauf hinweisen, daß von mir, von meinem Lande und, ich glaube, auch vom Bundesrat aus in keiner Weise beabsichtigt ist, den Bund etwa von den Ländern abhängig zu machen oder den Bund irgendeiner Finanzkontrolle der Länder zu unterwerfen oder den Bundestag irgendwie, sagen wir: Vorschriften des Bundesrats in dieser strengen Form zu unterwerfen. Vielmehr lege ich Wert darauf — und das ist der Sinn meiner Ausführungen —, klarzustellen, daß wir mit diesem Beschluß unserer Meinung nach absolute Loyalität gegenüber dem Bund und seinen Aufgaben gezeigt haben.

(Beifall bei der SPD, der FDP und Abgeordneter der CDU/CSU.)

Vizepräsident Dr. Dehler: Wir kommen zur Abstimmung über den Antrag des Vermittlungsausschusses auf Drucksache 1309. Wer zustimmt, gebe bitte Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Bei Enthaltungen der linken Seite angenommen.

(Abg. Schmitt-Vockenhausen: Wuermeling und Bausch sind dagegen!)

— Bei einigen Gegenstimmen und Enthaltungen der Opposition angenommen.

Zu der in der Fragestunde der 77. Sitzung des Deutschen Bundestages am 16. Mai 1963 gestellten Frage des Abgeordneten Schmid (Kempten) Nr. XIII/6 *) ist inzwischen die schriftliche Antwort des Herrn Bundesministers Dr.-Ing. Seebohm vom 19. Juni 1963 eingegangen. Sie lautet:

Die Deutsche Bundesbahn gewährt ihren **Bediensteten** (Arbeitern, Beamten und Angestellten) und deren Familienangehörigen in bestimmtem Umfang **Fahrvergünstigungen** in Form von Freifahrtscheinen. Diese stellen eine freiwillige Leistung der Verwaltung dar; ein Rechtsanspruch der Bediensteten hierauf besteht nicht. Die bei der Deutschen Bundesbahn tätigen weiblichen Bediensteten erhalten in gleicher Weise wie ihre männlichen Kollegen die Fahrvergünstigungen nicht nur für sich selbst, sondern auch für ihre Kinder. Für die im Hausstand lebenden Ehegatten der Bediensteten gewährt die Deutsche Bundesbahn in der Weise Freifahrt, daß die Ehefrauen der männlichen Bediensteten Freifahrtscheine auch dann erhalten, wenn sie erwerbstätig sind. Dem Ehegatten einer weiblichen Bundesbahnbediensteten wird Freifahrt jedoch nur dann gewährt, wenn er von der Bediensteten ständig ausschließlich oder überwiegend unterhalten wird.

Bei dieser Regelung geht die Deutsche Bundesbahn von der Erwägung aus, den Bediensteten, der auf Grund gesetzlicher Verpflichtung durch Erwerbstätigkeit außer Haus seine Familie zu unterhalten hat (§ 1360 BGB), in seiner Unterhaltspflicht zu unterstützen.

In dieser unterschiedlichen Behandlung der Bediensteten der Deutschen Bundesbahn hinsichtlich der Gewährung von Freifahrt an die erwerbstätigen Ehegatten vermag die Bundesregierung keinen Verstoß gegen den Gleichheitsgrundsatz nach Artikel 3 Abs. 2 GG zu erblicken. Der Gleichheitsgrundsatz des Art. 3 Abs. 2 GG verbietet es nicht, verschiedenartig gelagerte Tatbestände unterschiedlich zu behandeln. Solche unterschiedlichen Tatbestände sind hier gegeben. Während der männliche Bedienstete seine Tätigkeit bei der Deutschen Bundesbahn auf Grund seiner gesetzlich gegebenen Verpflichtung, zum Unterhalt seiner Familie durch Erwerbstätigkeit beizutragen, ausübt; vertritt die weibliche Bundesbahnbedienstete in der Regel ihre Tätigkeit freiwillig, d. h. nicht auf Grund einer gesetzlichen Verpflichtung zur Erwerbstätigkeit. Dieser Unterschied wird auch nicht dadurch aufgehoben, daß die mitverdienende Ehefrau eines Bediensteten mit ihren so erzielten Einkünften zum Unterhalt der Familie beiträgt. Den Fällen, in denen die weibliche Bedienstete auf Grund einer gesetzlichen Verpflichtung, zum Unterhalt ihrer Familie durch Erwerbstätigkeit beizutragen, tätig wird, trägt die Deutsche Bundesbahn, wie oben erwähnt, ausreichend Rechnung. Der Gleichheitsgrundsatz wird also von der Deutschen Bundesbahn durchaus beachtet.

Nebenbei sei bemerkt, daß dieses Verfahren auch den Grundsätzen entspricht, die das Bundesbeamtengesetz und die Reichsversicherungsordnung in ihren versorgungsrechtlichen Regelungen (vgl. § 132 BBG, § 1266 RVO) hinsichtlich der Gleichberechtigung von Mann und Frau enthalten.

Wir fahren fort in der

Fragestunde (Drucksache IV/1331).

Es stehen noch Fragen aus dem Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr an.

Ich rufe die von dem Abgeordneten Gewandt gestellte Frage XI/1 auf:

Trifft es zu, daß türkischerseits das **deutsch-türkische Reederabkommen** aus dem Jahre 1961 nicht eingehalten wurde?

Bitte, Herr Minister.

(Anhaltende große Unruhe.)

— Ich bitte die Damen und Herren, die den Raum verlassen, Ruhe zu bewahren.

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Es trifft zu, Herr Kollege, daß das zwischen den **deutschen Nahost-Linienreedern** und der **türkischen Staatsreederei** am 3. Juni 1961 geschlossene **Abkommen** von dem türkischen Vertragspartner nicht eingehalten wurde. Es handelt sich um eine privatwirtschaftliche Vereinbarung der am Linienverkehr zwischen der Bundesrepublik und der Türkei beteiligten deutschen und türkischen Linienreederei mit einer Laufzeit bis Ende 1962. Bis zu diesem Zeitpunkt sind von den deutschen Reedern nur höch-

*) Siehe 77. Sitzung Seite 3741 A

Bundesminister Dr.-Ing. Seebohm

(A) stens etwa 30 % der Ladung, gemessen am Frachtwert, befördert worden, die nach dem Reederabkommen dem deutschen Partner zustehen sollte.

Trotz zahlreicher türkischer Zusagen und auch Erklärungen offizieller türkischer Stellen, das Reederabkommen — wenn auch verspätet — zu erfüllen, ist es nicht gelungen, von der türkischen Seite, der regelmäßig die Disposition über die Ladung zusteht, die erforderlichen Ladungsübertragungen zu erhalten.

Die Abwicklung des Reederabkommens wird gegenwärtig auch im Zusammenhang mit den Verhandlungen über den deutschen Konsortialbeitrag für die multilaterale Finanzhilfe an die Türkei erörtert. Ein Ergebnis liegt noch nicht vor. Im Juli finden neue Erörterungen der Reederseite in Ankara statt.

Vizepräsident Dr. Dehler: Das Wort zu einer Zusatzfrage hat der Abgeordnete Blumenfeld.

Blumenfeld (CDU/CSU): Herr Minister, beachtet die Bundesregierung, von der sogenannten Lieferanten- oder C- und F-Klausel nun nicht mehr eingeschränkten, sondern uneingeschränkten Gebrauch zu machen, um diese Verhandlungen zu einem befriedigenden Ende zu führen?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr:

(B) Ich glaube, das muß dem Auswärtigen Amt bei der Verhandlungsführung überlassen werden. Die Verhandlungen sind, wie ich sagte, noch im Gange.

Vizepräsident Dr. Dehler: Zu einer weiteren Frage Herr Abgeordneter Blumenfeld.

Blumenfeld (CDU/CSU): Herr Minister, würden Sie, wenn diese Verhandlungen und die Aussprache mit dem Auswärtigen Amt hinsichtlich der Lieferantenklausel nicht zu einem effektiven Resultat führen, bereit sein, sich auch andere, vielleicht etwas flexiblere Methoden zu überlegen, mit denen man der deutschen Flagge und der deutschen Handelsschifffahrt endgültig das ihr zustehende Transportvolumen sichern könnte? Ich stelle die Frage, weil ich meine, daß eine solche Möglichkeit besteht, beispielsweise im Hinblick auf eine Zentralisierung der anfallenden Transporte.

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Wir werden alle Möglichkeiten ausschöpfen, die wir haben, um die deutsche Flagge zu schützen. Ob wir uns damit allerdings bei den gesamten Verhandlungen immer durchsetzen werden — über das hinaus, was das Außenwirtschaftsgesetz uns an Möglichkeiten bietet —, vermag ich Ihnen nicht zu sagen, weil das Auswärtige Amt bei diesen Verhandlungen, gerade im Verhältnis zur Türkei, auch politische Gründe in die Waagschale legt, gegen die wir uns manchmal leider nicht so durchsetzen können, wie wir das gerne möchten.

Vizepräsident Dr. Dehler: Ich rufe auf die Fragen XI/2, XI/3 und XI/4 — des Abgeordneten Buchstaller —:

Ist dem Herrn Bundesverkehrsminister bekannt, daß auf der Mosel die Personenschifffahrt nur aufgenommen werden kann, wenn die Schifffahrtshindernisse beseitigt werden?

Wer soll nach Ansicht des Herrn Bundesverkehrsministers die 650 000 DM aufbringen, die allein für die Anhebung der Moselbrücken in Niederremmel und Mehning sowie für den Wehrsteg in Koblenz erforderlich sind?

Teilt der Herr Bundesverkehrsminister die Auffassung des rheinland-pfälzischen Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr, daß nach dem Vertrag über den Ausbau der Mosel die Internationale Mosel-Gesellschaft auch die Belange des Fremdenverkehrs zu berücksichtigen habe?

Der Fragesteller hat sich mit schriftlicher Beantwortung einverstanden erklärt. Die Antwort des Herrn Bundesministers Dr.-Ing. Seebohm vom 19. Juni 1963 lautet:

Zu Frage 2: Es ist mir sehr wohl bekannt, daß auf der Mosel nach Fertigstellung des Ausbaues eine ungehinderte Personenschifffahrt zwischen Koblenz und Trier mit Fahrgastschiffen, deren Höhe über der Wasserlinie 5,25 m bis 7,50 m beträgt, nur dann aufgenommen werden kann, wenn der Wehrsteg in Koblenz und die zwei Straßenbrücken in Niederremmel und Mehning entsprechend angehoben werden. Geschieht dies nicht, so werden hiervon die Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt, die Schiffe mit einer Fixpunkthöhe bis zu 7,50 m einsetzen will, und einige ausländische Schifffahrtsgesellschaften mit Personenschiffen ähnlicher Abmessungen betroffen. Die mittelständische Personenschifffahrt dagegen, die schon seit längerer Zeit Fahrten mit Schiffen niedrigerer Bauhöhe ausführt, wird davon nicht berührt. Allgemein werden Schiffe, deren Bauhöhe das Maß von 5,25 m nicht überschreitet und damit der bestehenden lichten Durchfahrtshöhe entspricht, wie sie in den Beschlüssen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz für Wasserstraßen der Klasse IV festgelegt ist, auf der Mosel zwischen Koblenz und Trier ohne jede Einschränkung verkehren können.

Die Fragen 3 und 4 haben einen derartig engen Sachzusammenhang, daß ich meine Stellungnahme hierzu nicht getrennt geben, sondern in einer Antwort zusammenfassen möchte. Die für das Anheben der drei genannten Brücken aufzubringenden Kosten in Höhe von zusammen voraussichtlich 650 000 DM verteilen sich auf den Wehrsteg Koblenz mit 50 000 DM, auf die Straßenbrücke Niederremmel mit 450 000 DM und auf die Straßenbrücke Mehning mit 150 000 DM (zusätzliche Hebungskosten).

Über die Frage, wie diese Kosten aufzubringen sind, wird zur Zeit verhandelt. Der Bund, der nur die in Artikel 15 ff. des Vertrages vom 27. Oktober 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik und dem Großherzogtum Luxemburg über die Schiffbarmachung der Mosel (Moselvertrag) festgesetzten Zuwendungen an die Internationale Mosel-Gesellschaft mbH (IMG) aufzubringen hat, hält es für geboten, daß die Kosten für die drei Brückenhebungen von der IMG übernommen werden. Diese Forderung läßt sich darauf stützen, daß die Gesellschaft gemäß Artikel 1 Abs. 3 des Moselvertrages auch die Bedürfnisse des Fremdenverkehrs zu berücksichtigen hat; die Entwicklung des Fremdenverkehrs hängt aber von dem Einsatz moderner Fahrgastschiffe und damit im wesentlichen von der Anhebung der drei Brücken ab.

Eine Bestimmung über die lichte Durchfahrtshöhe unter Brücken ist in einem Notenwechsel der Vertragsstaaten des Moselvertrages vom 27. Oktober 1956 enthalten. Danach waren sich die Vertragspartner darüber einig, daß „die künftigen Kunstbauten über die Mosel zwischen Diedenhofen und Koblenz eine Schifffahrtsöffnung von mindestens 40 m × 6 m haben müssen, wobei die Höhe von 6 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstand gerechnet wird“.

Dieser Festlegung der Mindesthöhe der Brückenunterkante steht zweifellos eine Vergrößerung der Durchfahrtshöhe nicht entgegen. Ein Ziel der zu führenden Verhandlung wird es insbesondere sein, die IMG davon zu überzeugen, daß im übrigen die Kosten für die Brückenhebungen durch die dann von der begünstigten Personenschifffahrt zu erwartenden Mehreinnahmen an Befahrungsabgaben ausgeglichen werden.

Es würde den positiven und beschleunigten Abschluß der Verhandlungen mit der IMG sehr erleichtern, wenn das Land Rheinland-Pfalz, das an einer Förderung des Fremdenverkehrs unbestritten ein vitales Interesse hat, von den hier aufzubringenden Kosten einen entsprechenden Anteil übernimmt. Dies hat das Land in Aussicht gestellt.

Das Ergebnis der Verhandlungen über diese Fragen muß zunächst abgewartet werden.

Vizepräsident Dr. Dehler: Ich rufe die von dem Herrn Abgeordneten von Bodelschwingh gestellte Frage XI/5 auf:

Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, daß beim Straßentransport von Mineralöl Unfälle mit den bekannten Folgen insbesondere für das Grundwasser nach Möglichkeit vermieden werden?

(A) **Dr.-Ing. Seebohm**, Bundesminister für Verkehr: Herr Präsident, darf ich bitten, die Fragen 5 und 6 wegen ihres Zusammenhanges gemeinsam beantworten zu dürfen.

Vizepräsident Dr. Dehler: Bitte. Ich rufe also auch die ebenfalls von dem Abgeordneten von Bodelschwingh gestellte Frage XI/6 auf:

Hält die Bundesregierung beispielsweise beim **Straßentransport von Mineralöl** eine Geschwindigkeitsbegrenzung, eine bessere Sicherung der Tankverschlüsse und eine Ausstattung der Fahrzeuge mit Mitteln zur ersten Schadensverhütung für geeignet?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Die Zunahme der **Tanklastwagen im Straßenverkehr** und die sich daraus ergebenden steigenden **Gefahren** nicht nur für den Verkehr, sondern auch für das Grundwasser und die Straßenanlieger bereiten der Bundesregierung ständig wachsende Sorge. Diese Sorge beschäftigte in der vorigen Woche auch die Ständige Konferenz der Europäischen Verkehrsminister in Brüssel und hat auch die gestrige 7. Gemeinsame Straßenverkehrssicherheitskonferenz des Bundes und der Länder beschäftigt. Diese Sorge ist um so ernster, als die Zahl der eingesetzten Tanklastwagen mit der Inbetriebnahme weiterer Raffinerien sprunghaft steigen wird. So wird damit gerechnet, daß zum Beispiel aus dem Raffineriezentrum Karlsruhe alle zwei Minuten mindestens ein Tanklastzug in Fahrt gesetzt wird.

Die Bundesregierung hält folgende Maßnahmen für zweckmäßig, um die Anzahl der Unfälle im Tanklastwagenverkehr zu mindern oder die Unfallfolgen abzuschwächen:

Erstens. Unterrichtung der Fahrzeughalter und des Fahrpersonals über Unfallverhütung, Schadensminderung und Schadensbeseitigung.

Zweitens. Auswertung der Unfallberichte mit dem Ziel der Ergänzung der technischen Vorschriften über Tankwagen, Tankwände und Tankverschlüsse. Von besonderer Bedeutung sind Bemühungen um die Verbesserung der Bremsen, der Schwerpunktfrage und der rückwärtigen Sicherung der Fahrzeuge.

Drittens. Ausstattung der Fahrzeuge mit Mitteln zur ersten Schadensverhütung.

Viertens. Vorsichtsmaßnahmen in Wasserschutzgebieten, z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen, Überholverbote, Umleitung des Tankwagenverkehrs; hierbei sind die örtlichen Verkehrsverhältnisse zu berücksichtigen, und die Maßnahmen müssen auch von der örtlich zuständigen Stelle eingeführt werden.

Die nötigen Erörterungen zur Durchführung laufen seit längerer Zeit. Ihre Ergebnisse werden baldmöglichst bekanntgegeben werden.

Für Tankfahrzeuge gelten dieselben Geschwindigkeitsgrenzen wie für andere Lastfahrzeuge, das heißt, es gibt außerhalb geschlossener Ortschaften in der Regel einen Grenzwert von 80 km/h auf der Autobahn, auf anderen Straßen für Tanklastzüge und schwere Tankkraftwagen 60 km/h. Die obersten Landesbehörden sind gebeten worden, bei Unfällen die Schaublätter der Fahrtschreiber prüfen zu lassen,

um festzustellen, ob diese Grenzen herabgesetzt werden müssen. (C)

Die Verbände des Verkehrsgewerbes und der Mineralölwirtschaft haben verstärkte Schulung des Fahrpersonals zugesagt. Der Bundesminister für Verkehr arbeitet dazu Vorschläge für Merkblätter aus; dabei werden auch die Erfahrungsberichte der Haftpflichtversicherer berücksichtigt werden.

Die Länder haben die Auswertung der Unfallberichte und die Mitteilung des Ergebnisses versprochen. Mit der Ausarbeitung von Vorschlägen zur Ergänzung der technischen Vorschriften befaßt sich ein Sonderausschuß des Länderfachausschusses Kraftfahrzeugverkehr.

Mindestforderungen hinsichtlich der Ausrüstung der Fahrzeuge mit Mitteln zur ersten Schadensverhütung sollten in die Durchführungsvorschriften zur Verordnung über brennbare Flüssigkeiten aufgenommen werden. Federführend dafür und für die technische und sicherheitliche Gestaltung der mit den Tanklastwagen beförderten Gefäße, also der Tanks usw., ist nicht der Bundesminister für Verkehr, sondern der Herr Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung.

Der Erlaß von Sondermaßnahmen für Wasserschutzgebiete setzt eine Ergänzung des § 6 des Straßenverkehrsgesetzes, nämlich eine Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr zum Erlaß von Rechtsverordnungen, voraus. Diese Ergänzung ist vorbereitet und mit den anderen Bundesressorts abgestimmt worden. Sie soll bei den Beratungen (D) über das Zweite Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs nachgeschoben werden.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage? — Herr Abgeordneter von Bodelschwingh.

von Bodelschwingh (CDU/CSU): Herr Minister, ist Ihnen bekannt, daß die Auswirkungen dieses starken Mineralöltransports und der damit verbundenen Unfälle auch für die Kommunalbehörden eine zunehmend starke Belastung geworden sind? Ist Ihnen bekannt, daß für die Aufräumarbeiten und die Beseitigung der Ölreste, womit insbesondere die Feuerwehr befaßt ist, dort ein Aufwand an Personal und Sachen nötig ist, der das kaum Erträgliche erreicht, wenigstens in den Brennpunkten des Verkehrs?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Dies alles ist mir seit Jahren durchaus bekannt. Ich habe vor dieser Entwicklung gewarnt, habe aber nicht die Möglichkeit gehabt, die Anlage von Raffinerien an Stellen zu verhindern, von denen aus diese starke Belastung des Straßenverkehrs eintritt. Ich denke z. B. an Karlsruhe, wo der Gesamtverkehr von den Raffinerien zur Zeit durch die gesamte Stadt Karlsruhe geführt werden muß.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Frage des Herrn Abgeordneten von Bodelschwingh.

(A) **von Bodelschwingh** (CDU/CSU): Herr Minister, wann ungefähr würden die verschiedenen Maßnahmen, von denen Sie soeben gesprochen haben, wirksam werden können?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, jede einzelne so bald wie möglich und ebenso die erforderlichen Straßenbauarbeiten, die wir eingeleitet haben, z. B. in den Räumen Ingolstadt und Karlsruhe, wo wir außerhalb des Vierjahresplans in sehr erheblichem Maße wegen der Raffinerien Investitionen durchführen mußten, die wir vorher natürlich gar nicht erwartet hatten. Wir müssen allein die Brücke bei Karlsruhe-Maxau gegenüber den ursprünglichen Plänen auf die ungefähr doppelte Fahrbahnbreite bringen.

Das sind alles Probleme, die sich infolge dieser neuen Entwicklung ergeben haben. Aber man ist an anderer Stelle der Auffassung, daß die Entstehung von Raffinerien und die Zuleitung durch Rohölleitungen keine Angelegenheit des Verkehrs, sondern allein der Produktion sind. Die sich daraus für den Verkehr ergebenden Konsequenzen sind außerordentlich schwer zu meistern. Dieselben Probleme treten, wie ich gesagt habe, in den anderen europäischen Ländern auf und beschäftigen auch dort die Verkehrsminister; aber auch dort sind die Auffassungen der Wirtschaftsminister gerade in Grundsatzfragen andere als die der Verkehrsminister. Das ergibt sich aus der verschiedenen Interessenlage der Ressorts.

(B) **Vizepräsident Dr. Dehler**: Eine Zusatzfrage, Frau Kiep-Altenloh.

Frau Dr. Kiep-Altenloh (FDP): Ist die Bundesregierung in Erwägungen darüber eingetreten, die jetzt oft unzulängliche Haftpflicht zu erweitern, insbesondere im Hinblick auf die großen Aufwendungen, die den Gemeinden, wo diese Schäden auftreten, für die Feuerwehr usw. entstehen?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Darüber sind Verhandlungen geführt worden. Die Versicherungen sind auch schon entsprechend erhöht worden, so daß kein Fall eingetreten ist, wo den Gemeinden außer dem Aufwand an Arbeit wirkliche Kosten entstanden sind; die Kosten werden von den Versicherungen getragen.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Zusatzfrage der Frau Abgeordneten Kiep-Altenloh.

Frau Dr. Kiep-Altenloh (FDP): Halten Sie, Herr Bundesminister, diese Sicherung für ausreichend angesichts der sehr hohen Schäden, die in Einzelfällen — beispielsweise im Raum Nordrhein-Westfalen — Ende des vorigen Winters entstanden sind?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Ich habe in dieser Sache das dafür federführende Wirtschaftsministerium angeschrieben und meine Meinung dahin ausgedrückt, daß ich für eine Erhöhung der Haftpflichtgrenzen eintrete, weil das Aus-

maß der möglichen Schäden aus solchen Unfällen (C) noch gar nicht abgesehen werden kann, wenn sich der Verkehr mit diesen Fahrzeugen entsprechend verdichtet, wie das erwartet werden muß.

Vizepräsident Dr. Dehler: Die Fragen des Herrn Abgeordneten Hörmann (Freiburg) können wir zusammenfassen:

Frage XI/7:

Ist es zutreffend, daß der Bau eines zweiten Landeskulturwehres südlich von Breisach von den Bundesbehörden noch nicht genehmigt ist?

Frage XI/8:

Welches sind die Gründe für die Verzögerung der Genehmigung des Baues des zweiten Landeskulturwehres südlich von Breisach?

Frage XI/9:

Bis wann kann mit der endgültigen Entscheidung des Herrn Bundesverkehrsministers über den in Frage XI/8. genannten Bau gerechnet werden?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Darf ich diese Fragen auch zusammen beantworten?

Vizepräsident Dr. Dehler: Ja.

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: In Art. 10 des Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Ausbau des Oberrheins zwischen Basel und Straßburg vom 27. Oktober 1956, der im Einvernehmen mit dem Lande Baden-Württemberg (D) zustande gekommen ist, ist vorgesehen, daß die Bundesrepublik bald nach Inbetriebnahme der Haltung „Vogelgrün“ des Rheinseitenkanals ein oder zwei Landeskulturwehren oberhalb von Breisach im Rhein bauen darf, damit die durch diese Baustufe und die Ableitung des Rheins in den Seitenkanal zu erwartenden land- und forstwirtschaftlichen Schäden möglichst ausgeglichen werden. Der Bau des ersten Landkulturwehres, das mit 30 Millionen DM veranschlagt ist, ist in vollem Gange; der Stau wird im Jahre 1965 errichtet werden können. Es wird erhofft, daß bereits das erste Landeskulturwehr, falls die vorgenommenen Berechnungen zutreffen sollten, alle landwirtschaftlichen und einen Großteil auch der forstwirtschaftlichen Schäden verhindert, die durch die Auswirkungen der Haltung „Vogelgrün“ auf den Grundwasserstand in der Rheinebene verursacht werden.

Nach der Errichtung des ersten Landeskulturwehres südlich von Breisach wird beobachtet werden, wie sich der Grundwasserstand in dem vom Stau beeinflussten Gebiet einstellen wird. Die Beobachtung muß sich, um Zufälligkeiten auszuschließen, auf einen längeren Zeitraum erstrecken. Sollten die Beobachtungsergebnisse nach etwa drei Jahren zeigen, daß sich der Grundwasserstand nicht auf die vor Inbetriebnahme der Haltung „Vogelgrün“ herrschenden Höhen wieder einstellt, so wird der Bau eines zweiten Landeskulturwehres durchzuführen sein. Mit einer endgültigen Entscheidung kann also vor dem Jahre 1968 nicht gerechnet werden. Doch ist ohne Zweifel, daß die Bundesregierung ent-

Bundesminister Dr.-Ing. Seebohm

(A) schlossen ist, die bei dem Vertragsabschluß gegebenen Zusicherungen zu erfüllen. Daher sind auch im Raume Hartheim, wo gegebenenfalls das zweite Kulturwehr zu errichten sein wird, wasserwirtschaftliche Vorarbeiten und Untergrunduntersuchungen durchgeführt worden.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage des Abgeordneten Hörmann.

Hörmann (Freiburg) (SPD): Herr Minister, ist Ihnen bekannt, daß die zuständigen Behörden der Meinung sind, man solle mit dem Beginn des zweiten Kulturwehrs nicht so lange warten?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Das ist mir sehr wohl bekannt; denn ich bin jedes Jahr einmal in Breisach und bespreche mit den zuständigen Stellen an Ort und Stelle die Situation. Aber bevor wir nicht das erste Kulturwehr fertig haben, können wir das zweite gar nicht anfangen, weil wir erst einmal sehen müssen, wie sich der Stau wirklich auswirkt. Ob man dann etwas schneller zu Ergebnissen kommen kann, als heute von den zuständigen Stellen erwartet wird, wird man sehen müssen. Wir werden das nach Möglichkeit prüfen und damit die Beobachtungen, die schon jetzt laufen, entsprechend ergänzen. Natürlich stellt sich der Grundwasserpegelstand nicht sofort wieder ein, wenn man einen Stau vornimmt. Unsere größte Sorge hierbei ist vor allen Dingen die, daß sich beim Stau durch Zusetzen des Flußbetts am Boden die (B) Grundwasserverhältnisse nicht so entwickeln, wie es erwartet wird. Denn wenn sich eine Art natürliche Verdichtung auf dem Grunde des Flußbetts ergeben sollte, dann können die heute erwarteten Konsequenzen natürlich nicht in dem gewünschten Maße eintreten. Dann wollen wir versuchen, durch Spülungen bei Hochwasser und mit anderen Mitteln zu erreichen, daß diese Dichtungen natürlicher Art den Erfolg der Maßnahmen nicht verhindern. All diese Versuche können wir aber erst machen, wenn das erste Stauwehr steht und der Stau beginnt.

Vizepräsident Dr. Dehler: Keine weitere Frage.

Es folgt die Frage XI/10 — des Abgeordneten Folger —:

Billigt die Bundesregierung die Absicht der Deutschen Bundesbahn, die gesamten Seitenflächen ihrer Omnibusse und Überlandfahrzeuge für Reklamezwecke zu vermieten?

Bitte, Herr Minister.

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, verkehrsgefährdende oder verunstaltende **Reklame** sollte bei den **Omnibussen** und **Überlandfahrzeugen** der Deutschen Bundesbahn nach Auffassung der Bundesregierung unterbleiben. Jedoch ist die Deutsche Bundesbahn für diese Angelegenheiten nach dem Bundesbahngesetz allein zuständig. Dem Bundesminister für Verkehr steht hierfür ein Weisungsrecht nicht zur Verfügung. Er kann nur versuchen, falls die Reklame als Verunstaltung

empfundene wird, auf die Deutsche Bundesbahn einzuwirken, damit offensichtliche Mißstände abgestellt werden. Das ist auch schon in wiederholten Fällen geschehen. (C)

Bekanntlich nutzen die Gemeinden und Kreise, insbesondere die Großstädte, schon seit langem die Möglichkeit der Außenwerbung an den Omnibussen und Straßenbahnen ihrer Nahverkehrsbetriebe aus, um dadurch zusätzliche Einnahmen zu erzielen. Auch die Deutsche Bundesbahn hat unter gleichen Gesichtspunkten ihre Omnibusse am 1. Januar 1963 grundsätzlich für eine Nutzung der Außenflächen durch Reklame freigegeben.

Die Omnibusse der Deutschen Bundesbahn mit Sonderausstattung, die überwiegend im Gelegenheits- und Ausflugsverkehr oder im qualifizierten Linienverkehr, wie zum Beispiel auf der „Romantischen Straße“ eingesetzt werden, bleiben von der Außenwerbung nach wie vor ausgenommen.

Im wesentlichen wird sich also die Außenwerbung auf diejenigen Omnibusse beschränken, die im Linienverkehr, vor allem in den Ballungsgebieten der Städte und deren Umgebung eingesetzt sind, wo auch die Nahverkehrsmittel ihre Außenwerbung betreiben.

Mit der Wirtschaftswerbung im Bereich der Deutschen Bundesbahn ist die Eisenbahn-Reklame GmbH in Kassel beauftragt.

Die Bundesregierung ist in dieser Frage grundsätzlich der Auffassung, daß der Deutschen Bundesbahn in Erfüllung der ihr gesetzlich auferlegten (D) Pflicht zu kaufmännischer Geschäftsführung eine angemessene Werbung in und an ihren Fahrzeugen zugestanden werden muß.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Folger.

Folger (SPD): Herr Bundesminister, sind Sie auch der Meinung, daß neben den kommerziellen Gründen, die Sie eben erwähnt haben, auch die ästhetischen Gründe berücksichtigt werden sollten, und sind Sie auch der Meinung, daß eine Reklame auf Bundesbahnfahrzeugen, also gewissermaßen auf amtlichen Fahrzeugen, in der Öffentlichkeit einer amtlichen Empfehlung gleichkommt?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Der Meinung bin ich nicht, Herr Kollege. Ich bin auch nicht der Meinung, daß, wenn die Stadt München an ihren Straßenbahnen Reklame macht, sie sich irgendwie mit den dort angezeigten Gütern identifiziert.

Vizepräsident Dr. Dehler: Keine weiteren Fragen.

Frage XI/11 — des Abgeordneten Welslau —:

Teilt der Herr Bundesverkehrsminister die Auffassung, der Bundesbahndirektion Hannover, daß in dem neu zu errichtenden Empfangsgebäude auf dem Bahnhof in Barntrup keine Toilettenanlagen für die Reisenden eingerichtet werden sollen, sondern nur für die Bediensteten der Bundesbahn eine Toilettenanlage vorgesehen ist?

Bitte, Herr Minister!

(A) **Dr.-Ing. Seeböhm**, Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, der Bundesminister für Verkehr ist nach dem Bundesbahngesetz nicht berechtigt, der Deutschen Bundesbahn Art und Umfang der Errichtung von Toilettenanlagen vorzuschreiben. Auf Grund Ihrer Anfrage, Herr Kollege, teile ich Ihnen die Ansicht der Verwaltung der Deutschen Bundesbahn zu dem von Ihnen beanstandeten Tatbestand mit:

Sie hat mir berichtet, daß in Barntrup das veraltete Empfangsgebäude umgebaut werden soll; dabei muß aus wirtschaftlichen Gründen der Neubau dem sehr geringen Verkehrsaufkommen angepaßt werden. Im neuen Gebäude wird es daher keine Bahnhofsgaststätte mit angeschlossenen WC-Anlagen mehr geben.

Die Pachteinnahmen für die Gaststätte sind in den letzten Jahren ständig zurückgegangen, so daß ein Pächter nicht zu finden sein dürfte.

Die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn teilt weiter mit, daß in Barntrup für die Reisenden beim Umsteigen zwischen Bahn und Bus und umgekehrt nur sehr kurze Übergangszeiten vorgesehen sind. Wenn die Reisenden jedoch eine Toilette zu benutzen wünschen, wird ihnen der Schlüssel zum WC der Dienststelle ausgehändigt.

(Abg. Wehner: Das dauert dann ja noch länger! — Heiterkeit.)

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Welslau.

(B) **Welslau** (SPD): Herr Bundesminister, halten Sie das für eine glückliche Lösung im Interesse der Verkehrsteilnehmer?

Dr.-Ing. Seeböhm, Bundesminister für Verkehr: Es steht mir nicht zu, das für eine glückliche oder unglückliche Lösung zu halten. Wenn aber tatsächlich das Bedürfnis der Verkehrsteilnehmer in irgendeiner Art befriedigt werden kann, so kann die Bundesbahn das so machen, wie sie es für richtig hält.

Vizepräsident Dr. Dehler: Keine weitere Frage.

Frage XI/12 — des Abgeordneten Felder —:

Ist dem Herrn Bundesverkehrsminister bekannt, daß die Schreibabteile in den neuen FD-Zügen „Rheinpfeil“ und „Rheingold“ räumlich so beengt sind, daß von einer Zumutung für die Sekretärinnen und für die Schreibkunden der Deutschen Bundesbahn gesprochen werden kann?

Bitte, Herr Minister!

Dr.-Ing. Seeböhm, Bundesminister für Verkehr: Ich bin nicht in Lage, auf die Konstruktionen der Eisenbahnwagen anders als in sicherheitlicher Beziehung Einfluß zu nehmen. Die Konstruktion und Einteilung der Eisenbahnwaggons ist eine Angelegenheit, die in der alleinigen Zuständigkeit der Deutschen Bundesbahn liegt. Neue Konstruktionen, wie sie die Züge „Rheingold“ und „Rheinpfeil“ führen, haben neben guten natürlich auch weniger ansprechende Lösungen des Bedarfs der Reisenden aufzuweisen. Dies gilt bei beiden Zügen für die Schreibabteile, die im Aussichtswagen untergebracht

wurden. Nach Ansicht der Deutschen Bundesbahn (C) bot sich als beste Möglichkeit hierfür ein Platz neben dem Ausgang zum Aussichtsräum, da es mit Rücksicht auf das Sitzplatzangebot in diesen Zügen nicht möglich war, auf ein ganzes Abteil zu verzichten und dort das Schreibabteil einzurichten. Unter den gegebenen Möglichkeiten wurde nach Ansicht der Deutschen Bundesbahn das Schreibabteil so zweckmäßig wie möglich eingerichtet und soll, von wenigen Beanstandungen abgesehen, durchaus allgemein Beifall gefunden haben. Die Tatsache, daß es sehr klein ist, ist an sich nicht so bedeutungsvoll, weil hier ja der ganze Zug mit air condition versehen ist. Die Sesselanordnung ist, wie mir mitgeteilt worden ist, inzwischen im Interesse der Benutzenden verbessert worden.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Felder.

Felder (SPD): Sind Sie nicht der Meinung, Herr Bundesverkehrsminister, daß Sie doch bei Gelegenheit die Sache einmal selber besichtigen sollten? Es ist ein unmöglicher Zustand sowohl für die Zugsekretärin wie für den Kunden, insbesondere, wenn ein beleibter Herr dort diktieren will; es ist einfach unmöglich, daß er sich in diesem, ich muß mich hart ausdrücken: Kabuff aufhält. Außerdem sind diese Züge besetzt von Geschäftsleuten und auch von Kollegen dieses Hauses, die, wie ich von dieser Seite hörte und selber bemerkte, sehr häufig diktieren. Es wäre durchaus möglich gewesen, eine (D) andere Lösung zu finden, wenn man nur um wenige Zentimeter ein Abteil verkleinert hätte. Sind Sie nicht der Meinung, Herr Minister, daß Sie doch bei Herrn Oeftering Vorstellungen erheben sollten?

Dr.-Ing. Seeböhm, Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, die Eisenbahnwagen sind ja nun einmal da, die lassen sich ja nun nicht nennenswert ändern. Ich habe mir mit Herrn Oeftering zusammen die Sache bei der Einweihung der Strecke nach Hannover angesehen und habe selber in diesem Abteil Platz genommen, nachdem die Sessel dort verbessert worden sind. Ich muß Ihnen sagen, ich gehöre zu den Beleibten, und ich habe mich dort nicht unbequem befunden.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Zusatzfrage.

Dr. Kempfler (CDU/CSU): Wären Sie bereit, folgende Anregung an die Verwaltung der Deutschen Bundesbahn weiterzugeben: das jetzige Abteil der Sekretärin zur Fernsprechkabine zu machen — die ist nämlich auch nicht sehr würdig untergebracht — und das daneben liegende Abteil dann zum Diktat-abteil?

Dr.-Ing. Seeböhm, Bundesminister für Verkehr: Ich bin gern bereit, Herr Kollege, das der Bundesbahn nach dem Stenogramm mitzuteilen; die Bundesbahn wird ja auch selber das Stenogramm der

Bundesminister Dr.-Ing. Seehoß

- (A) Verhandlungen verfolgen. Ob sie in der Lage ist, diese Dinge zu ändern, kann ich Ihnen leider nicht zusagen; das muß ich der Bundesbahn überlassen.

Vizepräsident Dr. Dehler: Frage XI/13 — des Herrn Abgeordneten Fallner —:

Sind der Bundesregierung die Vorschläge deutscher, französischer und schweizerischer Automobilverbände bekannt, die grüne Versicherungskarte im grenzüberschreitenden Autoverkehr abzuschaffen?

Dr.-Ing. Seehoß, Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, Vorschläge der Automobilverbände, die grüne Versicherungskarte abzuschaffen, liegen der Bundesregierung nicht im Wortlaut vor. Gleichwohl bemühen wir uns, die Voraussetzungen für den Verzicht auf einen Versicherungsnachweis zu schaffen. Zu diesem Zweck haben wir in Art. 5 des Entwurfs eines Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs, das dem Verkehrsausschuß zur Behandlung vorliegt, vorgeschlagen, den Bundesminister für Verkehr zu ermächtigen, unter bestimmten Voraussetzungen durch Rechtsverordnung auf den besonderen Versicherungsnachweis für ausländische Kraftfahrzeuge zu verzichten. Nach Verabschiedung dieses Gesetzes wird es möglich sein, deutscherseits auf einen Versicherungsnachweis gegenüber Kraftfahrern aus solchen Ländern zu verzichten, deren nationale Versicherer-Büros mit dem deutschen Verband der Haftpflicht-, Unfall- und Kraftverkehrs-Versicherer, dem sogenannten HUK-Verband, ein Erstattungsabkommen abgeschlossen haben.

- (B) Inwieweit andererseits ausländische Staaten bereit sind, auf die grüne Versicherungskarte bei der Einreise deutscher Kraftfahrzeuge zu verzichten, hängt wesentlich von den ausländischen nationalen Gesetzen ab. Frankreich hat z. B. ähnliche Schwierigkeiten, wie wir sie auf Grund unseres noch geltenden Rechts haben. Österreich und Ungarn haben dagegen bereits auf die grüne Versicherungskarte gegenüber in Deutschland zugelassenen Personenkraftfahrzeugen verzichtet, und ich hoffe, daß sich dieser Vorgang in Zukunft erweitert.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Fallner.

Fallner (SPD): Herr Minister, sind Sie auch bereit, im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz mit Ihren ausländischen Kollegen darüber Fühlung zu nehmen und zu versuchen, sie zu beeinflussen?

Dr.-Ing. Seehoß, Bundesminister für Verkehr: Wir haben das schon getan, und wir werden das auch weiter tun, Herr Kollege.

Vizepräsident Dr. Dehler: Frage XI/14 — des Herrn Abgeordneten Dröscher —:

Würde es einem besseren Fluß des Straßenverkehrs dienen, wenn Vorschriften geschaffen würden, die es Lastzügen, welche nicht an einem Überholvorgang beteiligt sind, verbieten, näher als 50 m aufzufahren, um so Lücken für schnellere Fahrzeuge auf schmalen Straßen zu belassen?

Bitte, Herr Minister!

Dr.-Ing. Seehoß, Bundesminister für Verkehr: (C) Herr Kollege, ich bejahe Ihre Frage.

Der Führer eines Lastzuges, der längere Zeit so dicht hinter seinem Vordermann fährt, daß schnelleren Überholern das Einscheren unmöglich gemacht wird, behindert damit mehr als unvermeidbar den schnelleren Verkehr. Das ist nach § 1 der Straßenverkehrsordnung bekanntlich verboten. Gleichwohl halte ich es für nötig, dieses Verbot nicht aus der Grundregel abzuleiten, sondern es ausdrücklich auszusprechen.

Ich beabsichtige daher, in Anlehnung an die am 2. April 1963 von einer Gruppe von 13 Ländern innerhalb der Europäischen Verkehrsministerkonferenz beschlossenen Verhaltensregeln folgende Vorschrift der Straßenverkehrsordnung einzufügen:

Außer beim Überholen müssen Lastkraftwagen über 4,5 t zulässiges Gesamtgewicht und Züge auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr einen Abstand voneinander halten, der ein Einscheren überholender Kraftfahrzeuge ermöglicht.

Vizepräsident Dr. Dehler: Keine Zusatzfrage.

Frage XI/15 — des Herrn Abgeordneten Ritzel,

(Abg. Schwabe: Ich übernehme die Frage!)

— übernommen von dem Herrn Abgeordneten Schwabe —:

Ist der Bundesregierung bekannt, daß deutsche Schiffe im letzten schweren Eiswinter auf die Hilfe skandinavischer Eisbrecher angewiesen waren?

Bitte, Herr Minister!

(D)

Dr.-Ing. Seehoß, Bundesminister für Verkehr: Der Bundesregierung ist bekannt, daß im letzten Eiswinter skandinavische Eisbrecher deutschen Schiffen außerhalb der deutschen Küstengewässer, also außerhalb der Kieler Bucht, der Lübecker Bucht und auf den unter der Verwaltung der Bundesrepublik stehenden Zwangswegen in der westlichen Ostsee, also außerhalb dieser gewissermaßen zu den Seewasserstraßen des Bundes gehörenden Fahrtgebiete, in Eisnot geholfen haben. Dies ist jedoch auch in früheren schweren Eiswintern der Fall gewesen.

Darf ich gleich die Antwort auf Frage 16 anfügen?

Vizepräsident Dr. Dehler: Bitte, Herr Minister.

Die Frage XI/16 — des Herrn Abgeordneten Ritzel, übernommen von Herrn Abgeordneten Schwabe — lautet:

Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, um auch deutscherseits dafür zu sorgen, daß deutschen Schiffen durch Schiffe der Bundesrepublik geholfen wird, wenn sie in Eisnot geraten?

Dr.-Ing. Seehoß, Bundesminister für Verkehr: Die Erfahrungen des vergangenen Winters haben uns gezeigt, daß die in der Bundesrepublik vorhandene **Eisbrecherkapazität**, obwohl wir sie durch starke Schlepper verstärkt haben, nicht genügt, um allen deutschen Schiffen in schwierigen Eislagen ausreichende Hilfe gewähren zu können. Es sind daher eingehende Überlegungen im Gange, wie die

Bundesminister Dr.-Ing. Seeböhm

- (A) Eisbrecherkapazität verstärkt werden kann. Darüber laufen auch Verhandlungen mit den nordischen Ländern.

Wie ich in Beantwortung der Kleinen Anfrage der Herren Abgeordneten Rademacher, Eisenmann, Ramm, Dr. Löbe und Genossen vom 6. März 1963 ausführte, ist bei Prüfung dieser Frage von Wichtigkeit, ob diese Lösung durch Umbau vorhandener Eisbrecher, durch ständige Inanspruchnahme fremder Hilfe oder durch Neubau von Eisbrechern erzielt werden kann. Erst nach Vorliegen der Ergebnisse dieser Prüfungen, die sehr umfangreich sind und in die Einzelheiten gehende Fragen aufwerfen, wird die Bundesregierung die erforderliche Entscheidung treffen können. Über die Verstärkung der deutschen Eisbrecherkapazität wird auch am 12. Juli 1963 im zuständigen Ausschuß des Seeverkehrsbeirates und am 19. Juli auf der nächsten Sitzung des Seeverkehrsbeirates beraten werden. Hoffentlich werden dort Entscheidungen fallen, die es uns ermöglichen, entsprechende Vorlagen zu machen; denn es ist ja in jedem Fall erforderlich, daß wir im Haushalt Mittel für diesen Zweck anfordern.

Vizepräsident Dr. Dehler: Herr Abgeordneter Schwabe, eine Zusatzfrage!

Schwabe (SPD): Herr Minister, wird der von Ihnen angestrebte Endzustand so sein, daß für Deutschland, gemessen an seinem Küstenabschnitt und gemessen an seinem Schiffsanteil, auch der entsprechenden Anteil an derartigen Spezialfahrzeugen zur Verfügung gestellt wird?

- (B)

Dr.-Ing. Seeböhm, Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, wir streben an sich an, durch entsprechende Maßnahmen der sogenannten **Nordischen Eiskonvention** beizutreten. Wir verhandeln, wie gesagt, zur Zeit — ich kann das nicht im einzelnen näher erläutern — mit den nordischen Ländern, unter welchen Bedingungen dies möglich ist. Dann würde gewissermaßen eine gemeinsame Organisation bestehen, die gemeinsam die Aufgaben durch alle in der Ostsee vorhandenen Eisbrecher zu lösen hätte. Die Schwierigkeiten liegen hier auf außenpolitischem Gebiet. Ich möchte das nicht näher ausführen. Sie werden verstehen, daß ein Land, das dieser Konvention angehört, besondere Schwierigkeiten hat, uns mit in diese Konvention aufzunehmen.

Vizepräsident Dr. Dehler: Keine weitere Frage! Ich danke Ihnen, Herr Minister. Die Fragestunde ist beendet. (C)

Ich rufe auf den Zusatzpunkt 1 der Tagesordnung:

Beratung des Schriftlichen Berichts des Ausschusses für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten über den von der Bundesregierung zur Unterrichtung vorgelegten **Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Rates der EWG** zur Änderung von Artikel 1 der Verordnung Nr. 24 des Rates hinsichtlich der Frist für die **Errichtung des Weinbaukatasters** (Drucksachen IV/1341, IV/1360).

Es liegt vor der Bericht des Herrn Abgeordneten Seither, dem ich dafür danke. Eine Ergänzung wird nicht gewünscht.

Der Bundestag soll von dem Vorschlag der Kommission der EWG Kenntnis nehmen. — Ich stelle fest, daß das geschehen ist.

Ich rufe auf den weiteren Zusatzpunkt der Tagesordnung:

Beratung des Schriftlichen Berichts des Ausschusses für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten über den von der Bundesregierung zur Unterrichtung vorgelegten **Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Rates der EWG** zur Änderung der Verordnung Nr. 37 des Rates hinsichtlich der Festsetzung der **Schwellenpreise für Mehl, Grobgrieß und Feingrieß** bei Gewährung einer Subvention (D) für das zu ihrer Herstellung verwendete Getreide (Drucksachen IV/1338, IV/1361).

Es liegt vor der Bericht des Herrn Abgeordneten Dr. Reinhard, dem ich dafür danke. Eine Ergänzung wird nicht gewünscht.

Auch hier soll beschlossen werden, daß der Vorschlag der Kommission der EWG zur Kenntnis genommen wird. — Es ist so beschlossen.

Damit sind wir am Ende der Tagesordnung.

Ich berufe die nächste Sitzung ein auf Mittwoch, den 26. Juni, 14 Uhr.

Die Sitzung ist geschlossen.

(Schluß der Sitzung: 10.37 Uhr.)

(A)

Anlage zum Stenographischen Bericht (C)

Liste der beurlaubten Abgeordneten		Abgeordnete(r)	beurlaubt bis einschließlich
Abgeordnete(r)	beurlaubt bis einschließlich		
a) Beurlaubungen			
Dr. Aigner	21. 6.	Kriedemann	21. 6.
Frau Albertz	27. 6.	Krug	21. 6.
Dr. Arndt (Berlin)	30. 9.	Kubitza	21. 6.
Dr. Atzenroth	21. 6.	Kurlbaum	21. 6.
Dr. Dr. h. c. Baade	1. 7.	Lange (Essen)	21. 6.
Baldauf	26. 6.	Lautenschlager	26. 6.
Dr.-Ing. Balke	21. 6.	Leber	30. 6.
Dr. Bechert	21. 6.	Lemmer	26. 6.
Dr. Besold	21. 6.	Dr. Löbe	21. 6.
Beuster	1. 7.	Maier (Mannheim)	21. 6.
Dr. Bleiß	21. 6.	Margulies *	21. 6.
Cortier	23. 6.	Metter	1. 7.
Dr. Deist	22. 6.	Metzger *	21. 6.
Deringer	21. 6.	Michels	21. 6.
Dr. Dittrich	21. 6.	Dr. Mommer	15. 7.
Eisenmann	21. 6.	Müller (Remscheid)	21. 6.
Frau Eilers	26. 6.	Müller (Worms)	21. 6.
Dr. Elbrächter	21. 6.	Müller-Hermann	21. 6.
Ertl	21. 6.	Ollenhauer	21. 6.
Frau Dr. Flitz (Wilhelmshaven)	21. 6.	Porten	21. 6.
Franke	21. 6.	Rademacher	21. 6.
Funk (Neuses am Sand)	30. 6.	Rams	21. 6.
Gaßmann	21. 6.	Riegel (Göppingen)	21. 6.
Gedat	21. 6.	Rollmann	21. 6.
Gehring	26. 6.	Ruland	21. 6.
Gerns	28. 6.	Dr. Schmidt (Gellersen)	21. 6.
Haage (München)	21. 6.	Schmidt (Kempten)	26. 6.
Hahn (Bielefeld) *	21. 6.	Soetebier	21. 6.
Dr. Harm (Hamburg)	1. 7.	Dr. Starke	21. 6.
Hellenbrock	21. 6.	Stein	21. 6.
Dr. Hellige	21. 6.	Dr. Stoltenberg	21. 6.
Hösl	26. 6.	Sühler	21. 6.
Hübner	21. 6.	Dr. Süsterhenn	22. 6.
Illerhaus	21. 6.	Dr. Willeke	26. 6.
Jakobi (Köln)	21. 6.	Wischniewski	21. 6.
Dr. h. c. Jaksch	21. 6.	Wittmer-Eigenbrodt	31. 7.
Könen (Düsseldorf)	26. 6.	Dr. Zimmer	21. 6.
Kraus	1. 7.		
		b) Urlaubsanträge	
		Dr. Dörinkel	28. 6.
		Gewandt	7. 7.

(D)

* Zur Teilnahme an Ausschusssitzungen des Europäischen Parlaments

