

# Stenographischer Bericht

über die

## Verhandlungen des Bayerischen Landtags

### Dreundsechzigste öffentliche Sitzung

Nr. 63

Mittwoch, den 17. März 1948

II. Band

Seite

Geschäftliches . . . . . 1148, 1161, 1185  
Mündlicher Bericht des Ausschusses für den Staatshaushalt zum Haushalt des Bayerischen Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten für das Rechnungsjahr 1947 (Beilagen 767 und 1035 Ziff. 3) — Fortsetzung der Beratung.

Redner:

Staatsminister Frommknecht . . . . . 1148—1160  
Dr. Hundhammer (CSU)  
[zur Geschäftsordnung] . . . . . 1161  
Kaifer (CSU) . . . . . 1161—1164  
Dr. Linnert (SPD) . . . . . 1164—1166  
Stiller (SPD) . . . . . 1167—1169  
Herrmann (SPD) . . . . . 1169—1170  
Hirschenauer (CSU) . . . . . 1170—1171  
(Die Sitzung wird unterbrochen.)  
Staatssekretär Sedlmayr . . . . . 1171—1173  
Höllerer (WW) . . . . . 1173—1175  
Staatsminister Frommknecht . . . . . 1176—1178  
Held (CSU) [Berichterstatter] . . . . . 1178—1179

Persönliche Bemerkungen der Abgeordneten

a) Gräßler (SPD) . . . . . 1179  
b) Stiller (SPD) . . . . . 1179—1180

Beratung der Anträge der Abgeordneten

1. Stiller, Dr. Linnert und Genossen betreffend Rückverweisung des Haushalts des Bayerischen Verkehrsministeriums an den Ausschuss für den Staatshaushalt . . . . . 1180  
2. Schneider, Dr. Linnert und Genossen betreffend Anschluß der D- und Sitzüge von Eichtenfels nach Coburg, Kronach und Kulmbach . . . . . 1180  
3. Dr. Linnert und Genossen betreffend Auflösung des Bayerischen Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten . . . . . 1181

Geschäftliche Behandlung des Antrags der Abgeordneten Dr. Linnert und Genossen betreffend Abschaffung der Tankhausweise (Beilage 1243) . . . . . 1180  
(Überweisung an den Ausschuss für Verkehrsfragen.)

Mündlicher Bericht des Ausschusses für Aufgaben wirtschaftlicher Art zum Antrag der Abgeordneten Stock und Genossen betreffend Einspruch gegen Ernennung von Frohne zum Direktor des Verkehrswesens beim Wirtschaftsrat (Beilage 733).

Redner:

Gehring (CSU) [Berichterstatter] . . . . . 1181-

Stenogr. Ber. d. Bayer. Landtags 1948 II. Bd. 63. Stg. (Sch)

Seite

Mündlicher Bericht des Ausschusses für den Staatshaushalt zum Haushalt des Bayerischen Ministerpräsidenten und der Staatskanzlei für das Rechnungsjahr 1947 (Beilage 772).

Redner:

Schwingenstein (CSU) [Berichterstatter] 1181—1182

Mündlicher Bericht des Ausschusses für Sozialpolitik zum Antrag der Abgeordneten Albert und Genossen betreffend Verhinderung der Schließung von Betrieben wegen Unregelmäßigkeiten zur Erhaltung der Existenz Erwerbstätiger (Beilage 1109).

Redner:

Beschel (SPD) [Berichterstatter] . . . . . 1183

Mündliche Berichte des Ausschusses für Verfassungsfragen zu den Anträgen der Abgeordneten

a) Dr. Linnert und Genossen betreffend Bewertung der Arbeit der Presse (Beilage 1200).

Redner:

Dr. Dehler (SPD) [Berichterstatter] . . . . . 1183

b) Stock und Genossen betreffend Säuberung der staatlichen und kommunalen Behörden und Verwaltungsstellen von Personen, die über ihre Vergangenheit keinen einwandfreien amtlichen Nachweis erbringen können (Beilage 1202).

Redner:

Krempf (CSU) [Berichterstatter] . . . . . 1183—1184  
Höllerer (WW) [zur Geschäftsordnung] . . . . . 1184  
Höllerer (WW) . . . . . 1184  
Krempf (CSU) . . . . . 1185

Mündlicher Bericht des Ausschusses für Aufgaben wirtschaftlicher Art zum Antrag der Abgeordneten Stock und Genossen betreffend Verwaltung des Eigentums von außerhalb Bayerns wohnenden und unter das Gesetz Nr. 52 fallenden Personen (Beilage 964).

Redner:

Hahn Hans (CSU) [Berichterstatter] . . . . . 1185

Festsetzung der Zeit und Tagesordnung für die nächste Sitzung . . . . . 1185

(Die Sitzung wird vertagt.)

## Anhang:

Feierstunde des Bayerischen Landtags und des Bayerischen Senats zur Erinnerung an die Revolution von 1848 in der Aula der Universität München am 17. März 1948.

1. Ansprache des Landtagspräsidenten Dr. Horlacher . . . . . 1187—1188
2. Ansprache des Direktors der Militärregierung für Bayern van Wagoner . . . . . 1188
3. Festrede des Geheimrats Professor Dr. Laforet . . . . . 1189—1192
4. Schlusswort des Landtagspräsidenten Dr. Horlacher . . . . . 1192

Die in der Aula der Universität stattfindende Sitzung wird um 9 Uhr 4 Minuten durch den Präsidenten Dr. Horlacher eröffnet.

Präsident: Die Sitzung ist eröffnet.

Nach Art. 4 Abs. 2 des Aufwandsentschädigungsgesetzes sind entschuldigt bzw. beurlaubt die Abgeordneten Dr. Baumgartner, Baur, Behriß, Fichtner, Fischer Wilhelm, Kerner, Marg, Meißner, Neumann, Dr. Probst, Stock, Dr. Wuhlhofer. Anderweitig entschuldigt sind die Abgeordneten Brandner, Donsberger, Eder, Eichelbrömmel, Endemann, Körner, Lau, Meißner, Piehl; für heute vormittag Köll, Schäfer, Thaler, Vogl und Zeißlein.

Wir treten in die Tagesordnung ein. Wir fahren fort in der Aussprache zum

#### Haushalt des Bayerischen Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten für das Rechnungsjahr 1947 (Beilagen 767 und 1035 Ziff. 3).

In seiner Rede fährt fort der Herr Staatsminister für Verkehrsangelegenheiten Frommknecht.

Staatsminister Frommknecht: Meine Damen und Herren!

Ich komme nunmehr zu meinen Ausführungen über den Straßenverkehr und behandle zunächst die Organisation der Straßenverkehrsverwaltung. Der Behördenaufbau besteht z. B. aus dem Ministerium für Verkehrsangelegenheiten, der Straßenverkehrsdirektion mit einer Außenstelle in Fürth, fünf Straßenverkehrshauptämtern bei den Regierungspräsidenten und 160 Straßenverkehrsämtern bei den Stadt- und Landräten. Diese vierfache Gliederung ist dadurch entstanden, daß von früher die Dienststellen des Bevollmächtigten für den Nahverkehr vorhanden waren, über die das Verkehrsministerium gewissermaßen als Nachfolger des früheren Reichsverkehrsministeriums für das Land Bayern gesetzt wurde. Um eine Vereinfachung des Aufbaus herbeizuführen und die Exekutivorgane möglichst zu dezentralisieren, ist vorgesehen, die Straßenverkehrshauptämter zu Straßenverkehrsdirektionen bei den Regierungen mit erweiterten Zuständigkeiten auszubauen und für die bei der jetzigen Straßenverkehrsdirektion noch verbleibenden zentralen Aufgaben auf der Landesebene ein Zentralamt beim Verkehrsministerium zu schaffen unter Auflösung der derzeitigen SWD nebst ihrer Außenstelle in Fürth. Durch diese Umorganisation wird erreicht, daß die Regierungen in viel stärkerem Umfang als seither zur Abwicklung der Aufgaben im Straßenverkehr in erster und zweiter Instanz herangezogen werden bei gleichzeitiger Ver-

meidung einer Zentralisierung des Behördenapparates in München.

Allerdings muß darauf hingewiesen werden, daß die Straßenverkehrsbehörden z. B. nicht über die zur Durchführung ihrer staatlichen Hoheitsaufgaben notwendigen Vollmachten verfügen. Um das Verkehrsministerium in den Stand zu setzen, seine Aufgaben, nämlich die Sicherstellung aller wichtigen Transport- und Verkehrsleistungen, die Versorgung der Bedarfsträger mit Fahrzeugen und Betriebsmitteln und die Koordination des Straßenverkehrs mit Schiene und Binnenschifffahrt zum Wohle der Allgemeinheit erfüllen zu können, muß folgendes erreicht werden: Das Verkehrsministerium vertritt den Grundsatz der Einheit der Verwaltung. Das darf aber nicht dazu führen, daß die sachlichen und personellen Einwirkungen des Ministeriums an kommunalen oder gar persönlichen Interessen der unteren Verwaltungsorgane scheitern. Es muß leider immer wieder festgestellt werden, daß die vom Verkehrsministerium getroffenen Maßnahmen bei einzelnen Organen der unteren Verwaltung nicht das erforderliche Verständnis finden, vor allem dann nicht, wenn es sich um Einschränkungsmaßnahmen oder Aktionen im Interesse anderer Kreise, Städte oder Bezirke des Landes Bayern handelt. Es kann nicht oft genug betont werden, daß die Regelung des lebenswichtigen Verkehrs nicht so sehr eine kommunale Angelegenheit als vielmehr eine staatliche Hoheitsaufgabe ist, die nur von der hohen Warte des Landes unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Bizone betrachtet werden kann. Aus diesem Grunde hat auch die Militärregierung für die Dauer des Herbstnotprogramms die Straßenverkehrsbehörden dem Verkehrsminister nicht nur sachlich, sondern auch persönlich unterstellt, eine Maßnahme, die wesentlich dazu beitrug, daß in diesem Jahre der Herbstverkehr ohne besondere Schwierigkeiten im Lande Bayern trotz der bestehenden Treibstoff- und Reifenknappheit abgewickelt werden konnte. Um dem Einwand entgegenzutreten, daß die Kosten der Straßenverkehrsämter von den unteren Verwaltungsbehörden getragen und aus diesem Grunde Einwirkungen übergeordneter staatlicher Behörden nur ungern geduldet werden, hat das Verkehrsministerium die Übernahme des Haushalts der Straßenverkehrsämter in den Haushalt des Verkehrsministeriums für das kommende Haushaltsjahr angeregt, ein Schritt, der den Staatshaushalt selbst nicht belasten würde, da erfahrungsgemäß die Kosten aus den von den Straßenverkehrsämtern vereinnahmten Gebühren in vollem Umfange gedeckt sind.

Eine weitere Voraussetzung für ein ersprießliches Arbeiten des Verkehrsministeriums liegt darin, daß dieses Ministerium auch die sachlichen Zuständigkeiten erhält, ohne die die Durchführung eines geordneten Straßenverkehrswesens schlechterdings unmöglich ist. Es geht nicht an, daß das Verkehrsministerium zwar für die Durchführung der Transport- und Verkehrsleistungen auf der Straße ausschließlich die Verantwortung trägt, daß ihm aber gleichzeitig die Zuständigkeiten und Mittel zur Erfüllung dieser Verantwortung vorenthalten werden. Es genügt, darauf hinzuweisen, daß z. B. die für die Verkehrswirtschaft entscheidende Bereitstellung und Verteilung der flüssigen Kraftstoffe noch heute der Straßenverkehrsverwaltung entzogen ist. Das Bayerische Verkehrsministerium muß weiterhin darauf bestehen, als

**(Staatsminister Frommknecht)**

Nachfolger des früheren Reichsverkehrsministeriums für das Land Bayern angesehen zu werden, und entsprechend auch die Rechte des früheren Reichsverkehrsministeriums für sich in Anspruch nehmen. Dazu gehört insbesondere die oberste Leitung des Zulassungswesens, das heute trotz des engen organischen Zusammenhangs mit dem Verkehrswesen nicht zur Zuständigkeit des Verkehrsministeriums gehört.

Die Straßenverkehrsverwaltung war häufig Gegenstand heftiger Angriffe. Es ist von mir nicht beabsichtigt, die Berechtigung der Kritik an der Tätigkeit einzelner Organe der Straßenverkehrsbehörden zu bestreiten. Um aber zu einem sachlichen Urteil zu kommen, muß man sich die Verhältnisse seit dem Zusammenbruch vergegenwärtigen. Zunächst oblag den örtlichen Vertretern der Befugungsmacht die Durchführung aller Maßnahmen, die mit der Erfassung und Bewertung des vorhandenen Kraftfahrzeugbestandes zusammenhängen. Die Befugungsmacht berief den Bevollmächtigten für den Nahverkehr in München und Nürnberg, ebenso wie die Fahrbereitschaftsleiter bei den Landräten und kreisummittelbaren Städten. Eine klare Aufteilung der Zuständigkeiten war nicht gegeben, da die staatliche Verwaltung weitgehend lahmgelegt war. Zum erstenmal versuchte der Direktor für das Transportwesen im Bayerischen Wirtschaftsministerium mit Erlaß vom 23. August 1945 eine Aufklärung über die Stellung und Aufgaben des Bevollmächtigten für den Nahverkehr, der Gruppenfahrbereitschaftsleiter und der Fahrbereitschaftsleiter zu geben. Unterm 28. Dezember 1945 wurde dann durch Befehl der Militärregierung für Bayern angeordnet, daß den zivilen deutschen Transportdienststellen wieder die grundsätzliche Verantwortung für die Durchführung des Verkehrs nach den Richtlinien der Militärregierung übertragen ist. Da aber auch dann noch den Offizieren der örtlichen Militärregierung weitgehende Vollmachten verblieben waren, war es nur zu begrüßen, daß durch Entscheidung der Militärregierung vom 27. Februar 1946 endlich klargestellt wurde, daß die Verantwortung nunmehr ausschließlich an die deutsche Verwaltung übergegangen ist, und zwar an den Bevollmächtigten für den Nahverkehr. Inzwischen war durch Verordnung Nr. 33 des Bayerischen Ministerpräsidenten vom 26. Januar 1946 die Gründung des Bayerischen Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten erfolgt, das an die Stelle des seitherigen Direktors für das Transportwesen, der dem Bayerischen Wirtschaftsministerium angegliedert war, trat. Erst von diesem Zeitpunkt an waren die rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen gegeben, die Verkehrsverwaltung in eigener Zuständigkeit aufzubauen.

In Wiederholung früherer Ausführungen, die ich in der Presse gegenüber Angriffen auf die Straßenverkehrsverwaltung gemacht habe, muß folgendes gesagt werden: Es ist heute leicht, rückschauend das Verhalten Beteiligten oder die Maßnahmen von Behörden zu kritisieren, wenn die Maßstäbe der leidlichen Ordnung angelegt werden, wie wir sie jetzt wieder besitzen. Aber wie sah es denn damals aus! Der Behördenapparat war, soweit er überhaupt arbeitete, aus den verschiedensten Gründen in bedenkliche Verwirrung geraten und der im ersten Befreiungsrausch schwelgenden Öffentlichkeit gegenüber weithin machtlos.

Raum war es gelungen, wieder ein gewisses Gleichgewicht herzustellen, da begann die Denazifizierung, und zwar in einem Ausmaß, das viele Behörden geradezu arbeitsunfähig machte. Sehr viele wertvolle Fachkräfte gingen innerhalb weniger Wochen verloren. Um weiterarbeiten zu können, mußten Hals über Kopf neue Kräfte eingestellt werden, denen nicht weniger als alle Voraussetzungen für eine gediegene Facharbeit fehlten. Dazu kam, daß neue Arbeiten in Hülle und Fülle auftraten, die ebenfalls Neueinstellungen in großem Umfang erforderlich machten. Daß unter diesen Umständen in die Behörden teilweise Elemente einströmten, die weder in fachlicher noch in moralischer Beziehung Idealgestalten waren, liegt auf der Hand.

Besonders die Straßenverkehrsverwaltung war von diesen mißlichen Verhältnissen ungewöhnlich stark in Mitleidenschaft gezogen. Dabei brachten es die Verhältnisse nach Kriegsende mit sich, daß die bei diesen Behörden anfallenden Aufgaben zweifelhaften Elementen einen besonderen Anreiz zu dunklen Machenschaften boten. Die zu Tausenden und Abertausenden herumstehenden Fahrzeuge waren außerordentlich lohnende Objekte für die Eignung behördlicher und nichtbehördlicher Gangster. Die bei der Bewertung der Motorpools vorgekommenen Mißgriffe sind auf diese Zustände zurückzuführen, wobei aber immer betont werden muß, daß eine verantwortliche Tätigkeit der deutschen Behörden in vielen Fällen durch die örtlichen Organe der Militärregierung hintangehalten worden ist. Daher konnte auch in verdächtigen Fällen selten eine Strafverfolgung durchgeführt werden. Einmal handelte es sich bei solchen Schiebungen vielfach nicht um kriminell verfolgbare Verfehlungen, oder die Verfolgung scheiterte daran, daß schlüssige Schuldbeweise nicht oder nicht mehr geführt werden konnten. Es mußte daher begrüßt werden, daß die Militärregierung selbst in einzelnen Fällen, in denen die Interessen der Befugungsmacht berührt wurden, eingegriffen und die Schuldigen zur Rechenschaft gezogen hat.

Aus dieser Zeit stammt wohl auch das wenig schmeichelhafte Urteil des Publikums über die Straßenverkehrsbehörden. Es hat sich erhalten, obwohl diese Behörden inzwischen weitgehend, wenn auch vielleicht nicht restlos, saniert sind, erhalten wahrscheinlich auch deshalb, weil diese Behörden als Mangelbetriebsstellen ihren Kunden mehr, als ihnen lieb ist, weh tun müssen und es bei den Betroffenen Mode geworden ist, hinter jedem Verwaltungsakt zugunsten eines glücklicheren Konkurrenten Butter, Eier und Zigarren zu wittern. Es kann und will nicht bestritten werden, daß es auch heute noch Behördenangestellte gibt, die der Versuchung unterliegen, auf bequeme Weise ihre Lebensbedingungen zu verbessern. Um so nachdrücklicher aber muß bestritten werden, daß das Verkehrsministerium tatenlos derartigen Korruptionserrscheinungen gegenüberstand oder gar jetzt noch gegenübersteht.

Aus diesen Zeiten stammt auch die Unmenge von Beschwerden wegen der unberechtigten Beschlagnahme und Übereignung von Kraftfahrzeugen. Es war meinem Ministerium noch nicht möglich, die über tausend Fälle, die hier noch zu bearbeiten sind, einer befriedigenden Erledigung zuzuführen, da die Ansprüche des ursprünglichen Eigentümers mit dem derzeitigen volkswirtschaftlich notwendigen Einsatz des Kraftfahr-

**(Staatsminister Frommknecht)**

zeuges abgestimmt werden müssen und da ein Ersatz aus der Neuproduktion bei den geringen Kontingenten im allgemeinen nicht in Frage kommt.

In diesem Zusammenhang habe ich es von Anfang an wärmstens begrüßt, daß der Landtag einen Verkehrsausschuß bildete, weil ich darin die Möglichkeit erblickte, das Parlament an den Problemen des Verkehrs in Bayern stärkstens zu interessieren und eine Unterstützung für die zur Herstellung eines sauberen Verwaltungsapparates erforderlichen Maßnahmen zu finden. Leider mußte ich jedoch feststellen, daß einzelne Vorgänge aus schwebenden Untersuchungsverfahren herausgenommen und in propagandistisch zurechtgemachter Form in die Öffentlichkeit getragen wurden. Ich war gezwungen, dagegen in einer persönlichen Erklärung vor diesem Hause Stellung zu nehmen, und hatte dann wenigstens die Genugtuung, daß der vom Landtag im Juli 1947 beschlossene Untersuchungs- und Verkehrsausschuß endlich zu seiner ersten Sitzung Ende Dezember 1947 zusammentrat. Ich möchte an dieser Stelle wiederholen, daß ich es ablehne, vor oder während einer vom Landtag beschlossenen Untersuchung weiterhin Erklärungen irgendwelcher Art abzugeben, die nur geeignet sind, persönlicher oder parteipolitischer Leidenschaft zu dienen und das Ansehen der bayerischen Straßenverkehrsbehörden in den Augen der Öffentlichkeit in einem merkwürdigen Lichte erscheinen zu lassen. Ich möchte das hohe Haus bitten, sich von derartigen einseitigen Publikationen zu distanzieren. Es ist mir wohl bekannt, daß die Tätigkeit der Straßenverkehrsbehörden Gegenstand lebhafter Kritik ist, ähnlich wie es bei allen Behörden der Fall ist, die Mangelware bewirtschaften und nicht in der Lage sind, allen an sie gestellten Anforderungen gerecht zu werden. Solange aber die Eigenproduktion an Lastkraftwagen lächerlich gering ist, solange die Produktion von Pkw ausschließlich den Bedürfnissen der Besatzungsmächte vorbehalten ist und solange Treibstoff und Reifen nur im Wege des Imports, also nur gegen Aufbringung von Devisen für den einheimischen Bedarf bereitgestellt werden können, solange ist es notwendig, mit den noch vorhandenen geringen und täglich geringer werdenden Verkehrs- und Betriebsmitteln, unter Beachtung volkswirtschaftlicher Gesichtspunkte, haushälterisch umzugehen und den Einsatz dieser Mittel nur für solche Zwecke sicherzustellen, deren Dringlichkeit mit einer uns zwingend vorgeschriebenen Prioritätenliste übereinstimmt. Daß dadurch in Einzelfällen Härten entstehen, soll nicht bestritten werden, vor allem dann, wenn die Transportmittel für Sonderaufgaben, wie z. B. Herbstnotprogramm, herangezogen und andere Bedarfsträger entsprechend gekürzt werden müssen.

Nach Kriegsende war infolge des ungeheuren Bedarfes der Wehrmacht an Kraftwagen aller Art die Straßenverkehrswirtschaft von Fahrzeugen weitgehendst entblößt. Wie bereits erwähnt, standen nach dem Zusammenbruch gerade in Bayern, wo die kriegsrischen Operationen ihren Abschluß gefunden hatten, die Wehrmachtswagen zu Tausenden und Abertausenden herum. Diese Fahrzeuge wurden von den alliierten Streitkräften als Beute in Anspruch genommen, aber schon bald für die Versorgung der deutschen Wirtschaft freigegeben. Leider fehlte am An-

fang jede Möglichkeit einer zuverlässigen Überwachung dieser Werte, deren Verteilung zunächst völlig systemlos vor sich ging. Zu Tausenden wurden Fahrzeuge, wie man sich damals ausdrückte, von Einzelpersonen „sichergestellt“, andere wurden von unseren Stellen, mit oder ohne Mitwirkung der örtlichen Militärregierungsstellen, ohne Rücksicht auf einen echten Bedarf, verteilt. Als endlich im Herbst 1945 der damalige Bevollmächtigte für den Nahverkehr die Verteilung in die Hand bekam, war ein erheblicher Teil der Fahrzeuge ausgeplündert oder befand sich bereits in unberufenen Händen. Der Nahverkehrsbevollmächtigte bemühte sich im Verein mit den damals noch oder wieder vorhandenen Fachorganisationen, einige Ordnung in die Verteilung zu bringen.

Bei der Abgabe der Fahrzeuge konnten auch die Wünsche anderer deutscher Länder, die sich mit Recht darauf beriefen, daß die in Bayern liegenden geliebten Wehrmachtswagen ja zum Teil aus ihrem Bestand stammten, nicht ganz unberücksichtigt gelassen werden. In einzelnen Fällen, so besonders bei der Abgabe von Fahrzeugen an das Saargebiet, gelang es erfreulicherweise, für die bayerische Wirtschaft wertvolle Rohstoffe als Gegenleistung zu erhalten. Da diese Beutefahrzeuge zunächst die einzige Versorgungsquelle für den Bedarf des Straßenverkehrs waren, mußte versucht werden, die in falsche Kanäle geratenen Kraftwagen wieder den Kreisen zuzuführen, die ihrer zu lebenswichtigen Zwecken bedurften. Es mußte deshalb in den Jahren 1945—46 in weitestem Umfange von dem Beschlagnahme- und Übereignungsrecht nach dem Reichsleistungsgesetz Gebrauch gemacht werden. Hierbei ergab sich die Notwendigkeit, in einer größeren Zahl von Fällen auch auf solche Fahrzeuge zurückzugreifen, die während des Krieges im Besitz ihrer ursprünglichen Halter verblieben waren, von diesen aber nicht dringend benötigt wurden. Dieses gewiß nicht erfreuliche Verfahren mußte um so nachdrücklicher gehandhabt werden, als damals sehr weitgehende Anforderungen der Militärregierung auf Bestellung von Pkw erfüllt werden mußten. Die Beschlagnahmefälle sind zu Hunderten noch heute Gegenstand von Beschwerden, die die Straßenverkehrsbehörden und die Verwaltungsgerichte beschäftigen.

Im Jahre 1946 wurde in ganz bescheidenem Umfang wieder die Neuproduktion von Fahrzeugen aufgenommen. Seit Kriegsende bis zum 31. Dezember 1947 wurden in Bayern aus der Neuproduktion insgesamt 2869 Kraftfahrzeuge ohne Krasträder verteilt. Hiervon wurden 78 Prozent über die Straßenverkehrshauptämter den Straßenverkehrsämtern zur Verteilung überlassen, 12 Prozent wurden von der Straßenverkehrsdirektion an Landesbehörden und Firmen mit überragender Bedeutung zugeteilt. Die restlichen 10 Prozent wurden nach einem Verfahren der Hauptverwaltung der Straßen an Bewerber verteilt, die von den Herstellerwerken der einzelnen Fahrzeugtypen selbst vorgeschlagen wurden. Die bis zum 31. Dezember 1947 erreichten Produktionsziffern haben nicht ausgereicht, den tatsächlichen Bedarf zu decken. Bei den Lkw allerdings liegen die Verhältnisse insofern günstiger, als im Jahre 1947 6960 Lkw mehr zum Verkehr zugelassen waren als 1938. Abgesehen von einer erheblichen Steigerung des Bedarfs innerhalb der einzelnen Betriebe der Wirtschaft und des Verkehrs ist aber zu berücksichtigen, daß hier die Kraftfahrzeugneuproduktion in erster Linie

**(Staatsminister Frommknecht)**

dazu verwendet werden muß, die durch Überalterung ausfallenden Fahrzeuge zu ersetzen. Besonders ungünstig liegen die Verhältnisse bei den 5-Tonnen-Wagen, die vordringlich gebraucht werden und deren Anteil an der Gesamtproduktion nur 15 Prozent beträgt. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den Zugmaschinen. Die im Jahre 1947 zugelassenen Pkw dagegen liegen um rund 84400 Fahrzeuge unter der Vergleichszahl des Jahres 1938. Wenn auch ein Teil der Fahrzeuge mit Rücksicht auf die Treibstoff- und Reifenlage derzeit nicht betankt werden kann und demzufolge stillliegt, besteht auf der anderen Seite doch ein tatsächlicher echter Bedarf auf Zuweisung von Pkw aus der Neufertigung.

Die Kraftfahrzeugindustrie erhält ihre Kontingente an Eisen, Stahl usw. von den zuständigen Landesstellen. Die Kontingente, die für den Fahrzeugbau zur Verfügung gestellt wurden, reichten in keinem Lande der Bizone aus, um den Bedarf der Kraftfahrzeugindustrie zur Herstellung von Kraftfahrzeugen nach dem aufgestellten Fabrikationsplan zu decken. Die Herstellerwerke haben demzufolge zum Teil sogar wesentlich mehr Kraftfahrzeuge erzeugt, als ihnen hierfür von der Wirtschaftsverwaltung an Rohstoffen kontingentiert worden ist. Dies hat die Industrie zum Anlaß genommen, bei den Bizone-Ämtern vorstellig zu werden mit dem Ziel, bei der Verteilung der Kraftfahrzeuge ein Mitbestimmungsrecht zu erhalten. Die Hauptverwaltung der Straßen hat dieser Forderung im Wege einer sogenannten Entschuldungsaktion stattgegeben. Die Kraftfahrzeugfabriken sollten in die Lage versetzt werden, die zahlreichen Versprechungen, die sie beim Erwerb der nicht bewirtschafteten Kontingente eingegangen sind, in einer einmaligen Aktion einzulösen.

**Präsident:** Ich bitte, vollkommene Ruhe zu bewahren und sich auf die Plätze zu begeben. Die Akustik dieses Saales ist sehr schlecht, und ich kann den Herrn Minister nicht ersuchen, noch lauter zu sprechen, weil sein Gesundheitszustand augenblicklich nicht der beste ist. Ich bitte also die Abgeordneten, darauf Rücksicht zu nehmen.

**Staatsminister Frommknecht:** Die Verkehrsverwaltungen der Länder waren in der Zwangslage, auf Grund der von der Hauptverwaltung der Straßen geschaffenen Tatsache, diesen Wünschen gerecht zu werden. Auf diese Weise ist es einer Reihe von Personen und Betrieben gelungen, Kraftfahrzeuge schon früher zu erwerben als andere, vielfach dringendere Bedarfsträger, die seit Monaten auf entsprechende Zuteilung durch die zuständigen Straßenverkehrsämter warten. Zahlreiche Einsprüche und Proteste waren die Folge. Von dem selbstverständlichen Recht der Verkehrsverwaltungen, in Fällen, in denen eine Bedarfsdringlichkeit nicht anerkannt werden kann, Einspruch zu erheben, ist auch in Bayern Gebrauch gemacht worden. Es sind daher nicht alle Vorschläge der Kraftfahrzeugindustrie zur Ausführung gekommen. Da die Kraftfahrzeugindustrie indessen die Entschuldungsaktion permanent fortführen will mit der Begründung, daß sie auch weiterhin von der Wirtschaftsverwaltung unzulänglich kontingentiert werden wird, habe ich mich mit dem Wirtschaftsministerium in Verbindung gesetzt. Das Wirtschaftsministerium hat der Auffassung

der Industrie beigepflichtet und ihr das Recht, auf die Verteilung ihrer Erzeugnisse Einfluß zu nehmen, mit Rücksicht auf die gegebene Begründung bestätigt. Ich bin daher auch weiterhin in der Zwangslage, diesen Wünschen im Rahmen der gegebenen Straßenverkehrsvorschriften stattzugeben, sehe mich dabei aber allerdings Vorwürfen von Trägern wirklich vordringlichen Bedarfs ausgesetzt, deren Anträge auf diese Weise eine weitere Verzögerung in der Erledigung erfahren.

Die Benutzung von Kraftfahrzeugen durch Ausländer wird von meinem Ministerium besonders überwacht. Der gesamte Besitzstand von Kraftfahrzeugen wurde in einem längeren Verfahren festgestellt und geordnet. Bei Ausländern, die eine Bedarfsdringlichkeit nicht nachzuweisen vermochten, habe ich auf der Grundlage von Weisungen, die ich von der Militärregierung erhielt, die Kraftfahrzeuge sicherstellen bzw. anderweitig einsetzen lassen.

Im Wege der Restitution werden in Bayern nach Mitteilung der Militärregierung etwa 10 000—12 000 Kraftfahrzeuge an die Ursprungsländer wie Frankreich, Tschechoslowakei usw. zurückzugeben sein. Die Rückgabe von Fahrzeugen hat bereits begonnen. Meine bisherigen Bemühungen, zu verhindern, daß wir Kraftfahrzeuge wieder an die Ursprungsstaaten zurückgeben müssen, sind ergebnislos verlaufen. Ich habe mich für die Rückbehaltung dieser Fahrzeuge in Bayern eingesetzt, besonders unter Hinweis darauf, daß diese im Regelfall von den jetzigen deutschen Besitzern vielfach im schlechten Zustand erworben worden und demzufolge den derzeitigen Eigentümern wesentliche Kosten für die Instandsetzung erwachsen sind. Auch müssen diese Fahrzeuge, von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen, im bereiften Zustand zurückgegeben werden, so daß sich damit der Bestand der noch einsatzfähigen bereiften Einheiten erheblich verringert. Dieser Versuch wie auch die Bemühungen, wenigstens eine Verzögerung der Rückgabe zu erreichen, sind als gescheitert zu betrachten. Wie mir das Wirtschaftsministerium mitteilt, ist es auch diesem nach wiederholten Verhandlungen mit der Militärregierung nicht gelungen, ein besseres Ergebnis zu erzielen. Ein Ersatz für diese Fahrzeuge aus der Neuproduktion kann erst auf lange Sicht hin in Aussicht genommen werden.

Auf die Versorgung des Straßenverkehrs mit Reifen werde ich im einzelnen noch zurückkommen. Hier nur so viel, daß der Bedarf des Landes bei Pkw- und Rad-Reifen nur mit 30 Prozent und bei Pkw- und Rad-Reifen nur mit je 40 Prozent im Durchschnitt der Reifengrößen gedeckt werden konnte. Nicht berücksichtigt sind hierbei die zusätzlich verteilten 8100 Flugzeugreifen, die in der Hauptsache für Fahrzeuge der Landwirtschaft zugeteilt worden sind. Ab September 1947 bis Januar 1948 trat eine Stockung in der Versorgung mit Pkw-Reifen ein.

Die Treibstoffverteilung liegt bei der Landesstelle für Mineralöle. Diese hat als Verkehrs- und Wirtschaftskontingent an die Straßenverkehrshauptämter und die Straßenverkehrsämter im abgelaufenen Jahr 1947 70 920 065 Liter Vergaserkraftstoff verteilt, gegenüber dem Vorjahr 1946 bedeutet dies eine Steigerung von rund 16 Millionen Liter. Auch bei Dieselmotorkraftstoff trat mit insgesamt 64 225 060 Kilogramm eine Steigerung um rund 9 Millionen gegenüber dem

(Staatsminister Frommknecht)

Vorjahr ein. Mit den vorhandenen Treibstoffmengen konnten kaum die vordringlichsten Verkehrsprogramme erfüllt werden. Die Treibstoffversorgung hat sich hier nach zwar etwas gebessert, dem Verkehrsbedürfnis genügen diese Mengen aber bei weitem nicht. Ein erheblicher Teil der zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeuge könnte wesentlich mehr leisten, wenn im Einzelfall mehr Treibstoff zugeteilt werden könnte. So aber bleiben Fahrzeuge nach Verbrauch des zugeteilten Treibstoffs für den Rest des Monats stehen. Auf die Treibstoffverteilung an die Landkreise habe ich keinen Einfluß, da, wie bereits vermerkt, die Treibstoffe durch die Landesstelle für Mineralöle verteilt werden und diese regelmäßig Anordnungen über die Verteilung im einzelnen an meine nachgeordneten Straßenverkehrsdienststellen herausgibt. Es besteht damit der Zustand, daß ich zwar für die reibungslose Abwicklung des Straßenverkehrs und die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit Gütern voll verantwortlich bin, während ich andererseits über das entscheidende Mittel für den Straßenverkehr, nämlich den Treibstoff, nicht verfüge. Es hat sich insbesondere während der Treibstoffkrise klar gezeigt, daß ich dann, wenn ich den Treibstoff nicht selbst verteile, zwangsläufig in die Situation kommen muß, den Erfordernissen des Tages nicht mehr gerecht werden zu können.

Die Festkraftstoffe für den Generatorbetrieb werden zentral von der Straßenverkehrsdirektion verteilt bzw. es werden Richtlinien für deren Verteilung erlassen. Zwei Großverteiler stehen hierzu zur Verfügung, nämlich die Generatorkraft-AG. mit ihren Außenstellen sowie der Verband der bayerischen Unternehmer der Tankholz- und Holzaufbereiter in Bayern.

Die vorstehend vorgetragenen Zahlen und Angaben sind einem statistischen System entnommen, dessen Aufbau und Vertiefung mir besonders am Herzen liegt. Ist es doch die Grundlage nicht nur für die mir obliegenden Bewirtschaftungsmaßnahmen, sondern vor allem neben der ständigen Überwachung der Verkehrspraxis der wichtigste Behelf für die Durchführung der Verkehrsplanung und -lenkung und damit des Kernstückes der Straßenverkehrsverwaltung. Denn Zweck und Ziel jeder Verkehrsverwaltung ist letzten Endes die möglichst vollkommene Befriedigung der Transportbedürfnisse ihres Bereichs, eine Aufgabe, der sich alle anderen Zweige einzuordnen haben. Dieses Tätigkeitsgebiet des Straßenverkehrs unterscheidet sich von dem gleichartigen Aufgabenbereich der Eisenbahn grundsätzlich dadurch, daß diese Eigenunternehmer mit gemeinwirtschaftlichem Einschlag ist, während es die Straßenverkehrsverwaltung mit Tausenden von privaten Transportunternehmern und Kraftfahrzeughaltern zu tun hat, die in ihrer überwiegenden Mehrzahl darauf angewiesen sind, Verkehr nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen zu betreiben. Zu einer Zeit, wo dieser Verkehrszweig noch in den Kinderschuhen steckte, bestanden keine Bedenken, ihn im wesentlichen frei gewähren zu lassen. Als die Motorisierung aber mehr und mehr um sich griff und sich der Straßenverkehr neben Eisenbahn und Schiff zu einem vollwertigen Verkehrszweig entwickelte, konnte sich der Staat der Aufgabe nicht entziehen, seine verkehrshoheitlichen Befugnisse auch auf diesen Sektor auszudehnen. Es ist also nicht an dem, daß die Straßenverkehrsregelnde Tätigkeit

ein Kind des Krieges ist. Sie hat lang vor dem Krieg bestanden — ich erinnere nur an die einschneidende Gesetzgebung auf dem Gebiet der Personenbeförderung und des Güterfernverkehrs — und wird auch vielleicht mit teilweise veränderten Aufgaben bestehen bleiben müssen, wenn die Kriegswirkungen längst abgeklungen sind.

Zur Zeit sind allerdings die eigentlichen Aufgaben der Straßenverkehrswirtschaft überschattet von den Notwendigkeiten, die die Nachkriegsverhältnisse uns aufzwingen. Aus der gegenwärtigen Mangellage das Beste herauszuholen, ist die Devise der Stunde. Das in Zeiten eines übersättigten Verkehrs soviel erörterte Problem der Konkurrenz zwischen den einzelnen Verkehrsträgern spielt keine Rolle mehr. Heute kommt es darauf an, es durch eine sinnvolle Zusammenfassung aller Verkehrskapazitäten zu ermöglichen, daß wenigstens der allerdringendste Verkehr, von dem das Wohl und Wehe der Gesamtheit abhängt, bewältigt werden kann. Die Befähigung macht hat in Würdigung dieser Bedeutung die Richtlinien, nach denen sie den Straßenverkehr im Dienst dieses Zieles geführt wissen will, im sogenannten Titel 14 kodifiziert. In einer großen Anzahl von Einzelanordnungen hat das Verkehrsministerium die Grundsätze bekanntgegeben, mit denen unter Beachtung dieses Befähigungsrechtes der Einsatz der Kraftfahrzeuge geregelt wird. Diesen verkehrsregelnden Bestimmungen liegt der Gedanke zugrunde, daß Kraftfahrzeuge im Personen- und Güterverkehr nur für wirklich lebenswichtige Zwecke verwendet werden dürfen und so eingesetzt werden müssen, daß der höchste Nuzeffekt erzielt wird. Es ist mir in Erinnerung an die Großzügigkeit früherer Tage nicht leicht gefallen, immer und immer wieder einschränkend eingreifen zu müssen. Die sattfam bekannten Mangelerscheinungen machen aber derartige Eingriffe zur zwingenden Notwendigkeit, wenn anders nicht die Verkehrswirtschaft zum Erliegen kommen und damit eine unabsehbare Gefahr für das gesamte öffentliche Leben herausbeschworen werden soll. Andererseits aber habe ich jede einzelne dieser Einschränkungsmassnahmen streng auf ihre Notwendigkeit geprüft und jeden vermeidbaren Eingriff unterlassen mit der Folge, daß auf einer Reihe von Gebieten eine erheblich weiter gehende Bewegungsfreiheit besteht als anderwärts. Personenwagen dürfen grundsätzlich nur im Rahmen des für diesen Zweck zur Verfügung stehenden Kontingents insoweit betankt und betrieben werden, als ein zwingendes Bedürfnis zu ihrer Benutzung nachgewiesen ist. Die Bedürfnisfrage wird laufend an Hand der vorgeschriebenen Fahrtenbücher überprüft und der Umfang der Zulassung nach Maßgabe der jeweiligen Treibstofflage reguliert. Um die Benutzung zu Zwecken auszuschließen, die unter den heutigen Verhältnissen nicht vertretbar sind, sind Fahrten an Sonn- und Feiertagen grundsätzlich verboten worden. Ausnahmen können unter Anlegung eines strengen Maßstabs nur genehmigt werden, wenn eine zwingende Notwendigkeit hierfür nachgewiesen ist. Es ist mir bekannt, daß gerade die Praxis der Zulassung von Pkw zum Verkehr vielfach und manchmal mit Recht kritisiert wird. Es ist zu hoffen, daß im Zuge einer von mir angeordneten und nunmehr durch das bizonale Kraftfahrzeugmißbrauchsgesetz gesetzlich vorgeschriebenen Überprüfung der Zulassungsunterlagen eine sachgemäße Bereinigung erfolgen wird.

(Staatsminister Frommknecht)

Der gewerbliche Personenverkehr leidet noch unter den Nachwirkungen der Zeit unmittelbar nach dem Kriege, in der unkontrolliert wilde Verkehre ohne die erforderliche Genehmigung eröffnet wurden. Inzwischen hat sich wieder eine gewisse Ordnung infolgedessen durchgesetzt, als die Durchführung des durch das Personenbeförderungsgesetz vorgeschriebenen Konzessionsverfahrens Gewähr für einen ordnungsmäßigen Einsatz dieser Verkehre bietet. Hierbei gilt meine besondere Sorge dem Berufsverkehr, dessen Bedürfnisse allen Anforderungen vorzugehen haben. Leider ist es zur Zeit wegen des unzulänglichen Bestandes an Omnibussen und vor allem wegen der prekären Reiselage nicht möglich, den infolge der Verlagerung und Neuansiedlung von Betrieben abseits der Eisenbahn stark gesteigerten Bedarf voll zu decken, so daß es sich immer noch als notwendig erweist, Berufsschaffende mit Lkw zu ihren Arbeitsstätten zu schaffen. Ich bin aber dauernd bemüht, durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen diesem Mißstand im Rahmen des Möglichen abzuwehren. Dazu erweist es sich insbesondere als notwendig, den sogenannten Gelegenheitsverkehr für kulturelle, religiöse Veranstaltungen, Sport und andere Zwecke auf das äußerst vertretbare Mindestmaß einzuschränken. Andererseits ist es ein Gebot der Zeit, eine Anzahl von Kraftomnibussen für den devisenbringenden Ausländerverkehr zur Verfügung zu stellen.

Der für die Wirtschaft wichtigste und interessanteste Verkehrsweig ist der Straßengüterverkehr. Ich bin mir bewußt, daß seine heutige Struktur weiter denn je entfernt ist von einer Ideallösung. Aber gerade hier ist zu berücksichtigen, daß es die verkehrslenkenden Staatsstellen mit einer außerordentlich großen Zahl von Einzelunternehmern zu tun haben, die unter einen Hut zu bringen sind.

Der Straßenverkehr wird zum Teil von gewerbmäßigen Unternehmern für Dritte, teils im Rahmen und für die Zwecke an sich verkehrsfremder Unternehmen als sogenannter Werkverkehr ausgeübt. Das Dritte Reich versuchte, seine verkehrspolitischen Grundsätze in der Weise durchzusetzen, daß es die Unternehmer zu Zwangsverbänden zusammenschloß und diese Verbände als Instrument für seine Verkehrspolitik benützte. Mittel dieser Art stehen dem heutigen demokratischen Staat nicht mehr zur Verfügung. Zwar haben sich auch jetzt wieder auf rein freiwilliger Grundlage Unternehmerverbände gebildet, mit denen die Verkehrsverwaltung gut zusammenarbeitet. Auf Seiten der Verkehrsverwaltung ist aber nicht beabsichtigt, diese Verbände mehr oder weniger zu Vollzugsorganen der staatlichen Verkehrspolitik zu machen, und noch weniger besteht auf der Seite der Verbände die Neigung, sich zu solchen Vollzugsorganen machen zu lassen. Ich will es dahingestellt sein lassen, ob auf die Dauer eine gesunde und konsequente Verkehrspolitik in den heutigen organisatorischen Formen möglich ist. Festzustehen aber scheint mir, daß die heutige Zeit für eine Endlösung nicht reif ist. Als Folge der gegenwärtigen anormalen Wirtschaftsverhältnisse und der damit zusammenhängenden Überbesetzung des gewerblichen und des Werkverkehrs haben sich auf dem Gebiet des Straßengüterverkehrs die gleichen ungesunden Zustände herausgebildet, wie wir sie auf allen anderen Gebieten

des Wirtschaftslebens zu beklagen haben. Ich bin bestrebt, ausgleichend und bessernd einzugreifen, muß aber gestehen, daß ein grundsätzlicher Wandel im Sinn einer gesunden Verkehrswirtschaft vor einer durchgreifenden Normalisierung der Verhältnisse nicht erreicht werden kann. Erst wenn sich die Auswirkungen einer unter den erforderlichen Voraussetzungen durchgeführten Währungsreform auf das Verkehrsgewerbe und den Werkverkehr übersehen lassen, wird es an der Zeit sein, endgültige Richtlinien für eine starke und konsequente Verkehrspolitik festzulegen und durchzuführen. Das bedeutet natürlich nicht, daß wir bis dahin resignierend die Hände in den Schoß legen. Allen Kompensationsgelüsten zum Trotz sorgen die Straßenverkehrsbehörden für die Einhaltung der Dringlichkeitsstufen im Güterverkehr. Als Mittel für die Durchsetzung dieser wichtigen Aufgabe haben die Straßenverkehrsämter die Treibstoff- und Reiferverteilung und letzten Endes die Möglichkeit der Zwangsbeorderung an der Hand. Für weniger wichtige Transporte dürfen unter keinen Umständen Betriebsstoffe zur Verfügung gestellt werden, solange nicht die Durchführung des lebenswichtigen Verkehrs sichergestellt ist.

Zu den dringendsten Aufgaben des Straßengüterverkehrs gehört die Holzabfuhr. Die Militärregierung schenkt dieser ganz besondere Aufmerksamkeit. Insbesondere sind zu nennen: Brennholz-Schnittholz-Exportprogramm Bayern-England, Grubenholz, Generatorholz, Faserholz, Stammholz usw. Um einen reibungslosen Ablauf dieser Holzabfuhrprogramme sicherzustellen, ist schon im Jahre 1946 ein Sonderbeauftragter für die Holzabfuhr bei der Straßenverkehrsdirektion bestellt worden. Dieser nimmt von der Militärregierung bzw. den einschlägigen Verbänden die Anforderungen entgegen und lenkt zentral die Gesamtabfuhr im Lande. Hierzu stehen noch besondere Beauftragte in den einzelnen Regierungsbezirken zur Verfügung. Durch einen gemeinsamen Erlass des Innenministeriums und des Verkehrsministeriums ist die gesamte Versorgung der Holzabfuhr im Bereich der Landkreise eingehend geregelt worden. Die Auflagen, soweit sie den Straßenverkehr betreffen, sind im wesentlichen bis jetzt erfüllt. Gewisse Abfuhrrückstände entstehen nur dann, wenn massierte Einschläge aufreten, doch ist es bis jetzt immer gelungen, nach Ablauf einer angemessenen Frist derartige Rückstände aufzuholen. Bezüglich des Bedarfes an Straßenverkehrsmitteln, Kraftfahrzeugen, Treibstoff, Reifen usw. wie auch Kontingenten, Kleidern, Schuhen, Hufnägeln usw. stellt der Sonderbeauftragte für die Holzabfuhr die Verbindungen mit den zuständigen Stellen her. Die Leistungen des Sonderbeauftragten werden durch mein Ministerium ganz besonders überwacht.

Besonders eingehend und gewissenhaft mußten die Anweisungen über die Reihenfolge der Transporte während des für die Ernährung so bedeutungsvollen Herbstverkehrs geregelt werden.

Das von mir als Sonderbevollmächtigtem für den Herbstverkehr 1947 aufgestellte umfangreiche Programm hat sich bewährt. Trotzdem wir die im Jahre 1946 zur Verfügung gestellte Transportraumhilfe der Besatzungsmacht entbehren mußten, gelang es, die Leistungen gegenüber dem Herbstverkehr des Jahres 1946 ganz erheblich zu steigern.

(Staatsminister Frommknecht)

Während im Herbst 1946

an Erntegütern und Nahrungsmitteln	2641 221 Tonnen
sowie sonstigen Gütern	5206 949 Tonnen
insgesamt	7848 170 Tonnen
bewegt wurden, wurden im Jahre 1947 Transporte in Höhe von	
Erntegüter und Nahrungsmittel	3918 847 Tonnen
sonstige Güter	8626 852 Tonnen
insgesamt	12 545 699 Tonnen

Bewältigt. Diese Leistungen bedeuteten eine erhebliche Entlastung der in ihrer Leistungsfähigkeit durch die Kriegs- und Nachkriegsverhältnisse beschränkten Eisenbahn — ein Erfolg, den ich als wichtiges Glied in der Kette meiner dahin gehenden Bestrebungen ganz besonders begrüßt habe. Zur Zeit sind Untersuchungen darüber im Gang, ob und inwieweit durch Ausbildung eines systematischen Liniennetzes diese Entlastungsaktion ausgebaut und gleichzeitig eine verkehrsentlastende Rationalisierung des zersplitterten Straßengüterverkehrs erreicht werden kann. Im Zuge dieses Rationalisierungsbestrebens liegen auch meine dauernden Bemühungen, durch möglichste Vermeidung von Leerläufen eine bessere Ausnützung des vorhandenen Laderaumes zu erreichen. Leider bestehen gerade hier organisatorische und zeitbedingte Schwierigkeiten, die vorerst einer befriedigenden Lösung dieses Problems im Wege stehen. Von besonderer Bedeutung ist dieses Problem im Fernverkehr, wo es unter allen Umständen vermieden werden muß, daß wertvolle Betriebsstoffe durch Leerfahrten über Hunderte von Kilometern verschwendet werden.

Was den Fernverkehr, also den Verkehr auf Entfernungen über 80 Kilometer betrifft, so ist die alte Ordnung, die ein eigenes konzessioniertes Fernverkehrsgewerbe vorsah, einstweilen suspendiert. Von der Auffassung ausgehend, daß der Kraftwagen in erster Linie dem Lokal- und Nahverkehr zu dienen hat und der Fernverkehr vorzugsweise Aufgabe der Eisenbahn ist, wird der Fernverkehr des Lastwagens als Ausnahme fall angesehen. Jede einzelne Fernfahrt ist genehmigungspflichtig und wird auf ihre Notwendigkeit eingehend überprüft mit der Folge, daß der von Bayern ausgehende Fernverkehr kaum 5 Prozent des Gesamtverkehrs beträgt. Immerhin wäre es falsch, die Bedeutung des in gewissem Umfang unentbehrlichen Kraftwagenfernverkehrs zu unterschätzen. Er bedarf sorgfältiger Pflege. Die unwirtschaftlichen Formen, in denen er heute vielfach durchzuführen versucht wird, werden von selbst verschwinden, wenn wieder einmal mit dem Pfennig gerechnet werden muß. Aus Erwägungen dieser Art habe ich denn auch gern die Bestrebungen unterstützt, die durch Errichtung sogenannter Autohöfe den Fernfahrern die Möglichkeit bieten, ihre Fahrzeuge sicher zu hinterstellen und selbst Unterkunft zu finden. Auch im übrigen betrachte ich es als meine selbstverständliche Aufgabe, die echten Belange eines sauberen Verkehrsgewerbes, soweit es in meinen Kräften steht, zu vertreten und zu fördern. Die Säuberung dieses Gewerbes von ungeeigneten Elementen liegt mir besonders am Herzen, bietet aber in der Praxis heute vielfach kaum überwindbare Schwierigkeiten. Auch hier wird die Währungsreform automatisch ihre reinigende Wirkung äußern. Der Initiative meines Ministeriums ist es zu danken, daß die bisherigen für den an-

ständigen Unternehmer unauskömmlichen Sätze vom Länderrat im Jahre 1946 erhöht wurden. Inzwischen wurde auf der Grundlage dieses Beschlusses eine bizonale Neuregelung getroffen, die vom Verkehrsgewerbe freudig begrüßt wurde. Die Fortentwicklung all dieser hier nur angedeuteten Maßnahmen auf dem Gebiet des Straßenverkehrs betrachte ich als die wichtigste und dringlichste Aufgabe dieses Sektors meines Ministeriums.

Wenn ich mich nunmehr den Bau- und Betriebsaufgaben beim Straßenverkehr zuwende, so setze ich voraus, daß man, wie beim Eisenbahnwesen, hierunter die gesamten technischen Gebiete des Straßenverkehrs zu verstehen hat. Bei der Eisenbahn ist die Verwaltungsform des technischen Apparates im wesentlichen gefunden und einheitlich genug. Dagegen fehlt beim Straßenverkehr auch bei den technischen Gebieten noch der organische Zusammenhang, so daß sich die Verkehrstechniker noch ziemlich komplizierten Zuständigkeiten gegenübersehen. Ihre allmähliche Entflechtung täte zwar auch in Bayern not, aber die Lösung dringender Arbeiten kann man heute nicht von Zuständigkeitsfragen abhängig machen, so hinderlich eine fehlende Einheitlichkeit gerade für die Betriebsführung des Straßenverkehrs ist. Das Verkehrsministerium sieht deshalb seine Aufgabe bei der Gestaltung der Straßenverkehrsanlagen jetzt darin, die Planungen neuer Verkehrswege und deren Erweiterung und Umbau mit den praktischen Bedürfnissen des Verkehrs abzustimmen, der heute an das Straßennetz ganz andere Anforderungen stellt wie ehemals, als der Kraftverkehr noch nicht für den Straßenbau maßgebend war.

Die vom motorisierten Straßenverkehr her angestoßenen technischen Neuerungen bei der Planung und Ausführung von Straßen und Wegen und vor allem die Anpassung der Hilfsanlagen für den Straßenverkehr an die gesteigerten Betriebsleistungen bedürfen einer aufmerksamen Beobachtung und der fachlichen Vertretung durch das Ministerium bei jenen Stellen, die für die Ausführung der Bauaufgaben zuständig sind.

So vielfältig die Lösungen für bestehende neue Anlagen und Umbauten auch sein können, eines bedarf jetzt schon der Einheitlichkeit: Ihre praktische Eignung für den Verkehr und damit ihre verkehrsgerechte Ausführung. Diese Aufgaben sind angehts der zersplitterten Städte und der notwendigen Wiederinstandsetzung der verheerend mitgenommenen Verkehrswege und Hilfsanlagen für eine Verkehrsbehörde besonders vordringlich. Das notwendige einheitliche Zusammenwirken von Verkehrs- und Bautechnikern kommt bei der Organisation der Verkehrsbehörden der Bizone und bei mehreren Ländern bereits zum Ausdruck. Es findet auch eine Bestätigung in der Beteiligung des Verkehrsministeriums an Forschungsarbeiten für den Straßenbau, die einer Mitwirkung der Verkehrstechniker bedürfen.

Die Durchführung des Fahrbetriebs auf den Straßen und Wegen und die Maßnahmen zu seiner Sicherung, wie sie in der Straßenverkehrsordnung einen Niederschlag finden, sind betriebliche Angelegenheiten des Straßenverkehrs. Dieses umfangreiche, dem steten Wechsel und technischen Fortschritt unterworfenen Arbeitsfeld zähle ich zu den Grundaufgaben eines Verkehrsministeriums. Dieses hat für die Wahrung der

(Staatsminister Frommknecht)

nötigen Einheitlichkeit wie für regional und örtlich notwendig werdende Ausnahmebestimmungen zu sorgen und die technischen Grundsätze und die betrieblichen Anweisungen für einen sicheren Ablauf des Verkehrs auf der Straße aufzustellen. Je klarer diese unmittelbar im Zusammenhang mit dem Bau und der Benützung von Verkehrsanlagen stehenden Aufgaben ausgeführt werden, desto einfacher und reibungsloser lassen sich für eine Verkehrsbehörde die Betriebsaufgaben im Straßenverkehr lösen. In den gleichen Rahmen verkehrswichtiger Betriebsvorschriften gehören die Richtlinien für Planung und Ausführung von Betriebsstoffversorgungsanlagen — Tankstellen und dergleichen —, Unterstellräumen und Werkstätten für Kraftfahrzeuge. Es bedarf keiner weiteren Erwähnung, daß wie bei der Eisenbahn auch beim Bau von Straßenverkehrsanlagen das Verkehrsministerium maßgeblich bei den vorgesehenen Planungen mitwirkt.

Das Verkehrsministerium wird als verantwortliche Behörde für die Durchführung des Straßenverkehrs bei der heutigen Mangellage notgedrungen dem Versorgungswesen ein breiteres Feld einräumen müssen. Das erste Gebot ist für mich die Sicherung des berechtigten Anteils Bayerns an der Neuproduktion der Kraftfahrzeuge und Anhänger und an den Kontingenten von Betriebs- und Unterhaltungstoffen. Bei den verirrten und erst allmählich sich klärenden Zuständigkeiten ist dies nicht einfach. Ich habe von vornherein gefordert:

1. die Beteiligung der Länder bei den einschlägigen bizonalen Besprechungen herbeizuführen,
2. einen von den Ländern beschickten Ausschuß für die Verteilung als zuständig festzustellen,
3. bindende Verteilungsschlüssel für die Sonderkontingentträger und die Länder bei allen Kontingenten des Straßenverkehrs festzulegen und sie einer dauernden Kontrolle durch die Länder zu unterziehen.

Schon allein durch den Zwang, nach festgelegten Schlüsseln zu verteilen, wurden für die Länder einigermaßen übersichtliche Verhältnisse geschaffen. Eine offensichtliche einseitige Bevorzugung oder Benachteiligung ist damit erschwert. Der vorläufige Verteilungsschlüssel enthält für Bayern folgende Quoten:

Krafträder	31,5 Prozent
Pkw	22,5 Prozent
Lkw	21,8 Prozent.

Diese Sätze unterliegen nunmehr einer Revision, die vor allem den Zweck hat, die Anteile der Sonderkontingentträger einer Nachprüfung zu unterziehen und die Auswirkungen der auf dem Kompensationswege oder gegen Unterhaltungs- oder Erneuerungskontingente unmittelbar von der Industrie abgesetzten Fahrzeuge nachzuprüfen.

Gleichzeitig wird das Verkehrsministerium auch die umfangreichen Arbeiten beendet haben, die den Nachweis über die Unhaltbarkeit des bisherigen Aufteilungsverfahrens der Neuproduktion bringen werden, auf das die Verkehrsbehörden bis jetzt nur bei jenem kleinen Anteil an Fahrzeugen, den sie zur normalen Verteilung erhalten, Einfluß nehmen können. Es ist bedauerlich, daß dabei besonders Bayern benachteiligt wurde, das weit weniger kompensationsfähige Käufer als andere Länder hat. Die Ergebnisse der Unter-

suchungen werden mir Gelegenheit zu eindeutigen Vorstellungen in Frankfurt geben und hoffentlich Anlaß sein zu einer Generalvereinbarung des Zuteilungsverfahrens bei Neufahrzeugen.

Ich habe es bedauert, daß die Zurückhaltung, die gegenüber dem Verkehrsministerium sogar bei den betriebswichtigsten Zuständigkeiten im Versorgungswesen an den Tag gelegt wird, den Weg für eine Spartenkontingentierung durch die bizonalen Stellen freimachte. Ich habe mich von allem Anfang für die Versorgung ausschließlich über Länderkontingente eingesetzt und sehe darin auch heute noch eine zweckmäßigere Möglichkeit. Die Voraussetzung wäre allerdings gewesen, daß der Priorität des Verkehrs auch auf der Länderebene ähnlich Rechnung getragen worden wäre, wie man es durch die verstärkte Einschaltung bizonaler Stellen erwartete, und daß man die Aufteilung der Verkehrskontingente und ihre Verwaltung beim Straßenverkehr dem Sachressort überlassen hätte. Die Entwicklung ist andere Wege gegangen. Die bizonalen Verkehrskontingente haben sich durchgesetzt, so bedauerlich dies für die Landesinteressen ist. Aber der Verkehr kann nicht mit fehlenden Zuständigkeiten, sondern nur mit Verkehrsmitteln, Erfakteilen, Instandsetzungsmaterialien, Reifen und Treibstoffen und einem ordnungsgemäß funktionierenden Instandsetzungswesen und vor allem mit ausgebildeten Verkehrsspezialisten betrieben werden. Die bizonalen Verkehrskontingente werden jetzt über das Verkehrsministerium verteilt. Dies geschieht trotz der unzureichenden Mengen einigermaßen rasch und übersichtlich. Diese Art der Zuteilung gleicht mitunter die recht schwierigen Verhandlungen bei den bizonalen Stellen aus, die ich auch heute noch bei bayerischen Ressorts lieber führen würde, wenn dort der Verkehr mindestens die gleiche Einschätzung erführe. Für die unmittelbar von der Hauptverwaltung Straßen und für die zweckgebunden vom Vfw über die bayerischen Wirtschaftsstellen übermittelten Kontingente stellt das Verkehrsministerium die Aufteilungsrichtlinien im Einvernehmen mit den einschlägigen Verbänden auf.

Für die Kraftstoffe, die zu mehr als 80 Prozent dem Straßenverkehr zugewiesen werden, fehlt dem Verkehrsministerium noch ein unmittelbarer Einfluß. Nach langwierigen Verhandlungen ist seit Beginn des neuen Jahres lediglich eine Mitwirkungsmöglichkeit im Rahmen eines regelmäßig stattfindenden Verteilungsausschusses zugestanden worden.

Wenn man die Produktionsplanungen der Kraftfahrzeugindustrie und die wirklichen Auslieferungen an die Länder verfolgt, wenn man auch die Kontingentszuteilungen in den vergangenen Monaten überblickt, so kann man doch mit einiger Hoffnung eine langsame Besserung erwarten. Die Förderung einer leistungsfähigen Kraftfahrzeugindustrie in Bayern ist schon deshalb mein nachdrücklichstes Streben, weil Bayern gerade auf diesem Gebiet einen guten Namen zu verlieren hätte und das Fehlen eines Personenwagenwerkes durch die Leistungen der weltbekanntesten Herstellerwerke für schwere Lastkraftwagen, Omnibusse und Motorräder wettgemacht werden muß.

An Hand der Produktionszahlen der in Bayern und in der Bizone hergestellten Kraftfahrzeuge mag man einen Anhalt für eine langsame Aufwärtsbewegung sehen.

(Staatsminister Frommknecht)

Jahr	Bayrische Produktion	
	Kraftträder	Lkw
1945	196	1
1946	1072	508
1947	3165	1044
1948 (Plan)	37385	2672

Die bizonale Produktion verläuft in ähnlichen Verhältnissen

Abgesehen von den Sonderkontingentsträgern sind bisher für Bayern nur geringe Stückzahlen freigegeben worden.

Ich nehme an, daß meine aufgenommenen Untersuchungen über die bizonalen Zuteilungen eine nachträgliche Berichtigung dieser Zahlen zugunsten Bayerns bringen wird.

An Kontingenten für den Straßenverkehr sind bereits für die Monate Januar und Februar 1948 dem Verkehrsministerium übergeben worden:

Nichteisenmetalle 42,9 Tonnen  
 Glas 6560 Quadratmeter  
 Bitumen 290 Tonnen,  
 Farben 18,5 Tonnen,  
 technische Benzole (1. Quartal) 145,2 Tonnen,  
 Teer (1. Quartal) 2000 Tonnen,  
 Glühlampen (1. Quartal) 28 957 Stück,  
 Spinnstoffe (2. Quartal) 58,44 Tonnen und  
 Holz (1. Quartal) 2080 Kubikmeter.

Diese ersten Zuteilungszahlen im neuen Jahr, welche die Kontingente für die Straßenbahnen mitenthalten, lassen doch schon eine Andeutung zur Besserung der Lage erkennen.

Der geringen Neuproduktion wegen kommt dem Instandsetzungswesen eine überragende Bedeutung zu. Die 2931 bayrischen Kraftfahrzeugreparaturbetriebe aller Art mit 20 240 produktiven Arbeitskräften haben unter den schwierigsten Verhältnissen eine Arbeit vollbracht, die man nicht hoch genug veranschlagen kann. Das Durchschnittsalter unserer Fahrzeuge ist so hoch, daß unter normalen Verhältnissen der gesamte Transportraum bereits der Abschreibung anheimgefallen wäre. Der Ersatz durch neue Fahrzeuge steht in keinem Verhältnis zum Ausfall. Deshalb sind die Kraftfahrzeugwerkstätten zu Schlüsselbetrieben des Straßenverkehrs geworden. Ihre Versorgung mit Reparaturkontingenten ist bis jetzt auch aus den Sonderkontingenten noch unzureichend. Eine Verbesserung kann ich nur darin sehen, daß dem Instandsetzungswesen eine besondere Priorität eingeräumt wird, die allerdings die Betriebe verpflichtet, die verkehrswichtigsten Reparaturen vorrangig durchzuführen.

Die Ersatzteilversorgung ist mehr denn je auf die Verwertung altbrauchbarer Teile aus Schrottfahrzeugen angewiesen. Dem Ministerium wird eine Regelung des gesamten Reparatur- und Verschrotungswesens einschließlich der Verwertung altbrauchbarer Fahrzeuge nicht erspart bleiben, weil ein Ersatz der ältesten Jahrgänge und anfälligsten Typen aus der Neuproduktion in absehbarer Zeit nicht möglich ist und die Reparaturkontingente nur für Fahrzeuge verwendet werden sollen, deren Instandsetzung sich noch lohnt. Auch die erwirkte Freigabe von Ersatzteilen aus Rüstgutlagern verbessert die Lage nicht wesentlich. Sie ist wohl eine wertvolle Hilfe, aber keine Dauerlösung.

Auch die an sich aussichtsreiche Entlastung durch die Übernahme der amerikanischen Fahrzeuge wird im wesentlichen zu einem Reparaturproblem. Die erste Aktion, die 1945 angelaufen ist, bezog sich auf 4800 Kraftfahrzeuge einschließlich Anhänger. Inzwischen soll im Rahmen des Marshallplans eine ganz erhebliche, in der Endsumme noch nicht festliegende, Anzahl von Fahrzeugen übernommen werden. Bayern hat im Rahmen der zweiten Aktion — der „Pomas-Aktion“ — 2200 verschiedene Motorfahrzeuge und 2420 Anhänger verschiedener Art für den Herbstverkehr 1947 angefordert. Gründe, die nicht von mir zu vertreten waren, haben die Übernahme dieser Fahrzeuge verzögert. Zur Zeit ist ein großer Teil der genannten Anforderungen bereits zur Instandsetzung abgezogen worden. Um bei der angekündigten größeren Abnahme amerikanischer Heeresfahrzeuge eine sinnvolle Verteilung und die Ausschaltung des Schwarzhandels, ferner eine ungerechtfertigte Beeinträchtigung der bayrischen Kraftfahrzeugindustrie zu verhindern, habe ich im Einvernehmen mit den beteiligten Verbänden gefordert, daß die Übernahme dieser Fahrzeuge und ihre Instandsetzung nicht über halbamtliche und private Monopolgesellschaften zur Verwertung amerikanischer Heeresfahrzeuge durchgeführt wird. Es ist Sache des Verkehrsministeriums, die Fahrzeuge jenen Instandsetzungsbetrieben zuzuführen, welche eine Gewähr für die zweckmäßigste Herstellung der Betriebsfähigkeit bieten. Dabei muß gewährleistet sein, daß die Ersatzteile und vor allem die Vereifung aus den Schrottfahrzeugen in einer Weise gewonnen werden, die Mißbräuche verhindert.

In Zusammenhang mit der Hebung der Wirtschaftlichkeit bei den amerikanischen Fahrzeugen stehen die vom Verkehrsministerium veranlaßten Versuche, die von der Technischen Hochschule München in Verbindung mit der Bavarian Truck Company durchgeführt werden. Sie sollen durch möglichst geringfügige Änderungen ohne hohen Arbeits- und Kontingentenaufwand die Heeresfahrzeuge an die zivile Verwendung anpassen und einen geringeren Kraftstoffverbrauch erreichen. Diese Aufgabe aus dem großen Gebiet des wissenschaftlichen Versuchswesens der Kraftfahrzeug- und Motorentechnik halte ich deshalb für besonders wichtig, weil es nicht vertretbar wäre, Arbeitskräfte und Kontingente für altbrauchbare Fahrzeuge unnötig aufzuwenden, wenn sie bei der Kraftfahrzeugindustrie den Bau fast der gleichen Anzahl neuer Fahrzeuge ermöglichen. Auf ähnlichem Gebiet liegen die Untersuchungen für die Umstellung auf den Betrieb mit verschiedenen Kraftstoffen.

Die gesamten Aufgaben der Motorentechnik sind in engster Fühlungnahme mit den wissenschaftlichen Instituten und mit der Industrie zu behandeln. Sie hängen eng mit der Fortentwicklung der Kraftfahrzeugtechnischen Vorschriften zusammen, wie sie in der Straßenverkehrszulassungsordnung und im Personenbeförderungsgesetz, ferner in den Verordnungen für die Ausbildung von Sachverständigen und über die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern niedergelegt sind. Diese Verordnungen wären an sich die Grundlage für die Arbeit der Verkehrstechniker einer Straßenverkehrsbehörde.

Die Forschungsmöglichkeiten im Kraftfahrzeug- und Motorenwesen sind uns durch den Ausgang des Krieges stark beschnitten. Die einzige praktische Mög-

(Staatsminister Frommknecht)

lichkeit der Erprobung wissenschaftlicher Erkenntnisse ist beim Motorrennsport verblieben. Dies hat mich bewogen, mich für die Erhaltung dieses Sportzweigs, der mit dem Straßenverkehr engstens zusammenhängt, einzusetzen. Die außerordentlichen technischen wie sportlichen Erfolge von internationaler Bedeutung, wie sie schon jetzt wieder der Rennsport verzeichnet, geben mir dazu eine Berechtigung, zumal mit einem geringen Aufwand bei der bekundeten Begeisterung und Opferfreudigkeit der Rennsportler Erkenntnisse zu erhalten sind, die nur der Kraftfahrzeugtechniker richtig bewerten kann.

(Dr. Hundhammer: Aber nicht in Großstädten wie München!)

— Ganz richtig!

Die Versorgung der Kraftfahrzeuge mit Reifen ist nach wie vor der größte Engpaß des Straßenverkehrs. Für die rund 165 000 in Bayern zugelassenen Kraftfahrzeuge aller Art liegt ein Ersatzbedarf von rund 200 000 Reifen im Jahr allein für normale Abnutzung vor. Dazu käme noch ein zurückgestauter Ersatzbedarf von rund 60 000 Reifen. Diesem Soll stand 1947 eine Jahreszuteilung von rund 88 000 Stück einschließlich der Importreifen, aber ausschließlich 24 000 altbrauchbarer Reifen gegenüber. Der deutschen Reifenindustrie fehlen die Rohstoffmengen, um den gesamten Bedarf decken zu können. Sie ist an der Versorgung des bizonalen Straßenverkehrs nur mit 25 bis 30 Prozent beteiligt. Aus der zusätzlichen Importhilfe hat Bayern am Jahresende etwas über 20 Prozent, nämlich 14 644 Reifen und Schläuche erhalten. Diese waren besonders wertvoll, weil es sich ausschließlich um Lastkraftwagenreifen handelte, die vordringlich für den Erntetransport vorgesehen waren. Den übrigen Bedarf mußten die Reifenenerneuerungsbetriebe decken. Das Ministerium legt deshalb besonderen Wert auf deren Leistungsfähigkeit, da sie mit verhältnismäßig geringem Rohstoffaufwand die Lücke zwischen Bedarf und Neuproduktion bzw. Importen schließen können. Das Vulkanisierergewerbe steht nunmehr vor besonders wichtigen Aufgaben, da es sich auf die Verarbeitung amerikanischer Reifen aus Heeresbeständen in großem Umfang einrichten muß. Das Ministerium hat sich für die Zuweisung von Altmaterial und für die notwendigen Sonder-einrichtungen zur Instandsetzung von Import- und amerikanischen Reifen eingesetzt. Treffen tatsächlich die vorgesehenen 250 000 großen Import-Reifen in voller Höhe ein, dann ist Bayern mit einem ungefähren Anteil von 52 000 Lastkraftwagenreifen seine größte Sorge im Straßenverkehr vorerst los.

Die Straßenbahnen Bayerns, vorzüglich jene in München, sind in einer besonders drückenden Lage. Sie fahren zum Teil auf völlig veralteten Strecken mit Fahrzeugen, die im Durchschnitt mehr als 30 Jahre alt sind. Seit 1927 sind überhaupt nur mehr 120 Triebwagen in ganz Deutschland angeschafft worden. Der Krieg hat schwere Lücken gerissen. Der einsatzbereite Fahrpark der bayerischen Straßenbahnen ist auf ein Drittel des Vorkriegsbestandes gesunken. Die Ausfälle sind des Alters, der ungenügenden Instandsetzungsmöglichkeiten, der dauernden Überlastung und der zerstörten Unterstellräume wegen ungewöhnlich hoch. Dieses während des Dritten Reiches auf die Abbauliste gesetzte Verkehrsmittel hat heute Betriebs-

leistungen aufzuweisen, die sich im Durchschnitt gegenüber den Vorkriegsverhältnissen verdoppelt haben. Dabei ist die mittlere Reifselänge um ein Drittel größer geworden.

Ich habe als oberste technische Aufsichtsbehörde meine Pflicht nicht nur in der Feststellung dieses Zustandes als erschöpft angesehen, sondern mit allem Nachdruck auf eine Besserung gerade der völlig aus dem Rahmen fallenden Münchner Verhältnisse bei den bizonalen Stellen hinzuwirken versucht. Die erreichten Sonderzuteilungen werden immerhin ein Beginn zur Wende auch auf diesem recht betrüblichen Gebiet sein. Die fortschrittlichen und tatkräftigen Leistungen der bayerischen Verkehrsbetriebe werden meine nachdrücklichste Unterstützung bei den vorgesehenen Neubauprogrammen finden. Ich habe dafür gesorgt, daß Bayern in den maßgeblich für den Betrieb und für die Verteilung eingesetzten bizonalen behördlichen und Fachverbands-Ausschüssen vertreten ist. Ich darf meine bestimmte Hoffnung hier ausdrücken, daß der Ersatz der überalterten Fahrzeuge, der für München in den nächsten Jahren unerlässlich ist, durch moderne Betriebsmittel in größerem Umfange Wirklichkeit wird. Die Ergänzung der Straßenbahnen in den Außenvierteln der Großstädte und die Verstromung der Omnibuslinien durch den Obus-Betrieb wird auch in Bayern vom Verkehrsministerium mit Aufmerksamkeit verfolgt. Obus-Betriebe sind in folgenden bayerischen Städten bereits mehr oder weniger im Ausbau oder in Vorbereitung begriffen: Augsburg, Landshut, München, Bamberg, Coburg, Nürnberg, Kaufbeuren, Rempten und Regensburg. Daß dieses für Bayern neue Verkehrsmittel für das Verkehrsministerium auch neue Aufgaben mit sich bringt, bedarf keiner weiteren Erwähnung.

In diesen Zusammenhang fallen auch die Anstrengungen, den ehemaligen großen Werken der deutschen elektrotechnischen Industrie für den Verkehrsbedarf in Bayern angemessene Wirkungsstätten zu verschaffen. Dem Verkehrsministerium oblag in den vergangenen Monaten außerordentlicher Stromknappheit die Aufgabe, die Stromlieferung für die wichtigste Verkehrsbedarfsindustrie zu sichern.

Das Ministerium als oberste Aufsichtsbehörde über die Straßenbahnen und Bahnen besonderer Bauarten hat als vordringliche Aufgabe für den bayerischen Staatsbereich die längst notwendig gewordenen einheitlichen Richtlinien und Verordnungen für die technische Aufsicht aufzustellen. Die steigende Bedeutung des Transports auf Seilbahnen sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr verlangt nunmehr gebieterisch eine klare Festlegung der Aufsichts-befugnisse, weil die technische Entwicklung der Bahnen über die bisherigen behördlichen Bestimmungen hinweggeschritten ist. Es ist mein Bestreben, ähnlich wie in den Ländern mit zahlreichen Seilbahnbetrieben, Österreich, der Schweiz und Italien, auch für Bayern im Verkehrsministerium jene Stelle zu schaffen, die für eine einheitliche Behandlung alle die technischen Aufsichts-befugnisse betreffenden Arbeiten zusammenfaßt.

Die unmittelbare Verwaltungstätigkeit der bayerischen Verkehrsverwaltung auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt ist durch die im März 1947 gegen den erbitterten Widerstand Bayerns verfügte Errichtung einer bizonalen Sonderverwaltung auf die Beaufsichtigung der staatlichen und privaten Schiff-

(Staatsminister Frommknecht)

fahrt auf den bayerischen Seen beschränkt worden. Die bayerische Verkehrsverwaltung hat die unter dem Einfluß der Befugungsmächte getroffene Entscheidung über die Organisation der Binnenschiffahrtsverwaltung stets loyal befolgt. Sie hat aber in der abgelaufenen Zeit wiederholt eindeutig bekundet, daß sie das System der Sonderverwaltung als unzweckmäßig ansehen müsse, da es in Bayern der althergebrachten Tradition zuwiderläuft und an Stelle des eingespielten bayerischen Verwaltungsapparates nichts Besseres zu setzen vermag. Die bayerische Verkehrsverwaltung hat aber auch im Rahmen der jetzigen Organisation keine Gelegenheit unbenußt gelassen, sich auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt einzuschalten. In allen Angelegenheiten der bayerischen Binnenschiffahrt wurde im Landesinteresse enge Fühlung mit der Zentralstelle und den Mittelinstanzen der bizonalen Schiffahrtsverwaltung gehalten. Bei Anträgen wasserbaulicher und wasserwirtschaftlicher Art wurde Verbindung mit den dafür zuständigen Landesministerien aufgenommen, bei Anträgen, die auf eine Konzessionierung von Schiffahrtsunternehmungen, auf Fährbetriebe, auf Fragen des Preisstopps, auf Maßnahmen lokaler Natur hinausliefen, wurden die einheimischen Kreisregierungen nach Möglichkeit eingeschaltet. Mit der Reichsbahn wird in allen Fragen der Frachtgestaltung, der verkehrlichen Zusammenarbeit und der Bewältigung von Sonderaufgaben das Einvernehmen hergestellt. Ein gleiches gilt für den Straßenverkehr, der im Zubringerdienst zur Wasserstraße von Bedeutung ist.

Die soziale und wirtschaftliche Betreuung der Schiffahrtreibenden ist unter den heutigen Verhältnissen besonders erschwert. Im Rahmen der beschränkten Möglichkeiten geschieht nach dieser Richtung alles, was geschehen kann. Es ist klar, daß die Not der heutigen Zeit an der Schiffahrt nicht vorüberging und sich stark hemmend auf die Arbeitsleistung und den Arbeitswillen des Schiffahrtsgewerbes auswirkt. Ein großer Teil der bayerischen Flotte setzt sich aus sogenannten Partikulierschiffen zusammen, die als Kleinunternehmer mit den Sorgen des Tages ebenso hart zu kämpfen haben wie jeder andere kleine Gewerbetreibende. Aber auch an den großen Unternehmungen, von denen Bayern eine stattliche Anzahl aufweisen kann, sind die Kriegs- und Nachkriegsauswirkungen nicht vorübergegangen. Mehr als die Hälfte des Schiffsraumes fiel dem Krieg zum Opfer. Der Rest setzt sich überwiegend aus Fahrzeugen zusammen, die längst einer gründlichen Überholung bedürft hätten. Die Sicherung der Verkehrsmittel und ihrer Benutzer wird durch die laufende Überwachung der Schiffe, ihrer Inneneinrichtungen und ihres Zubehörs gewährleistet; die nautischen Kenntnisse vermittelt dem beruflichen Nachwuchs eine in Mainfranken gelegene Schifferberufsschule. Havarien und Warenverluste sind nach Beseitigung der durch den Krieg hervorgerufenen Hindernisse in der Wasserstraße kaum mehr zu beklagen.

Der Einsatz der Güterschiffe erfolgt durch die Transportzentralen, die stromgebietsweise, also am Main und an der Donau, als Selbstverwaltungsorgane der Schiffahrt aufgezogen wurden und dank ihrer paritätischen Zusammensetzung von Groß- und Kleinschiffen dem demokratischen Gedanken der Gleichberechtigung Rechnung tragen; sie unterstehen lediglich der Verwaltungsaufsicht der Wasserstraßendirektionen,

die sich jeden Einflusses auf die Verkehrslenkung enthalten.

Schließlich mögen noch die Frachtausschüsse hier Erwähnung finden, die sich ebenfalls aus Schiffahrtskreisen zusammensetzen, um in ständiger Fühlung mit den Vertretern der verladenden Wirtschaft einen angemessenen Frachttatz zu erzielen. Daß die Verkehrsverwaltung neben den verkehrs- und tarifpolitischen, den sozialen und versorgungswirtschaftlichen Gesichtspunkten auch den schiffahrtspolizeilichen und schiffahrtsrechtlichen Fragen ihr Augenmerk zuwenden muß, soll der Vollständigkeit halber mit erwähnt werden. Auf keinem dieser Aufgabengebiete hat aber Bayern völlig freie Hand. Das Recht zur Initiative steht ihm nur beschränkt zur Seite. Immerhin darf mit einem gewissen Stolz gesagt werden, daß die zentralistischen Tendenzen der maßgeblichen bizonalen Persönlichkeiten in der Binnenschiffahrt in Bayern keine Triumphe feiern konnten.

Das Ziel der bayerischen Verkehrsverwaltung auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt und Wasserstraßen ist die Rückkehr zu den Grundsätzen des Vertrags, den die Länder im Jahre 1921 anlässlich des Übergangs der Wasserstraßen auf das Reich mit diesem abgeschlossen haben. Der Vertrag sah eine Einschränkung in den Landeshoheitsbefugnissen insoweit vor, als unter anderem gewisse verkehrsleitende Aufgaben, deren Vereinheitlichung notwendig erschien, in die Hand des Reichs gelegt wurden. Der Vertrag sicherte aber den Ländern durch die Auftragsverwaltung eine Stellung zu, die das Ansehen der Landesverwaltung unangetastet ließ und dieser die Handhabe bot, in allen landeswichtigen Fragen Herr im Hause zu bleiben. Die Landesregierung hat beim Exekutivrat erst in jüngster Zeit wegen Wiedereinführung der erprobten Auftragsverwaltung einen Vorstoß unternommen.

Um einen kurzen Überblick über die einheimische Schiffahrt zu geben, darf ich wie folgt berichten: Die Mainschiffahrt befördert bergwärts nach Aschaffenburg und Würzburg in der Hauptsache Ruhrkohle und zwar Wirtschafts- und Dienstkohle, außerdem Importe aus Übersee, die teils im Einfuhr-, teils im Transitweg nach Süddeutschland kommen. Talwärts werden überwiegend Grubenholz, Reparationsholz für England und Baustoffe befördert. An der Zufuhr von Transitgut und an der Abfuhr von Reparationsgut sind fast durchwegs ausländische Schiffe beteiligt. Die Umschlagsziffern, die selbstverständlich keinen Vergleich mit den Friedenszahlen zulassen, beliefen sich 1946 auf fast 1 Million Tonnen; 1947 dürfte trotz wesentlich schlechteren Wasserstandes das gleiche Ergebnis zu erwarten sein. Mein ständiges Bemühen geht dahin, der Mainschiffahrt weiteren Verkehr zuzuführen. Die Mainflotte umfaßt 350 Zugschiffe und Rähne mit 20 000 PS Antriebskraft und 110 000 Tonnen Ladevermögen.

Die Donauschiffahrt, hauptsächlich in Regensburg, Deggendorf und Passau vertreten, trat auch früher nie als Binnenschiffahrt in Erscheinung, sondern stellte den verlängerten Hebelarm der Reichsbahn zum Balkan dar. Sie ist durch die wegen der ungeklärten politischen Verhältnisse im Südostraum leider immer noch verhängte Grenzsperrung bisher nur wenig zur Geltung gekommen. Ihre Verkehrsleistungen entsprechen in keiner Weise dem großen Schiffsbestand, der sich aus 130 Zugschiffen und Rähnen mit 25 000 PS Antriebskraft und 90 000 Tonnen Ladefähigkeit zu-

(Staatsminister Frommknecht)

sammensetzt. Darunter sind 15 000 Tonnen Tankkähne, die früher der Einfuhr von rumänischem Öl dienten. Eine höchst wünschenswerte Verwendung dieser Flotte im Main-Rhein-Stromgebiet scheitert am Mangel einer verbindenden Wasserstraße.

Der Donau=Main=Kanal litt unter den Auswirkungen des Krieges und dem bisherigen seit rund 150 Jahren nicht mehr festgestellten Tiefstand des Wassers nicht weniger als unter seinen für eine Großschiffahrt ungenügenden Ausmaßen. Er hat nur lokale Bedeutung.

Die Schiffahrt auf den bayerischen Seen ist teils im staatlichen, teils im privaten Eigentum. Während der Verkehr auf dem Chiem- und Königssee fast völlig als Ausflugsverkehr gewertet werden muß, dient die staatliche Schiffahrt auf dem Ammer- und Würmsee überwiegend dem Zubringerverkehr. Die Frequenz auf letzteren beiden war seit Kriegsende dauernd im Steigen, 1947 wurden mit nur acht Schiffen nahe an 700 000 Personen befördert. Die Einnahmen der staatlichen Schiffahrt auf dem Ammer- und Würmsee beliefen sich 1947 auf über 1,5 Millionen Mark, eine Summe, die seit Gründung der Schiffahrt in den 90iger Jahren des vergangenen Jahrhunderts noch nie erreicht wurde. Die Gesamtzahl der in der bayerischen Schiffahrt Beschäftigten beträgt rund 3000 Menschen.

Die erheblichen Kriegsschäden an Schleppl- und Rahnraum sind noch nicht behoben. Die Instandsetzung der Fahrzeuge obliegt den Reparatur-Kommissionen in den Bezirken der beiden Wasserstraßendirektionen Würzburg und Regensburg. Die Kontingente werden unmittelbar von der Hauptverwaltung Binnenschiffahrt über die Rhein-Transportstelle für den Main und über die Wasserstraßendirektion Regensburg für die Donau zugewiesen. Ein einheitliches geordnetes Verfahren besteht bedauerlicherweise noch nicht.

Bei der staatlichen Schiffahrt auf dem Würmsee wurde in diesen Wochen mit der Fertigung des Doppelschrauben-Motor Schiffes „Ersatz Bavaria“ begonnen. Die Arbeiten sind mit der tatkräftigen Unterstützung der Reichsbahndirektion München und des Reichsbahnzentralamtes München in vollem Gange. Es mag als ein hoffnungsvolles Zeichen für einen neuen Anfang gelten, wenn ich mir im Herbst dieses Jahres die Ehre geben darf, das hohe Haus zur Jungfernfahrt dieses modernen, mehr als 700 Personen fassenden Schiffes einzuladen.

(Bravo! — Dr. Hundhammer: Wird die Flotte der bizonalen Kontrolle dann die Jungfernfahrt begleiten?)  
Freilich sind damit die Sorgen für die staatliche Schiffahrt nicht behoben. Ich habe im Zusammenhang mit der Indienststellung dieses Schiffes jetzt den Auftrag für eine neue Schiffsqueraufschleppe in Starnberg als Ersatz für die fast 100 Jahre alte, bereits betriebsgefährlich gewordene Anlage geben müssen. Die Erweiterung dieser Anlage mit einer Helling steht in den nächsten Jahren noch bevor.

Nicht mehr aufschiebbar ist der Neubau eines modernen mittelgroßen Motorfahrpassagierschiffes für den Ammersee. Die dort vorhandenen kohlebefeuernten Boote sind den heutigen betrieblichen Anforderungen nicht mehr gewachsen. Ich habe daher bereits jetzt die Vorarbeiten für eine kommende Neubeschaffung aufnehmen lassen.

Den in der Öffentlichkeit bekanntgewordenen Bestrebungen, die technische Aufsicht über die Schiffahrt auf den bayerischen Seen einer ganz neuen und gut uniformierten bizonalen Organisation auszuliefern, bin ich energisch entgegengetreten. Sie wird weiter von den bisher damit befaßten bewährten Organen der Reichsbahndirektion München und dem Bayerischen Revisionsverein ausgeübt. Es besteht weder für mich noch vermutlich für das hohe Haus irgendein Anlaß hier zu einer Änderung. Dagegen werde ich mir erlauben, die bisherige Tätigkeit der „Schiffsinspektion und Wasserschutz“ auf den bayerischen Seen mir deutlicher anzusehen, die mit 6 Benzin-Booten, 4 Benzin-Sturmbooten, 4 Diesel-Großbooten, 8 Pkw und 8 Kraftwägen auf den bayerischen Seen und den bayerischen Landstraßen mit Hilfe einer Kraftstoffzuteilung für 9 Monate allein von 42 500 Litern Benzin und 32 100 Kilogramm Diesel

(hört, hört!)

anscheinend eine recht bewegte Tätigkeit auf Kosten bayerischer Steuerzahler ausübt.

(Hört, hört!)

Wie ich bereits ausgeführt habe, beschränkt sich das Verkehrsministerium nicht allein darauf, die Leistungen der drei Verkehrsträger den Verkehrsbedürfnissen unseres Landes anzupassen. Diese Tätigkeit erhält erst durch die Koordination der gesamten Verkehrsaufgaben einen besonderen Wert. Unzulänglichkeiten auf der einen Seite müssen durch restlose Ausnutzung der Kapazität der noch aufnahmefähigen Verkehrsmittel ausgeglichen werden, so daß mit dem noch für geraume Zeit unzulänglichen Laderaum aller einsatzfähigen Verkehrsfahrzeuge jeweils ein möglichst hoher Anteil des gesamten Transportbedarfs befriedigt wird. Dabei ist aus verkehrswirtschaftlichen Gründen Rücksicht auf einen zweckmäßigen Einsatz der Fahrzeuge je nach Art und Dringlichkeit des Gutes, der Entfernung und der Höhe der Transportkosten zu nehmen. Diese Planung und Lenkung des Verkehrs innerhalb des Landes ist Aufgabe der bei meinem Ministerium errichteten Landesverkehrsleitung. Darüber hinaus vertritt die Landesverkehrsleitung aber auch die Verkehrsinteressen Bayerns bei der Planung und Lenkung der übergeordneten Transporte, d. h. bei den von der Zentralverkehrsleitung bei der Verwaltung für Verkehr zentral gelenkten Massengütern wie Lebensmittel, Düngemittel, Rohle, Grubenholz, Erze, Stahl und Eisen.

In engster Zusammenarbeit mit den in der Landesverkehrsleitung mitwirkenden Vertretern der Ernährungs-, Forst- und gewerblichen Wirtschaft, des Handels, der Eisenbahn, Schiffahrt und des Straßenverkehrs wird der monatliche Transportbedarf ermittelt und im Rahmen der hiernach aufgestellten Transportprogramme unter Berücksichtigung der Sonderinteressen des Landes auf die verfügbare Kapazität der einzelnen Transportträger verteilt. Hierdurch ist gewährleistet, daß bei der Durchführung der Transportleistungen erstens die Verkehrsträger den Verkehr nicht nach eigener Willkür oder Wirtschaftlichkeit bedienen, sondern den Bedürfnissen der Gesamtwirtschaft des Landes Rechnung tragen, zweitens an Stelle einer nur schematischen Anwendung der für das gesamte Vereinigte Wirtschaftsgebiet erstellten Transport-Dringlichkeitsliste auch die besonderen Eigenarten der Wirtschaftsstruktur unseres Landes, die jahreszeitlich bedingten Schwankungen und die Konjunkturverände-

(Staatsminister Frommknacht)

rungen des Handels und der Industrie berücksichtigt werden.

Auf diese Weise hat das bayerische Verkehrsministerium einen weitgehenden Einfluß auf den gesamten Verkehr. Daß die Arbeit der Landesverkehrsleitung Bayern tatsächlich einen praktischen Wert hat, wird dadurch bewiesen, daß ihre Vorschläge verkehrslenker Art zum Teil nicht nur in Bayern, sondern für die ganze Bizone durchgeführt worden sind, wie z. B. die Bahnamnahmesperre in der Nahzone für Erntetransporte, die es ermöglichte, den Lkw trotz Tarifunterschiede im Herbstverkehr wirkungsvoll zur Entlastung der Reichsbahn einzusetzen. Gerade während der Abwicklung des Herbstnotprogramms hat sich die Landesverkehrsleitung in jeder Hinsicht bewährt.

In Art. 49 der Bayerischen Verfassung ist ein Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten, Post- und Telegraphenwesen vorgesehen.

Laut Art. 50 Abs. 2 der Verfassung wird jedem Minister ein Staatssekretär als Stellvertreter für einen bestimmten Geschäftsbereich zugewiesen. Dem Staatssekretär im Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten ist im Sinne der Verfassung als Geschäftsbereich das Post- und Fernmeldewesen zugeteilt. Der Staatssekretär ist also ein Verbindungsglied zwischen der bayerischen Staatsregierung und der zur Zeit bizonalen deutschen Postverwaltung. Seine Aufgabe besteht darin, die Beziehungen zwischen beiden zur Wahrung der Belange Bayerns zu pflegen. Er hat die in Bayern auftretenden Bedürfnisse nach Versorgung durch die Deutsche Post festzustellen und sich wegen ihrer Befriedigung mit den Dienststellen der Deutschen Post in Bayern, also den Oberpostdirektionen München, Nürnberg und Regensburg, in Verbindung zu setzen. Er hat darüber zu wachen, daß seitens der Post keine Maßnahmen getroffen werden, die sich zum Schaden des bayerischen Volkes auswirken könnten. Er hat zusammen mit der Deutschen Post Angriffe auf die Rechte der Post zu bekämpfen, wenn sich diese Angriffe auch gegen die Interessen des bayerischen Volkes richten würden (z. B. auf dem Gebiet der Personenbeförderung). Er hat Eingaben, Gesuche und Beschwerden von Behörden und Einzelpersonen in Angelegenheiten der Post entgegenzunehmen und zu erledigen bzw. ihrer weiteren Behandlung zuzuführen. Dies ist in den Hauptzügen die verwaltungsmäßige Tätigkeit des Staatssekretärs für Post- und Fernmeldewesen. Ihm obliegt auch die Vertretung von Postangelegenheiten im Bayerischen Landtag und bei den bayerischen Ministerien. Nicht minder wichtig sind seine politischen Aufgaben. Es handelt sich hier in erster Linie um die nach den verschiedensten Richtungen bedeutungsvolle Frage, welche Rechte dem Lande Bayern im Hinblick auf seine grundsätzliche Förderung nach größtmöglicher Wahrung der Rechte der Länder beim endgültigen Aufbau der Deutschen Post sicherzustellen sein werden. Der jetzige Zustand ist absolut unbefriedigend. Nach § 4 des Staatsvertrages zwischen dem Deutschen Reich und dem Freistaate Bayern über den Übergang der Post- und Telegraphenverwaltung Bayerns an das Reich vom 29./31. März 1920 war in München eine Abteilung des Reichspostministeriums errichtet worden, die vom Reichspostminister mit besonderen Befugnissen ausgestattet wurde. Diese Abteilung ist im Jahre 1934 durch das Nazi-Regime

einseitig aufgelöst worden, und zwar durch ein Gesetz zur Vereinfachung der Staatsverwaltungen vom 28. Februar 1934.

Im Gegensatz zu dem ehemaligen Reichspoststaatssekretär in Bayern hat der bayerische Staatssekretär im Bereich des Post- und Fernmeldewesens in Bayern keinerlei Weisungsbefugnisse. Durch den Umstand, daß er neuerdings zum Vorsitzenden des Ausschusses für Post- und Fernmeldewesen beim Länderrat in Frankfurt am Main berufen wurde, kann er indirekt einen Einfluß auf die Entwicklung des Post- und Fernmeldewesens in der Bizone, also auch in Bayern, ausüben. Es wird anzustreben sein, daß im Sinne eines föderalistischen Staatsaufbaues den Ländern im Bereich des Post- und Fernmeldewesens ein allgemeines Auskunftsrecht und ein Mitwirkungsrecht in nachstehenden Fragen zugestanden wird:

1. beim Ausbau der Verkehrsverbindungen im Post- und Fernmeldewesen des Landes,
2. bei der Verfügung über die für die Oberpostdirektionen eines Landes zugewiesenen Haushaltsmittel,
3. bei der Anlage und Berechnung der in einem Land auftretenden Postcheck- und Postspargelder in diesem Land,
4. bei der Beschaffung der für die Oberpostdirektionen eines Landes nötigen Bedarfsgegenstände, soweit möglich in diesem Land,
5. bei der Besetzung maßgebender Posten,
6. bei der landsmannschaftlichen Zusammenfassung des Personals.

Bayern hat darauf umso mehr einen Anspruch, als ihm die nach dem Staatsvertrag zugestandenen Rechte kurzerhand genommen wurden.

Ich habe Ihnen nun, meine Damen und Herren, in großen Zügen das Arbeitsgebiet des Bayerischen Verkehrsministeriums dargestellt, so wie ich es sehe. Als ich vor etwas mehr als einem Jahr mein Amt antrat, fand ich ein Ministerium vor, das, im Anfangsstadium seiner Entwicklung stehend, in dieses Arbeitsgebiet erst hineinwachsen mußte. Ich mußte deshalb meine Bemühungen zunächst darauf konzentrieren, durch Gewinnung tüchtiger und erfahrener Fachkräfte die Grundlage für den Ausbau meines Ministeriums zu schaffen. Bei diesen Maßnahmen ging ich von der sich immer wieder bestätigenden Erfahrung aus, daß gerade neugeschaffene Behörden mehr als solche mit alter Tradition auf die Besetzung mit fachlich und verwaltungstechnisch geschulten Beamten angewiesen sind. Dringender als je verlangt die heutige Zeit bei den Behörden Arbeitskräfte, die, gestützt auf Wissen, Können und Erfahrung, im Geiste untadeliger Dienstauffassung ihr Amt versehen. Der Ehrgeiz, Chef eines umfangreichen Ministeriums zu sein, liegt mir fern. Mein Ziel ist es vielmehr, mit verhältnismäßig wenigen, aber ausgesuchten Fachkräften Höchstleistungen auf meinem Arbeitsgebiet zu erzielen. Ich darf mit Genugtuung feststellen, daß sich diese meine Grundsätze bis jetzt bewährt haben und daß das bayerische Verkehrsministerium im Kreis der Verkehrsverwaltungen des Vereinigten Wirtschaftsgebietes sich eine Stellung geschaffen hat, die dem Gewicht und der Bedeutung unseres Landes entspricht.

An Ihnen, meine Damen und Herren, ist es jetzt, die materiellen Grundlagen für die Durchführung der Aufgaben auf dem Gebiet der bayerischen Verkehrsverwaltung zu schaffen.

(Beifall.)

**Präsident:** Ich danke dem Herrn Minister für seine ausführlichen Darlegungen. Sie werden für manches Mitglied des hohen Hauses im Stenographischen Bericht eine wertvolle Fundgrube sein zur Unter- richtung über all das, was an Verkehrswesen in Bayern überhaupt vorhanden ist.

Ich muß dem Hause nun die Anträge bekannt- geben, die zum Etat des Verkehrsministeriums vor- liegen, damit sie gleich in der Debatte berücksichtigt werden können:

Ein Antrag Dr. Linnert und Fraktion:

Das Bayerische Staatsministerium für Verkehrs- angelegenheiten wird mit Wirkung vom 1. April 1948 aufgelöst. Seine Aufgaben werden dem Staatsministerium für Wirtschaft übertragen.

Dann ein weiterer Antrag Schneider, Dr. Lin- nert und Fraktion:

Die Staatsregierung wird ersucht, dafür Sorge tragen zu wollen, daß künftig D- und Eil-Züge nicht nur bis Lichtenfels, sondern bis zu der nur 20 km entfernt liegenden, verkehrstechnisch völlig benachteiligten, viermal so großen Stadt Coburg durchgeführt werden mit Anschluß nach Kronach und Kulmbach.

Dann noch ein Antrag Dr. Linnert und Fraktion:

Der Haushalt des Bayerischen Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten ist an den Ausschuß für den Staatshaushalt zurückzuverweisen, da wesentliche Angaben darin fehlen und ergänzt werden müssen. Der Haushaltsplan des Verkehrsministe- riums muß sämtliche Vorgänge enthalten, für die das Verkehrsministerium verantwortlich ist.

Das sind die Anträge, die hier vorliegen.

Nun möchte ich dem hohen Hause vorschlagen, dazwischen einzuschalten die Beratung der Verordnung über die Wiederverleihung der Kreisunmittelbarkeit und außerdem den Entwurf eines Gesetzes zur Wieder- herstellung der Kreise Niederbayern, Oberpfalz, Ober- franken und Mittelfranken.

(Dr. Hundhammer: Ich bitte ums Wort.)

Herr Abgeordneter Dr. Hundhammer!

Dr. **Hundhammer** (CSU): Ich bitte, die Behand- lung dieser Materie bis morgen zurückzustellen. Die Fraktion der CSU möchte heute nachmittag nochmals zu diesen Problemen Stellung nehmen.

**Präsident:** Wenn das mit den Zeitverhältnissen vereinbar ist, bin ich damit einverstanden. — Ein Widerspruch erfolgt nicht; das muß aber dann morgen früh um 9 Uhr als erster Punkt der Tagesordnung zur Erledigung gebracht werden. — Das Haus ist damit einverstanden.

Wir treten dann in die Debatte über den Haushalt des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten ein. Ich mache darauf aufmerksam und bitte, sich wirklich daran zu halten — denn wir müssen morgen bis gegen 13 Uhr mit der Etatberatung fertig werden; das ist im Ältestenrat beschlossen worden und auch vom Plenum gutgeheißen —, daß die Redezeit pro Fraktion eine halbe Stunde beträgt. Es sind hier von den einzelnen Fraktionen zum Wort gemeldet: Kaiser, Dr. Linnert, Stiller, Herrmann und Hir- schenauer. Ich bitte die Redner, sich so einzuteilen, daß sie die halbe Stunde nicht überschreiten; denn wir müssen daran festhalten, sonst bringen wir das Pensum nicht fertig.

Das Wort hat der Herr Abgeordnete Kaiser.

**Kaiser** (CSU): Meine sehr verehrten Damen und Herren, hohes Haus! Der Herr Staatsminister für Verkehr hat heute zum ersten Male wieder nach einer langen zeitlichen Unterbrechung vor den Vertretern des bayerischen Volkes über die Verhältnisse in unsern Verkehrsbetrieben und die Aufgaben berichtet, die für die Zukunft gerade auf diesem Gebiete gestellt sind. Ich erinnere daran, daß seit dem Jahre 1920 das bayerische Parlament sich mit Verkehrsangelegen- heiten bis zum heutigen Tage nicht mehr beschäftigt hat. Diese Tatsache allein beweist, daß sich in der Zwischenzeit allerhand Veränderungen politischer Na- tur für uns als Deutsche, und darüber hinaus in der Welt, ergeben haben. Man hat im Jahre 1920 in einer ähnlichen Zeit des Aufbaus der Demokratie wie 1945 die Verkehrsbetriebe den Ländern abgenommen und zu Reichsverkehrsbetrieben zentralisiert. Es waren damals stark politische Beweggründe, die die Ver- reichlichung der Eisenbahn- und Postbetriebe veranlaß- ten. Erinnern Sie sich an die Jahre von damals, so finden Sie Unruhen und Kämpfe in München, an der Ruhr, in Oberschlesien; allüberall zuckte auch damals das deutsche Volk unter den Folgen des ersten Weltkrieges, des Zusammenbruchs und unter den Strömungen der Zeit, die sich Durchbruch ver- schaffen wollten. In dieser Zeit war es fragwürdig, ob die Einheit des Reichs, wie sie im Jahre 1871 geschaffen wurde, bestehen bliebe. Deshalb hat man hauptsächlich auch aus politischen Erwägungen die Nahtstelle zwischen den einzelnen Bundesländern durch die Verreichlichung der Eisenbahn- und Postbetriebe gelegt. Es war also die Verreichlichung der Eisenbahn und Post im Jahre 1920 ein innen- politischer Vorgang ersten Ranges. Die von die- sen reichspolitischen Erwägungen betroffenen Länder, wie Preußen und Bayern als die größten Eisenbahn- länder des damaligen Reiches, hatten ihre starken Bedenken gegen die Verreichlichung ihrer bisher eigen- en Verkehrsbetriebe. Wir in Bayern hatten, ab- gesehen von dem Raubbau des vorangegangenen Krie- ges, an Verkehrseinrichtungen eine Landeseinrichtung, die im Ruße mustergültiger Betriebsführung und mu- stergültiger Einrichtung stand. Wir hatten, sowohl was die Anlagen, die Werkstätten, als auch das rollende Material betraf, Beispielgebendes aus der eigenen Kraft des bayerischen Volkes in der Entwick- lung der Verkehrsbetriebe geschaffen. Man hatte keine Bedenken, zum Teil, wie die Entwicklung zeigte, mit Recht, ganz besonders stark auch in unserer enge- ren Heimat. Deswegen haben damals der Bayerische Landtag und die Regierung bei dem Übergang der Bahnen und der Post an das Reich Sicherungen eingebaut, in dem Sinne, daß auf dem Gebiet der Personalfragen der landsmannschaftliche Charakter des Bestandes der Beschäftigten, ob hoch oder niedrig, in den Verkehrsbetrieben gewahrt blieb und auch die Ergänzung dieses Personalstandes als Existenz- möglichkeiten für die jüngere bayerische Generation in den Verkehrsbetrieben unserem Lande vorbehalten bleiben sollte. Die Nazizeit hat diese und andere Sicherungen stark durchbrochen. Wir haben uns des- halb bereits mit dem Antrag Donsberger und Ge- nossen als einem der ersten Anträge des neuen Baye- rischen Landtags im vergangenen Jahr mit dieser Frage beschäftigt. Es freut mich, heute feststellen zu können, daß einer einheitlichen Auffassung der ge- samten im Hause vertretenen Parteien gerade in der

(Raifer [CSU])

Frage der Wahrung des landsmannschaftlichen Charakters bei der Abstimmung über den Antrag Donsberger und Genossen Ausdruck verliehen worden ist. Eine weitere Sicherung wurde eingebaut, um die im Lande vorhandenen eisenbahntechnischen Betriebe — ich denke hier an die KAW, an die Betriebswerkstätten, an die Sicherungswerkstätten usw. — in ihrem damals vorhandenen Besitzstand zu sichern und zu erhalten. Im Staatsvertrag von 1920 wurde ferner bei der Übernahme der Länderbahnen grundsätzlich festgelegt, daß die Eisenbahn und Post in Bayern, wenn sie auch bestmöglich an das Reich übergeht, bei der Auftragserteilung anteilmäßig wie ehemals der Wirtschaft in Bayern zu dienen hat. Wenn wir wissen, welche außerordentlich hohe Bedeutung gerade die Verkehrsbetriebe mit ihren Einrichtungen auf wirtschaftlichem Gebiete haben, wenn wir wissen, daß die Eisenbahn immer der große Auftraggeber der Wirtschaft auf allen Gebieten ist, so kann man verstehen, wenn auch in den Kreisen der Wirtschaft und des Gewerbes ein Interesse an einer anteilmäßigen Zuteilung von Aufträgen an die heimische Industrie bestand.

(Sehr richtig!)

Wenn wir nun hier eine Bilanz aus all dem ziehen, was auf diesem Gebiete von 1920 bis 1945 geschah, dann müssen wir wieder einmal feststellen: Für die politische Sicherung der Einheit des Reichs hat das bayerische Volk als Hoheitsträger seiner aus eigener Kraft entwickelten Verkehrsbetriebe dem Reichsganzen Opfer gebracht. In materieller Hinsicht, bei der Berücksichtigung all der Sicherungen, die vertraglich eingebaut waren, hat der norddeutsche Raum, hat das Reich in der Vergangenheit bis zum heutigen Tage diesem Opfer Bayerns sehr wenig Rechnung getragen.

(Sehr richtig!)

Die Nutznießer, ganz besonders auf wirtschaftlichem Gebiet, waren weniger die bayerischen Betriebe und Fabriken, die Nutznießer waren wirtschaftlich in erster Linie die Großbetriebe des Westens, Ostens und Nordens.

Wir wissen, daß damals, als die Reichsbahn unter den international zusammengesetzten Verwaltungsrat kam, der aber auch einem gewissen deutschen Einfluß in der Zusammensetzung unterlag, ein wirtschaftlicher Vertreter Bayerns in diesem Verwaltungsrat leider nicht vorhanden war. Meines Erachtens muß, von der Gegenwart aus gesehen, gerade auf diesen Gebieten eine radikalere Verkehrspolitik vom Süden aus getrieben werden.

Vergegenwärtigt man sich diese Dinge, dann kann man den Antrag der Freien Demokratischen Partei auf Aufhebung des bayerischen Verkehrsministeriums absolut nicht verstehen.

(Sehr richtig!)

Wir sind vielmehr der Auffassung, daß gerade die Erfahrungen, die uns die Verreichlichung auf dem Gebiete der Eisenbahn und Post für die Allgemeinheit im Süden gebracht hat, es zwingend zur Notwendigkeit machen, zum mindesten im Übergang, wenn nicht für die Dauer, eine Einrichtung wie das Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten im bayerischen Lande zu haben;

(sehr richtig! rechts)

denn wir stehen mitten in einem Wandlungsprozeß, in dem die Art von Zentralisierung unmöglich gemacht werden muß, die im Jahre 1920 festgelegt wurde. Eine Dezentralisierung, verbunden mit einer sinnvollen Zentralisierung, muß die Lösung sein. Solange aber diese Lösung nicht gestaltet ist, ist das Verkehrsministerium in Bayern ein Erfordernis.

Wenn wir ganz besonders die Einnahmen für die Wirtschaft uns vergegenwärtigen, so dürfen wir bei der Beurteilung der Frage eines nicht übersehen: In dem Verkehrszentrum Berlin machte man in der Vergangenheit Großraumpolitik. Im Gegensatz zu der pfleglichen internen Verkehrspolitik unserer kleineren angrenzenden Nachbarländer wie der Tschechoslowakei, der Schweiz, Belgien, Dänemark, Holland war in Berlin in verkehrspolitischer Hinsicht eine Großorientierung gegeben, die von zwei wesentlichen Gesichtspunkten getragen war, einmal von strategisch-militärischen Erwägungen, zweitens von geographisch-wirtschaftlichen Erwägungen des Monopols im Warenaustausch von Osten nach Westen im europäischen Raum.

Diese beiden grundsätzlichen Gesichtspunkte beeinflussten die Ausschüttung der Mittel für die Bauvorhaben, sowohl für die Modernisierung der Anlagen der Eisenbahn als auch für die Gestaltung der Leistungsfähigkeit der entsprechenden Strecken.

Heute, meine sehr verehrten Damen und Herren, hat sich dieses Bild grundsätzlich geändert. Wir haben es nicht mehr notwendig, aus strategischen Erwägungen heraus, etwa hinsichtlich eines Zweifrontenkriegs, an die Gestaltung eines in der Linienführung von Westen nach dem Osten leistungsfähigen Verkehrsinstrumentes zu denken. Wir haben es nicht mehr notwendig, aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus in der Gestaltung der Durchfahrtsstarife den alleinigen Vermittler im Zubringerdienst vom Osten zum Westen zu machen. Die erste Frage beantwortet sich aus unserer heutigen Rechtslage, dem Zustand bedingungsloser Kapitulation. Der zweite Gesichtspunkt, unsere wirtschaftspolitische Lage, unsere verkehrspolitische Monopolstellung als das Güterausch- und Zubringerland vom Osten nach dem Westen Europas, ist hinfällig; denn vom Stettiner Hafen bis nach Memel stehen heute die Verkehrsanlagen und -einrichtungen mit dem Großteil der Ostsee nicht mehr unter deutscher Verkehrshoheit. Der slawische Osten und Südosten hat verkehrstechnisch die Möglichkeit, diese Monopolstellung Deutschlands viel leichter als ehemals durch die Umleitung des Durchgangsverkehrs nach den Seehäfen Danzig, Memel und Stettin zu umgehen.

Diese Erwägungen allein müssen für uns als Deutsche im Westraum die Richtschnur in der verkehrspolitischen Orientierung sein. Diese Orientierung hat weniger als in der Vergangenheit den beiden großen von mir geschilderten Gesichtspunkten zu dienen; sie hat vielmehr eine pfleglichere Gestaltung der inneren Verkehrsbedürfnisse nach dem Muster unserer Nachbarländer, der kleineren Eisenbahnländer, in Angriff zu nehmen und der grundlegenden Änderung der Situation Rechnung zu tragen.

Wie negativ sich die Großraumpolitik der Reichszentralen gerade im Bereich des Verkehrs in unserer engeren Heimat auswirkte, möchte ich nur an einigen Beispielen vor Augen führen. Ich erinnere daran,

**(Raifer [CSU])**

daß vom heutigen Tage an rückwärts gerechnet, seit etwa 30 Jahren, mit Ausnahme der Elektrifizierung im südlichen Bayern, zur Verbesserung der Anlagen so gut wie nichts geschieht ist. Der Zustand der Bahnen, ihre Verhältnisse und Linienführung sind absolut unverändert geblieben. Seit der Verreichlichung bis zum heutigen Tage! Ich erinnere daran, daß beispielsweise der Ausbau der Donaubahn von Ulm über Ingolstadt nach Regensburg und Passau — geographisch gesehen eine der natürlichsten Linienführungen — nicht in Angriff genommen worden ist. Wir haben hier im Süden natürliche, von der Natur geschaffene alte Verkehrswege der Donau entlang und hier wird der Bahnbetrieb auf bayerischem Gebiet nahezu zur Hälfte noch eingleisig durchgeführt. Auf der Strecke von Ulm bis Passau herrschen die schlechtesten Verbindungsverhältnisse. Ich erinnere ferner daran, daß Linien wie Augsburg—Weilheim — von dort aus führt die Linie nach Garmisch weiter — eingleisig sind. Ungenügend ist auch die Verkehrsregelung auf den Linien Ulm—Memmingen—Kempten—Lindau—Bregenz.

(Zuruf rechts: Sehr richtig!)

Bei diesen Bahnen, denen wirklich Bedeutung zukommt, können wir bestimmt nicht davon sprechen, daß sie bei der sogenannten Verkehrspflege gut weggekommen wären. Ich nenne auch noch die Verbindung Augsburg—Ingolstadt, eine Bahnlinie, die ebenfalls eingleisig ist, und die Hauptbahnlinie Aschaffenburg—Würzburg—Ansbach—Treuchtlingen—Augsburg, eine Linienführung, die wohl in der nächsten Zukunft zunehmende Bedeutung gewinnt. Hier sind Aufgaben gestellt, die uns als Bayern angehen, die aber darüber hinaus auch dem Großen dienen und deren Inangriffnahme maßgeblich von Bayern aus betrieben werden muß.

Eine weitere Frage ist, ob nicht hinsichtlich der beiden Städte München und Augsburg für die Zukunft der Plan erwogen werden soll, etwa eine viergleisige Linienführung gerade wegen der besonderen Verkehrsdichte in diesen Gebieten in Angriff zu nehmen. Das sind Aufgaben, die in die Zukunft weisen.

Dazu kommt noch eine vordringliche Aufgabe. Der Verlagerungsprozeß, der infolge des Bombenkrieges in den Reihen der Bewohner ganz besonders in den Randgemeinden einer Großstadt — in einer Tiefe von 40 Kilometern und mehr — eingefetzt hat, erfordert in erster Linie eine bessere Gestaltung des Vorortverkehrs. Wir haben immerhin noch die Tatsache zu verzeichnen, daß 40 Prozent der Einwohner der Großstädte als Evakuierte im Umkreis ihrer bisherigen Heimatstadt wohnen und täglich von und zu der Stadt in Ausübung ihrer Tätigkeit fahren. Die Verkehrsverhältnisse sind gerade im nächsten Umkreis der Großstädte dringend abänderungsbedürftig. Es muß geholfen werden durch Mehreinlegung von Kleinzügen, um so die fahrplanmäßigen Züge mit ihrer unerträglich dichten Belegung zu entlasten.

Der totale Zusammenbruch im Jahre 1945 hat, wie ich bereits erwähnte, auch die zentralistisch geführte Verkehrspolitik schwer getroffen. Unsere Aufgabe muß es nun sein — das ist bitter und gleichzeitig eine Ironie —, die alten Fehler zu revidieren und den Kurs, verkehrspolitisch und planungsmäßig gesehen, nach anderen Gesichtspunkten zu steuern.

Es ist daher erforderlich — und davon hat auch der Herr Staatsminister gesprochen —, daß ein Umstellungsplan zur Gestaltung der Betriebsaufgaben schnellstens in Angriff genommen wird. Wenn beispielsweise Durchgangstrecken wie München—Hof heute zu Stichbahnen geworden sind oder Strecken wie München—Salzburg, wenn also solche Durchgangsbahnen infolge der gegebenen politischen Verhältnisse heute als Stichbahnen, als Sackbahnen qualifiziert werden müssen, so ergibt sich allein schon aus dieser Tatsache, daß man bezüglich des Zubringerdienstes andere Entwicklungen und hinsichtlich der Betriebsaufgaben, die uns aufgezweigt sind, eine andere Gestaltung anstreben muß. Wir haben eine gewaltige Umschichtung auch in der Verkehrsabwicklung gegenüber den früheren Zuständen zu verzeichnen. Darin liegt die große Aufgabe. Darin liegt aber auch die Bedeutung der Einrichtung des bayerischen Verkehrsministeriums im gegenwärtigen Augenblick.

Eine weitere Frage betrifft die Fahrplangestaltung nach den Gesichtspunkten des Bedürfnisses des Volkes und des inneren Zubringerdienstes. Es sollte nicht vorkommen, wie es vielfach noch der Fall ist, daß das fahrplanmäßige Zusammenspiel in der Zugsführung auf den Linien der Hauptbahnen und der Nebenbahnen, soweit die Anschlußzeiten in Frage kommen, nicht klappt. Es muß die Möglichkeit gegeben sein, die Anschlüsse für die Bewohner der Nebenbahngelände so zu gestalten, daß sie auch noch den letzten Personenzug oder Schnellzug von der Hauptbahn weg zur Weiterfahrt in ihre Heimat erreichen können. Im inneren Verkehr müssen die Dinge eine entsprechende fahrplanmäßige Gestaltung finden. Das ist ein starkes Bedürfnis, und darüber bestehen draußen in der Öffentlichkeit allgemeine Klagen, daß oft nur wegen einer Zeitspanne von 3 bis 5 bis 10 Minuten der Anschluß an die Nebenbahn oder umgekehrt nicht mehr erreicht werden kann.

Die Frage Bahn, Wasserstraßen, Post, Kraftverkehr hat in den letzten 20 bis 30 Jahren jeden Verkehrspolitiker beschäftigt. Hier muß grundsätzlich eine Lösung gesucht und auch der Zubringerdienst im Interesse des Warenaustausches möglichst vervollkommen werden. Bei der Regelung des Verkehrs muß ohne Rücksicht darauf, um welche Verkehrsmittel es sich jeweils handelt, als oberster Gesichtspunkt gelten, daß nicht ein Gegeneinander, nicht ein wilder Konkurrenzkampf entsteht, sondern ein sinnvolles Nebeneinander der schienengebundenen Fahrzeuge, der das Wasser befahrenden Schiffe und der modernen Fahrzeuge wie der Kraftwagen, eine gegenseitige Einflussmöglichkeit gesucht und gefunden wird. Gegenüber den Verhältnissen vor 20 Jahren ist bereits eine wesentliche Besserung und ein wesentlicher Fortschritt zu verzeichnen. Wir wollen nur wünschen, daß alle diese Verkehrsmittel entsprechend dem Grundsatz, dem Ganzen durch eine saubere Organisierung des Verkehrsnetzes zu dienen, ihren reibungslosen Einsatz nebeneinander finden. Eine Ordnung in der Zuständigkeit sowohl bei der Gestaltung des Güter- und Personenverkehrs als auch des Fern- und Nahverkehrs ist hier in der Form einer Rechtsordnung und Betriebsordnung für die einzelnen Träger des Verkehrs anzustreben.

Nun noch eine Bemerkung zur Betriebsform. Bahn, Post, Wasserstraßen waren in unserer Heimat

(**Kaiser [CSU]**)

von Anfang an Staatsbetriebe im Gegensatz zu anderen Ländern wie England, Frankreich oder Amerika. Dort haben Privatunternehmer und Privatgesellschaften die Eisenbahntwicklung bestimmt. Bis in die heutige Zeit hat man beispielsweise sowohl in Frankreich wie in Amerika und England mehrere Eisenbahngesellschaften, die schon in Friedenszeiten die Verkehrsbetriebe leiteten und die Volkswirtschaft im Zubringerdienst bedienten. In Deutschland hat man seit 1835 von der Staatsseite her die Verkehrsbetriebe als Staatsbetriebe entwickelt. Wir haben also einen ganz anderen Entwicklungsgang, als er in den westlichen Ländern zu verzeichnen ist. Wir sehen aber interessanterweise, daß im Westen die Sozialisierung der Verkehrsbetriebe in Angriff genommen und in England und Frankreich durchgeführt wird. Wir beobachten aber zugleich in dem typischen Lande der verstaatlichten Verkehrseinrichtungen, nämlich in Deutschland, eine gewisse Tendenz zur Entstaatlichung und Zurückdrängung des staatlichen Einflusses auf die Verkehrsbetriebe. Die Gegenwart läßt bereits wieder Anzeichen erkennen, die auf die Einführung einer Art gemischtwirtschaftlicher Form bei der Gestaltung der Reichsbahn hindeuten. Ich warne davor, und zwar deshalb, weil sich die staatlichen Verkehrsbetriebe bis zum heutigen Tage bewährt haben. Ich warne aber auch davor, das Personal dieser Betriebe von seiner bisher mehr gehobenen sozialen und rechtlichen Position als Berufsbeamte zu entfernen und es etwa schlechter zu stellen, als es in der Vergangenheit der Fall war. Denn auch daran ist bereits in dem neuen Entwurf eines deutschen Beamtengesetzes gedacht, daß Angehörige der Eisenbahn- und Postbetriebe in der Zukunft hauptsächlich als Angestellte und nicht mehr als Berufsbeamte in ihrer Position geführt werden sollen. Ich möchte es bei dieser Gelegenheit im Hinblick auf diese Zeit des Weltumbruchs, in der wir uns augenblicklich befinden, für jedermann, der es ehrlich mit der Demokratie meint, als nicht empfehlenswert erachten, in einem solch wichtigen Personalzweig das Berufsbeamtentum in der Masse zu beseitigen. Ich behaupte, daß das Berufsbeamtentum bei der Eisenbahn und Post so wichtig ist wie bei der Polizei; denn Eisenbahn und Post sind in ihrer Art etwas Lebenswichtiges für die große Gemeinschaft, und hier ist es nicht gleichgültig, in welchem Treueverhältnis — ob stärker oder loser an den Staat gebunden — der in diesen Dienstzweigen verwendete Arbeitnehmer zum Staate steht. Wir von der CSU treten hier für die Beibehaltung des Berufsbeamtentums in der bisherigen Form ein.

(Dr. Linnert: Die halbe Stunde ist längst herum!)

— Herr Dr. Linnert, ich werde mir gestatten, all das zu sagen, was ich zu sagen habe.

(Zuruf.)

— Wir sind zwei Redner.

(Erneuter Zuruf.)

— Wir sind auch eine stärkere Partei wie Sie.

(Erregte Zurufe. — Dr. Linnert: Ich habe an sich nichts dagegen, aber es liegt ein Beschluß des Ältestenrats vor.)

I. **Vizepräsident:** Herr Abgeordneter, ich darf bitten, allmählich zum Schluß zu kommen.

**Kaiser (CSU):** Ja, ich kann nur nicht sofort abbrechen.

Gestatten Sie mir noch einige wenige grundsätzliche Bemerkungen zur Frage des Hoheitsrechtes, zur Frage der Polizeihohheit, zur Frage des Betriebsrechtes! Der Herr Staatsminister für Verkehrsangelegenheiten Frommknecht hat mit Recht den Standpunkt vertreten, daß, nachdem ein Reich im Augenblick nicht existiert, die im Jahre 1920 an das Reich übergebenen Souveränitätsrechte der Länder wie das Hoheitsrecht auf Bahn und Post, das Betriebs- und Baurecht, kurzum alle diese Hoheitsrechte nun eigentlich wieder an die Länder zurückgefallen sind. Nach unserer Auffassung ist im Augenblick im Hinblick auf die politischen Verhältnisse das Verkehrsministerium gerade hier auf diesem Gebiete stärker autorisiert als etwa der Rat in Bielefeld. Die Frage wird in absehbarer Zeit die einzelnen Fraktionen und das hohe Haus beschäftigen. Wir von der CSU erklären uns mit der Auffassung, der der Herr Staatsminister Ausdruck verliehen hat, vollinhaltlich einverstanden.

Zum Schluß, Herr Staatsminister, noch einige Worte! Es ist mir ein Bedürfnis, Ihnen für Ihre Statrede und ganz besonders für das klar umrissene staatspolitische und betriebliche Programm, das in dieser Statrede zum Ausdruck kam, zu danken. Schreiten Sie weiter auf diesem Wege und wahren Sie hier die Belange des bayerischen Volkes und Staates! Der Unterstützung meiner Fraktion sind Sie sicher.

(Beifall bei der CSU.)

I. **Vizepräsident:** Das Wort hat der Herr Abgeordnete Dr. Linnert.

Dr. **Linnert (FDP):** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! „Viel Geschrei und wenig Wolle!“ kann man wohl zu der Statrede sagen, die der Verkehrsminister gehalten hat.

(Lebhafte Zustimmung bei der FDP.)

Wenn der Herr Abgeordnete Kaiser, mein Vorredner, erklärt hat, daß der Eisenbahnverkehr, der Postverkehr und dergleichen so außerordentlich wichtig auch für die Eigenstaatlichkeit Bayerns sei, so bitte ich ihn, einmal das Manuskript des Herrn Verkehrsministers durchzusehen, das 67 Seiten umfaßt — es ist die längste Statrede, die wir bisher im Landtag gehört haben —, und er wird finden, daß 30 Seiten sich allein beschränken auf die Automobilproduktion und die Verteilung und 10 Seiten auf die Wasserstraßen. Für Post und Bahn bleiben also auch nur etwa 30 Seiten übrig.

(Hört, hört! bei der FDP.)

Man kann wirklich sagen, daß hier ein Ministerium besteht, das eigentlich nur die Automobilzuteilung zu verwalten hat, und selbst da ist es nicht ganz zuständig; denn schon bei den Reifen hört die Vollmacht auf und auch beim Benzin — das steht darin — hört sie gleichfalls wieder auf. Wenn ein Ministerium überflüssig ist, dann ist es dieses Verkehrsministerium; denn wir brauchen es nicht, auch schon aus dem Grunde, weil es auch im inneren Eisenbahnverkehr Bayerns restlos versagt hat.

(Beifall bei der FDP.)

Wir haben im Ältestenrat beschlossen, daß jede Fraktion nur eine halbe Stunde zu reden hat. Wenn das der Ältestenrat, in dem ja auch die größten Fraktionen die meisten Stimmen haben, beschließt, dann

(Dr. Linnert [FDP])

sollten wir so viel parlamentarische Disziplin haben, daß wir uns auch daran halten; denn sonst haben solche Beschlüsse des Ältestenrats ihren Sinn verloren. Das gilt für die großen Fraktionen genau so wie für die kleinen.

I. **Vizepräsident:** Herr Abgeordneter, ich mache darauf aufmerksam, Ihr Herr Redner hat die Zeit um 5 Minuten überschritten!

(Dr. Linnert: Ja, es kommt aber noch ein Redner der CSU.)

— Das wollen wir erst abwarten. Ich bitte weiterzufahren.

Dr. Linnert (FDP): — Vorläufig ist er gemeldet. Ich habe ja nichts dagegen, aber der Ältestenrat soll dann nichts Derartiges beschließen. Beschlüsse, die nicht gehalten werden, sind überflüssig.

Wenn ich auf das eingehe, was uns hier am allermeisten beschäftigt, nämlich auf den Eisenbahnverkehr, so erlaube ich mir, Ihnen einmal einige graphische Darstellungen zu bringen, die Ihnen zeigen sollen, wie unsere hauptsächlichsten Industriegebiete, nämlich Franken und Oberpfalz, von der Eisenbahn heute behandelt werden. Ich habe, um Ihnen das sinnfällig darzustellen, hier graphische Zeichnungen der Industrie- und Handelskammer Nürnberg erstellen lassen, aus denen Sie selbst ein Bild gewinnen können. Das sagt mehr als Worte.

(Es werden graphische Darstellungen aufgezeigt.)

Wenn Sie sich die erste Karte mit der Überschrift „Stuttgart“ ansehen, so bitte ich, einmal auf die Verbindungen Münchens zu achten. Und sehen Sie sich demgegenüber die Verbindungen von Nürnberg, Hof usw. an! Ich kann mich kurz fassen, weil diese Bilder für sich sprechen.

Wir nehmen die zweite Karte: Frankfurt. An den hier aufgezeigten Verbindungen können Sie deutlich erkennen, wie unser größtes Industriegebiet in der größtlichen Weise vernachlässigt ist. Sehen Sie sich das Bild nur an! Dabei dürfen wir ja auch nicht vergessen, daß wir heute in Bayern das größte Interesse daran hätten, daß gerade diese Gebiete, die im Norden an die russisch besetzte Zone grenzen und im Osten an die Tschechoslowakei, uns zugeführt werden. Das wäre doch eine vordringliche Aufgabe der Eisenbahn.

Sehen Sie sich die dritte Karte an! Das ist die Verbindung des nördlichen Teils zum südlichen Teil, von Bayern zu dem Hauptindustriegebiet an der Ruhr über Köln. Sehen Sie sich diese Bilder an und betrachten Sie einmal das nördliche Bayern! Schließlich ist doch Nürnberg unsere größte Industriestadt. Beachten Sie alle diese Verbindungen! Herr Kollege Kaiser sprach von Stettin und den übrigen Häfen, zu denen wir heute keine Verbindung mehr haben. Infolgedessen wäre es dringend notwendig, daß wir wenigstens zu den Gebieten, mit denen wir noch Verbindung haben, diese Verbindung auf das allerbeste ausgestalten.

Schauen Sie nun einmal die Verbindungen hinauf nach Bremen und Hamburg an! Ich bemerke nebenbei, daß die Industrie- und Handelskammer auch Photokopien hat herstellen lassen.

Meine Damen und Herren! Diese Bilder sprechen für sich. Dazu braucht man wirklich nicht mehr viel zu sagen. Es ist erschütternd.

Die Zeit reicht eigentlich nicht aus, um auf Einzelheiten einzugehen. Aber betrachten Sie sich einmal den Nah- und Vorortsverkehr auf verschiedenen Linien innerhalb Oberfrankens! Sie sehen, wie die größte Stadt Oberfrankens Hof und die zweitgrößte Stadt Coburg behandelt wird. Fragen Sie jeden Abgeordneten, der von dort herunter kommt, und Sie werden erfahren, wie sie benachteiligt sind. Die Züge hören zum Teil in Nürnberg oder Lichtenfels auf. Dann besteht keine Verbindung mehr weder westlich nach Coburg, noch nördlich nach Kronach, noch in der Richtung Kulmbach oder Hof. Nun weiß ich genau, daß diese Zustände hauptsächlich durch die Teilung Deutschlands in vier Zonen mit herbeigeführt wurden. Aber um so mehr wäre es Aufgabe eines Verkehrsministeriums, das nicht schläft, sondern wacht, sich um diese Verhältnisse zu kümmern und aktiv einzugreifen. Nun sehen Sie sich diese Statrede an, ob in diesen 67 Seiten irgendwie darauf hingewiesen wird! Das wird vollkommen vernachlässigt. Wenn man schon immer von der Eigenstaatlichkeit Bayerns spricht, dann sollte man doch auch dafür Sorge tragen, daß dieser Eigenstaatlichkeit auch im Verkehr genügender Nachdruck verliehen wird. Davon merkt man aber hier gar nichts.

Beim Eisenbahnwesen wäre im übrigen auch darauf hinzuweisen, wie schlecht die Abgeordneten in den Eisenbahnen behandelt werden.

(Lebhafte Zustimmung.)

Wir haben erst heute morgen wieder Gelegenheit gehabt, uns darüber zu beschweren. Ich kann Ihnen sagen, daß ein Eisenbahnbeamter gegen unseren Kollegen Abgeordneten Dr. Korff tätlich geworden ist.

(Hört, hört!)

Ich muß weiter feststellen, daß das Verkehrsministerium eine Verordnung herausgegeben hat, wonach Abgeordnete kein Dienstabteil mehr benützen dürfen. Obwohl wir im Landtag Vertreter des Volkes sind und den Staat repräsentieren, haben wir nicht einmal in so kleinen Dingen, wie sie hier gegeben sind, etwas zu sagen. Wir müssen uns im Gegenteil von einem Minister erklären lassen, daß er die Beschlüsse des Landtags „durchführen“ wird. Ich glaube, das wäre in einem anderen Parlament ein unmöglicher Satz. Und so ist es auch hier.

Meine Damen und Herren! Ich will mich sehr kurz fassen, weil mein Parteifreund Stiller noch zum Automobil- und Eisenbahnwesen im Rahmen dieses Stats sprechen will. (Zurufe.)

— Wenn Sie sich einmal die Dienstabteile daraufhin anschauen, wer darin sitzt — —

(Erregte Zurufe.)

— Man weiß es, aber davon wird nicht gesprochen. Da sitzen Frauen drin; man will wahrscheinlich nicht sehen lassen, daß sie gehamstert haben. Wollen wir uns hier doch deutlich ausdrücken! Abgeordnete werden — mir ging es vorgestern genau so — ins Kriegsbeschädigten-Abteil verwiesen. Ich wußte es nicht, sonst wäre ich nicht hineingegangen. Der Effekt ist natürlich vielfach nicht ausgeblieben. Ich erinnere auch an den Fall des Kollegen Herrmann, wo es beinahe zu Tätlichkeiten gekommen wäre.

(Hört! und lebhafte Zurufe.)

So werden Abgeordnete, Vertreter des Volkes behandelt. Hier sollte man sich kümmern und nicht

(Dr. Einnert [FDP])

bloß zuzuhauen und hinterher billige und lahme Erklärungen abgeben.

Das Telefonwesen, das zum Postwesen gehört, ist mit einem Staatssekretariat vertreten. Ich glaube, daß der Herr Staatssekretär sich in diesem Ministerium ebenso bewährt hat wie vorher im Wirtschaftsministerium.

(Zustimmung bei der FDP.)

Wie das Telefonwesen aussieht, das erlebt jeder von Ihnen hier mit. Es ist dem Landtagsamt nicht möglich, die nötigen Telefone zu beschaffen.

(Erregte Zurufe.)

Das ist doch unerhört. Wozu sind denn Minister und Staatssekretär vorhanden? Wenn sie sich darum nicht kümmern, dann brauchen wir sie nicht.

Sie werden verstehen, daß wir den Antrag eingebracht haben, das Verkehrsministerium aufzulösen. Das bißchen, das hier zu verwalten ist und noch dazu einen ungeheuren Papieraufwand erfordert, kann weiß Gott auch ein Regierungsdirektor im Wirtschaftsministerium machen.

(Beifall bei der FDP.)

Es ist 25 Jahre lang so gegangen, warum soll es heute nicht mehr so weitergehen? Wir wissen ganz genau, daß wir im Staatshaushalt sparen müssen, daß wir uns von der Papiergeldinflation, die auch im Staate wie bei jedem Privatmann herumspukt, endlich einmal freimachen müssen und daß wir Sorge tragen müssen, bei Zeiten mit dem Sparen anzufangen. Ich glaube daher, unser Antrag, das Verkehrsministerium aufzulösen, ist berechtigt.

Das gleiche gilt für den nächsten Teil, nämlich für die Schifffahrtsverwaltung. Bitte, machen Sie sich doch einmal die Mühe und lesen Sie die 10 Seiten über die Schifffahrtsverwaltung durch! Es steht doch drin, daß wir nichts zu sagen haben. Sollten wir in Wirklichkeit die Eigenstaatlichkeit wieder einführen: Ein Stück vom Main gehört dann zu Baden, ein anderes Stück vom Main zu Bayern. Sollen wir solche Dinge wieder anfangen? Ich glaube, darüber sollten wir hinaus sein. Wir sollten danach trachten, daß wir unseren Einfluß, den wir in den zentralen Behörden, also im Wirtschaftsrat, in Minden und in Bielefeld, gewinnen müssen, entsprechend verstärken. Aber, meine Damen und Herren, mit diesem Ministerium werden wir allerdings wenig Einfluß in diesen Behörden haben!

(Sehr gut!)

Da brauchen wir andere Männer und andere Kräfte als die, die jetzt vorhanden sind; sonst werden wir natürlich immer als Stiefkind im Verkehrswesen behandelt werden.

Meine Damen und Herren! Wir haben noch zwei Anträge eingebracht, die leider durch irgendeinen Umstand —

(Dr. Dehler: Liegen vor!)

— Sie liegen also jetzt vor; vorhin waren sie noch nicht da. — Der eine bezieht sich auf die Tankausweise. Meine Damen und Herren, Bayern ist das einzige Land in der US-Zone, das heute noch Tankausweise gegen Gebühren ausgibt. Weder in Württemberg-Baden noch in Hessen ist das der Fall. Ich weiß, daß man z. B. in Nürnberg das Straßenverkehrsamt, das bis 1948 7 oder 8 Beamte hatte, heute mit 59 Beamten besetzt hat — hören Sie:

59! —, und in der Hauptsache deswegen, weil man Tankausweise alle Monate ausstellen muß. Dabei wird doch jeder Wagen von der Polizei nach der Nummer kontrolliert! Diese Tankausweise sind überflüssig wie ein Kropf und gehören weg. Deswegen haben wir den Antrag gestellt, diese Tankausweise abzuschaffen. Ich bitte, daß wir nach diesem Antrag die Tankausweise, die nur eine Belästigung der Autofahrer darstellen und bezwecken, daß irgendwelche Gebühren eingehamstert werden, endlich beseitigen.

Das nächste, das wir eingebracht haben — es ist noch nicht verteilt —, ist die Beschwerde darüber, daß die Eisenbahner für sich noch besondere Kohlenzuweisungen erhalten, wobei ich allerdings nicht genau weiß, ob hierfür das Verkehrsministerium zuständig ist oder ob das von Minden/Bielefeld ausgeht. Sie wissen alle, wie schwer wir uns tun, als Abgeordnete einmal ein paar Zentner Kohle zu bekommen; aber die Eisenbahner erhalten eigene Kohlenzuteilungen. Deshalb haben wir eine Anfrage an das Verkehrsministerium gerichtet, uns Aufklärung zu geben, wie es sich mit diesen Kohlenzuteilungen verhält.

Ich habe eines vergessen, das möchte ich zum Schluß noch nachholen. Gleiche Beschwerden, wie ich sie Ihnen von Franken über Oberbayern vorgebracht habe, liegen auch aus Schwaben vor. Man hat lange Zeit überhaupt keinen Eil- oder Schnellzug auf der Strecke Augsburg—Lindau gehabt; und als man einen Zug einführte, da hat man ihn so gelegt, daß er vormittags in München weggeht und nachmittags oder abends vom Allgäu wieder zurückfährt. — Ich möchte Ihnen eigentlich den Brief vorlesen, der von einem großen Industriewerk ausgeht. — Man hat also den Münchnern Gelegenheit gegeben, sich da unten Butter und Eier und was es sonst im Allgäu gibt zu besorgen; aber man hat sich nicht die geringste Mühe genommen, zu ermöglichen, daß auch die Leute aus dem Allgäu, aus Schwaben, in einem Tag von München zurückkehren können. Hier sehen Sie, wie sinnvoll und plandoll dieses Ministerium arbeitet! Es ist doch ganz selbstverständlich, daß man, wenn schon eine Landeshauptstadt, wie es München ist, den Anspruch erhebt, alle Zentralbehörden zu umfassen, dann den Leuten draußen die Gelegenheit gibt, nach Möglichkeit an einem Tag hin- und zurückzukommen. — Es find in diesem Brief ein paar ganz kräftige schwäbische Ausdrücke enthalten, die vielleicht die Stimmung etwas beeinflussen könnten. Aber ich möchte Ihnen dieses Beispiel nur bringen, um Ihnen zu zeigen, wie mangelhaft dieses Verkehrsministerium arbeitet.

Es liegt eine ausgezeichnete Denkschrift der Industrie- und Handelskammer Bayreuth vor; auch darüber wäre zu reden. Sie müssen diese Dinge nur einmal selbst erleben! Sie müssen einmal da droben viel fahren müssen; dann sehen Sie das! Wir bekommen einen Regierungssitz in Bayreuth. Dieser Regierungssitz liegt so ungünstig wie nur etwas: man muß über Bamberg und über Neuenmarkt-Wirsberg herumgondeln oder über Nürnberg herumfahren. Ich will Sie damit nicht aufhalten; es wäre dazu viel zu sagen. Wenn Herr Kaiser recht hätte, daß wir dieses Verkehrsministerium brauchen, dann wäre es allerdings höchste Zeit, daß hier eine Reform an Haupt und Gliedern erfolgte.

(Bravo-Rufe und Beifall links.)

**I. Vizepräsident:** Mittlerweile ist uns folgender Antrag der FDP vorgelegt worden:

Der Landtag wolle beschließen:

Die Tankausweise sind sofort abzuschaffen. Begründung: In der US-Zone hat allein Bayern Tankausweise beibehalten, während Württemberg-Baden und Hessen keine Tankausweise haben. Der Tankausweis hat an sich jede Bedeutung verloren, seitdem die Polizei regelmäßig die polizeilichen Kennzeichen jedes nichtbetankten Fahrzeugs einzieht. Es kann mit dieser Abschaffung ein großer bürokratischer Aufwand, der jeden Monat neu anfällt, erspart werden. Auch für die Kraftfahrer selbst würde die zeitliche und finanzielle Inanspruchnahme endlich beseitigt.

Das Wort hat der Herr Abgeordnete Stiller.

**Stiller (FDP):** Hohes Haus, meine Damen und Herren! Die Tatsache einer zwar formal gut aufgesetzten Rede, eines besonders großen Umfangs dieser Rede und deren graue Verwaltungstheorie kann über die Praxis, die in vielen Fällen ganz anders aussieht, nicht hinwegtäuschen. Es ist gut, wenn ein bayerisches Verkehrsministerium bayerische Interessen vertritt. Es ist aber nicht richtig, wenn aus einem Briefverkehr und einigen Verhandlungen ohne Zuständigkeiten, wodurch ein Signalamt hier in Bayern verbleibt, ein Staatsakt gemacht wird, der in den Landtagsdrucksachen erscheint. Es ist nicht richtig, wenn über jeden Brief, den das Verkehrsministerium in bizonalen Angelegenheiten an die betreffenden Stellen richtet, gleich der Verkehrsausschuß beraten muß; wenn das jedes andere Ministerium so machen und all seine Briefe an die Ausschüsse schicken würde, um damit zu demonstrieren, wir haben doch etwas zu tun, wo kämen wir denn da hin?

Der Verkehr vermischt in dieser ganzen Rede eines: Der Verkehr ist nicht eine bayerische Angelegenheit und auch nicht eine bizonale bzw. bizonale Angelegenheit allein; der Verkehr ist eine internationale Angelegenheit.

(Oho! rechts.)

Ich bedauere diese Engstirnigkeit, Herr Staatsminister, daß in dieser ganzen Rede davon nicht mit einem Wort die Rede ist. Eine solche Rede zeugt nicht von Weitblick. Der Verkehr ist auch nichts vollkommen Selbständiges, das aus dem Rahmen aller übrigen wirtschaftlichen und staatspolitischen Gepflogenheiten herausgehoben werden kann. Der Verkehr ist ein Diener der Wirtschaft und eines der wichtigsten Mittel zur Durchführung der Wirtschaft des Landes. In dieser ganzen Rede sind 24 Seiten allein der Eisenbahn gewidmet, während das bayerische Verkehrsministerium im Punkte Eisenbahn gerade seit der letzten Zeit keinerlei Zuständigkeit mehr hat und sich, wenn es die Interessen Bayerns vertreten will, auf Briefe und Verhandlungen beschränken muß.

Um des weiteren auf einige Punkte der Rede im Detail einzugehen: Das Verkehrsministerium erwähnt die besonders gute Durchführung des letzten Herbstverkehrs. Hierzu möchte ich Ihnen folgendes sagen: Das Bayerische Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten hat es sich geleistet, bei einem Ernteeumfang von rund 65 Prozent des Vorjahrs für den letzten Herbstverkehr die Riesensumme von 30 Millionen Litern Treibstoff von der Militärregierung anzufordern. Gebraucht wurden rund 1,4 Millionen.

Die Landesstelle für Mineralöle, das Wirtschaftsministerium und die höheren Offiziere der Militärregierung haben diese Forderung als lächerlich übertrieben empfunden. Meine Damen und Herren, solche Sachen sind wichtig; wenn ein verantwortliches bayerisches Ministerium an die verteilende Militärregierungs-Behörde mit Forderungen herantritt, die diese Stelle als lächerlich empfindet, dann ist das Vertrauen in weitere Forderungen, die wir erheben, vollständig geschmälert. Die Militärregierung meint dann in Zukunft, alle Forderungen sind etwa 25fach zu hoch gestellt. Ich bitte, diesen Punkt zu bedenken.

Als weiteren Punkt erwähnt das Verkehrsministerium, daß es gegen Korruptionsercheinungen alles Nötige unternommen hat. Ich bitte, Herr Staatsminister Frommknecht, in Details zu erklären: Was hat das bayerische Verkehrsministerium bis heute gegen die Korruption in den Straßenverkehrsbehörden unternommen, und wer ist aus diesem Grunde vom Verkehrsministerium entlassen worden? Wir wollen hier keine allgemeinen Reden, sondern der Landtag verlangt eine Aufklärung darüber. Es stimmt im übrigen nicht, daß 1000 Beschwerden vorliegen. Die Zahl der Beschwerden ist 5000. So gut ist das Verkehrsministerium unterrichtet!

Ich möchte außerdem feststellen: Die Zustände im Kraftfahrzeugpark Infanteriestraße in München, nämlich das dortige tatsächliche Verschwinden von Hunderten von Kraftfahrzeugen — deren genaue Zahl muß seit etwa 3 Monaten vorliegen, da das Finanzministerium den Betrag für die verschwundenen und verschobenen Kraftfahrzeuge bezahlen muß — haben bis Mitte des Jahres 1947 gedauert und sind nicht damit zu bemänteln, daß sie angeblich vor dem Dezember 1945 gelegen wären.

Zum Kompensationsabkommen Saar, das in der Rede des Herrn Ministers noch als ein großes Geschäft für Bayern geschildert wird, möchte ich feststellen: Ich halte meine Behauptungen aufrecht, daß außerhalb dieses Kompensationsabkommens unter den Augen des Verkehrsministeriums noch für eine Viertelmillion Mark wertvolle Kraftfahrzeugwracks nach dem Saargebiet angeblich kompensiert wurden. Und heute, nach zwei Jahren, will das Verkehrsministerium eine neue Bewirtschaftung der Altteile einführen: Herr Staatsminister, hätten wir in den zwei Jahren etwas energisichere Maßnahmen gegen das Verschwinden dieser Werte in unsichtbare Kanäle ergriffen, dann bräuchten wir heute keine neuen Maßnahmen in der Kraftfahrzeugbewirtschaftung zu ergreifen.

Dann werden im Rundfunk durch das Verkehrsministerium Zahlenangaben gemacht, nach denen die Umschlagglüter im Straßenverkehr im Jahre 1947 angeblich teilweise bis zu 60 und mehr Prozent höher liegen sollen als im Jahre 1946. Meine Damen und Herren, der Landwirtschaftsminister und jeder gewöhnliche Sterbliche weiß, daß der letzte Ernteeumfang wesentlich geringer war als der des Jahres 1946. Wie wollen Sie glaubhaft machen, daß ausgerechnet in einer Zeit, in der nur 60 bis 65 Prozent der Erntegüter zu befördern sind, die Transportzahlen auf einmal höher sein sollen? Ich kann mir nur vorstellen, daß die Statistiken des Verkehrsministeriums nicht stimmen.

Ein weiterer Punkt ist der Fernverkehr. Sämtliche Maßnahmen, die das Bayerische Staats-

(Stiller [SP])

ministerium für Verkehrsangelegenheiten bis heute dazu getroffen hat, sind nichts anderes als eine systematische Unterdrückung des für jedes Land der Welt wichtigen Fernverkehrs.

(Zuruf: Landwirtschaft!)

Der Fernverkehr auf der Straße, der vorwiegend mit Kraftfahrzeugen über 10 Tonnen betrieben wird, ist in Bayern so unterdrückt, daß auf unseren bayerischen Straßen fast nur Fernverkehrsunternehmen der britischen Zone (sehr richtig! links)

oder des Auslandes fahren. Das kann sich jeder Abgeordnete, der sich mit dem Kraftfahrzeug auf den Straßen bewegt, jeden Tag ansehen. Bitte, meine Herren, achten Sie darauf, wenn Sie in den nächsten Tagen Fahrten im Kraftwagen unternehmen; schauen Sie sich die Schilder an den Lastwagen an! In modernen Ländern, wie in Amerika, wird das größte Augenmerk auf dieses Gewerbe der Zukunft gerichtet. Durchgangs-Fernverkehrslinien durch ganz Amerika werden errichtet. Durchgangs-Transitlinien durch Europa gehören her, und nicht eine Unterdrückung des Fernverkehrs in Bayern! Nennen Sie mir eine Maßnahme innerhalb des bayerischen Verkehrsministeriums, Herr Staatsminister, die nicht dazu angetan gewesen wäre, diesen Fernverkehr zu unterdrücken! Wenn man sich darauf beruft, daß die Besatzungsmacht das wünschen sollte, so ist, meine Damen und Herren, nicht immer gesagt, daß alles, was die Besatzungsmacht wünscht, für uns von Vorteil ist und daß wir uns nicht gegen manches wehren müssen.

Es gäbe hierzu noch vieles zu sagen, aber die Zeit ist zu beschränkt; ich will darauf nicht eingehen. Ich möchte noch einen Punkt erwähnen: Die Beantwortung von Landtagsanfragen. An das Bayerische Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten wurden von Dr. Linnert und Fraktion die Anfragen gerichtet:

Ist der Staatsregierung bekannt, welche Gründe für die im Monat Oktober durchgeführten Kürzungen der Treibstoffzuteilung für den zivilen Verkehr und für die Stilllegungen von Wagen vorlagen? Ist es richtig, daß in Wirklichkeit die Kraftstoffzuteilungen für Bayern nur für Benzin um 4 Prozent, für Diesel um 6 Prozent gekürzt worden sind? Was gedenkt die Staatsregierung zu tun, um zu vermeiden, daß nichtzuständige untergeordnete Behörden durch unrichtige Mitteilungen und unbegründete Maßnahmen die Öffentlichkeit weit über die Grenzen Bayerns hinaus beunruhigen?

Was war seinerzeit geschehen? Es sind Artikel in der gesamten deutschen Presse erschienen, daß in Bayern auf Grund der Äußerung eines Fahrbereitschaftsleiters der Treibstoffverbrauch um 50 Prozent gekürzt werden muß. Das Wirtschaftsministerium hat korrekt auf diese Anfrage geantwortet und bestätigt, daß die Treibstoffzuteilung nicht gekürzt, sondern sogar erhöht wurde; es hat ferner erwähnt, daß den Rest der Anfrage das Verkehrsministerium zu klären hat. Das Verkehrsministerium hat heute, nach 7 Monaten, noch nicht auf diese Anfrage geantwortet.

Es könnte darüber noch eine Stunde geredet werden. Lassen Sie mich jetzt, bitte, zu dem Antrag der SPD betreffend die falschen Etatsummen kom-

men! Wir haben heute über den Etat des Verkehrsministeriums zu beraten. Ich mache Sie hiermit in aller Form darauf aufmerksam, daß, was sich bisher kein Minister der bayerischen Staatsregierung geleistet hat, der Etat dieses Ministeriums in einem Umfang falsch ist, der höher ist als der gesamte Etat dieses Ministeriums.

(Hört, hört!)

Ich bitte Sie, die Zahlenbelege zur Kenntnis zu nehmen.

Das Straßenverkehrshauptamt Schwaben in Augsburg hat neben seiner Tätigkeit noch eine sogenannte Kraftfahrzeugverwertungsstelle gehabt. Hier schwebt seit 2½ Jahren der Streit, ob diese Kraftfahrzeugverwertungsstelle staatlich oder privat ist. Die bayerische Staatsregierung hat in einer Erklärung des Finanzministeriums und des Verkehrsministeriums dem Landtag auf eine Anfrage der SPD-Fraktion mitgeteilt, daß die Stelle staatlich ist. Die Straßenverkehrshauptämter erscheinen im Etat des Verkehrsministeriums. Der Verwaltungsgewinn, der in den Etat hineingehört, der Verwaltungsgewinn dieser Dienststelle kann nach Mitteilung des Verkehrsministeriums bis heute nicht festgestellt werden, da die Buchführung in einem solch chaotischen Zustand ist, daß man genaue Feststellungen noch nicht pflegen kann und noch einige Monate warten muß. Es ist untragbar, daß der Verwaltungsgewinn dieser Stelle von 2½ Millionen, nach den Schätzungen der amtlichen Stellen — Verkehrsministerium, Finanzministerium und der Dienststellenleiter selbst —, einfach im Etat nicht erscheint. Herr Staatsminister, das geht nicht; wir können nicht 2½ Millionen als Gegenwert hier im Etat nicht erscheinen lassen.

Ein zweiter Fall: Die staatliche Dampfschiffahrt auf dem Ammer- und Würmseesee. Der Herr Staatsminister für Verkehrsangelegenheiten hat vor einer halben Stunde in seiner Rede erklärt, daß der Gewinn der staatlichen Dampfschiffahrt 1,5 Millionen Mark beträgt. Ich bitte Sie, hiermit die Zahlen des Etats zu vergleichen. Bei der staatlichen Dampfschiffahrt auf dem Ammer- und Würmseesee betragen die Einnahmen für 1947 714 000 Mark; in beiden Fällen handelt es sich um die Bruttobeträge. Meine Damen und Herren, das dürfte und darf sich ein Minister nicht leisten, daß er dem Landtag einen Etat einreicht, in dem in diesem Fall eine Summe wieder um 800 000 Mark falsch ist.

So geht das weiter. Der Etat der Straßenverkehrsdirektion München ist einer der kräftesten Fälle. Der Aufwand für die Straßenverkehrsdirektion München beträgt 707 500 Mark für das Jahr 1947, 653 000 Mark für das Jahr 1946, also eine Erhöhung um fast 15 Prozent.

Hier, bitte, die amtlichen Zahlen dieser Dienststelle über den Arbeitsumfang der zwei wichtigsten Dezernate, die 60 Prozent der Ausgaben verschlucken:

Kraftfahrzeugübergabungen:

1946 7356, 1947 2318, das sind 30 Prozent;

Kraftfahrzeugverkäufe Abteilung II:

1946 1647, 1947 874, das sind 50 Prozent;

Kraftfahrzeugverkäufe Abteilung VI:

1946 1293, 1947 545, das sind 40 Prozent.

Setzt der kräfteste Posten:

(Stiller [FDP])

Ersatzteil-, Maschinen- und Materialverkäufe:  
1946 568 Positionen und 1947 62 Positionen,  
das sind 11 Prozent des Arbeitsumfangs von  
1946.

Der Herr Abgeordnete Wimmer ist seinerzeit bei der  
Etatberatung im Ausschuß, als ich dies bemerkte und  
dabei allerdings für meine Fraktion die Erklärung  
abgab, daß ich erst um die Mittagszeit gerufen wurde,  
um Herrn Dr. Dehler zu vertreten, sofort darauf ein-  
gegärigen und hat gesagt: Wenn diese Sachen stimmen,  
darf das nicht durchgehen. Ich war in der Etatsitzung  
des Ausschusses nicht in der Lage, diese Zahlen sofort  
zu belegen, da ich mittags erst die Akten in die Hand  
bekam. Ich habe außerdem von den letzten großen  
Zahlen — die fehlenden 800 000 Mark bei der staat-  
lichen Dampfschiffahrt und die 2½ Millionen beim  
Straßenverkehrshauptamt Augsburg — den einen Fall  
erst heute und den anderen in den letzten 14 Tagen  
erfahren, so daß es uns nicht möglich war, im Haus-  
haltsausschuß darauf einzugehen.

Ich könnte noch einige Details schildern. Ich  
möchte mich auf einen Fall beschränken; es ist eine  
etwas kleinere Summe. Im Verkehrsministerium ist  
als Ausgabe für die Pflege, Instandsetzung, Wartung  
und Treibstoffversorgung von 8 Kraftwagen die  
Summe von 30 000 Mark aufgewendet. Bei der  
Straßenverkehrsdirektion ist für 14 Kraftwagen die-  
selbe Summe angelegt. Meine Damen und Herren,  
ein Beispiel aus der Wirtschaft! Eine Maschinen-  
fabrik, ein Industriewerk macht einen Kostenvor-  
anschlag und teilt mit, daß die Aufstellung von 8 Ma-  
schinen in einer Halle 30 000 Mark und die Auf-  
stellung von Maschinen desselben Typs, 14 an der  
Zahl, in derselben Halle auch 30 000 Mark kostet;  
wissen Sie, was mit dem Kalkulator geschieht? Der  
wird vom Chef einer jeden Firma fristlos entlassen!

Ich möchte meine Ausführungen abschließen. Ich  
hätte aber, wie gesagt, noch sehr viel zu sagen; ich  
bin nicht auf die Hälfte dessen gekommen, was ich  
zu sagen hätte. Ich glaube, meine Damen und Herren,  
die Zahlenbelege haben Ihnen gezeigt: Die Abstim-  
mung über den Antrag der FDP, daß der Haushalt  
nicht richtig ist, sondern erst richtiggestellt und an  
den Haushaltsausschuß zurückverwiesen werden muß,  
ist nicht eine Frage der Fraktionsdisziplin oder der  
Parteipolitik. Es ist die Frage, ob der Bayerische  
Landtag sich die Blamage antun will oder nicht,  
schließlich über einen falsch aufgestellten Haushalt ab-  
zustimmen. Meine Damen und Herren, ich überlasse  
die Entscheidung hierüber Ihnen.

(Beifall bei der FDP.)

II. Vizepräsident: Das Wort hat der Herr Ab-  
geordnete Herrmann.

Herrmann (SPD): Meine Damen und Herren!  
Wie wichtig der Verkehr gerade jetzt für die gesamte  
Wirtschaft ist, beweist die Tatsache, daß die notwendige  
Versorgung mit Kohle, und zwar für die Industrie  
wie für den Hausbrand, heute mehr eine Frage der  
Beförderung als der Förderung geworden ist.

Auch nach 1918 hatten wir im Verkehrswesen  
allerlei Schwierigkeiten zu überwinden. Die Ver-  
kehrsmittel waren damals abgenutzt. 1945 jedoch wa-  
ren sie nicht nur reparaturbedürftig, sondern in einem  
unglaublichen Umfang zerstört. Besonders bei dem  
wichtigsten Verkehrsträger, der Eisenbahn, ist der

Schaden ungeheuer. Wagen und Lokomotiven, durch  
Feindeinwirkung zerbombt oder ausgebrannt, füllten  
einen großen Teil der noch fahrbaren Gleise. Ein  
Teil der Fahrzeuge war einfach die Böschung hin-  
untergeworfen worden. Erinnern wir uns dazwischen  
einmal an die Zerstörungen der Bahnhofsgebäude,  
besonders aber der RMWs und der BWs! Im  
BW Nürnberg-Hauptbahnhof standen im Winter  
1946/47 die großen Dampflokomotiven im Freien.  
Das Personal mußte die Maschinen untersuchen, ölen  
usw., in den bitter kalten Tagen und Nächten, ohne  
jeden Schutz gegen Schnee, Sturm und alle Unbilden  
dieses schweren Winters. Durch gewissenhafte Pflicht-  
erfüllung gelang es, in Nürnberg alle Lokomotiven  
den ganzen Winter ohne wesentliche Frostschäden  
durchzubringen. Was hier vom BW-Personal geleistet  
wurde, ist stilles Heldentum.

Auch die wahnsinnigerweise zerstörten Brücken  
entstehen ja allmählich wieder. Es wird dann möglich  
sein, daß auch der Fahrplan eine andere Form findet,  
das heißt, daß die Züge wesentlich schneller verkehren  
können. Im Sommer, in der Zeit des Strommangels,  
mußten von Nordbayern Dampflokomotiven nach Südb-  
bayern abgegeben werden. Es wäre an der Zeit,  
an eine Rückgabe zu denken; denn auch oben fehlt  
es jetzt an Lokomotiven. Die E-Lok — das muß  
betont werden — ist einfach leistungsfähiger als die  
Dampflokomotive; sie kann, ohne daß sie bekohlt  
wird, daß sie Wasser fassen muß usw., weiterverwendet  
werden. Wir verstehen, daß auf den elektrisch be-  
triebenen Strecken jetzt eine dichtere Zugfolge durch-  
geführt wird.

Die Arbeit in den Reichsbahnausbesserungswerken,  
den Betriebswerken, dem Güterabfertigungs-, dem  
Rangier- und Bahnunterhaltungsdienst wird ungünstig  
beeinflusst durch den Mangel an Schutzkleidern und  
besonders an Schuhen. Die früheren Kontingente der  
Eisenbahn sind ihr jetzt entzogen. Trotzdem wehren  
sich die Wirtschaftsämter gegen eine Belieferung der  
Eisenbahner. Hier muß sich das Verkehrsministerium  
ordnend einschalten.

Die weitere Elektrifizierung der bayerischen  
Eisenbahnen muß mit allen Mitteln gefördert werden.  
Die Strecke Nürnberg—Regensburg ist bereits nahezu  
ganz verkabelt. Der Nürnberger Umformer genügt  
auch für die Strecke Nürnberg—Regensburg, so daß  
nur noch ein kleinerer fahrbarer Umformer in Regens-  
burg aufgestellt werden muß. Im allgemeinen sind für  
diese Strecke also nur die Fahrleitungen zu bauen.  
Die Ersparnis an Kohlen ist bereits geschildert worden.  
Der Hauptengpaß im bayerischen Eisenbahnverkehr  
liegt aber zwischen Aschaffenburg und Würzburg bzw.  
Gemünden und Würzburg. Bei dieser Strecke gilt es  
aber große Schwierigkeiten bei der Elektrifizierung zu  
überwinden, besonders beim Tunnel bei Heigenbrücken.

Der Eisenbahnverkehr — fühlbar für den einzelnen  
ist besonders der Personenverkehr — ist in Nordbayern  
gegenüber Südbayern schon immer zurückgefallen.  
Wir verkennen nicht die Bedeutung des Verkehrs im  
Oberland. Es ist falsch, zu glauben, daß wir gegen-  
über dem bevorzugten München oder Südbayern mit  
Neid erfüllt sein, nein, wir freuen uns im Gegenteil,  
daß hier der Verkehr günstiger ist. Aber so, wie der  
Eisenbahnverkehr in Nordbayern zur Zeit geregelt ist,  
kann es nicht auf die Dauer bleiben. Die Menschen  
werden in ihrer Zeit zu stark beschränkt, wenn nicht  
eine Änderung kommt. Denken wir nur an einige

(Herrmann [SPD])

Strecken: Zum Beispiel Regensburg—Hof, erst seit kurzem wieder ein Schnellzugspaar; Hof—Nürnberg, Nürnberg—Stuttgart, lange Zeit hindurch überhaupt kein Schnellzugsverkehr, erst seit kurzem ein Schnellzugspaar täglich! Bei allen anderen Strecken, wo der Verkehr früher viel dichter war, wird er jetzt außerordentlich dünn, und zwar deshalb, weil z. B. Oberfranken vorher Durchgangsgebiet war. Wir hatten die internationale Strecke nach Eger und die Strecke Regensburg—Hof—Berlin. Heute ist dieses Gebiet im allgemeinen Grenzgebiet geworden. Das gleiche gilt ja auch für den Frankenwald mit Ludwigsstadt usw. Auch in diesen Fällen müßte also unter allen Umständen etwas getan und eine Verbesserung durchgeführt werden. Von seiten der einzelnen örtlichen Stellen wird hier ja ohnedies schon gearbeitet und auf Fehler aufmerksam gemacht. Man versucht, mit Frankfurt und Stuttgart Fühlung zu nehmen. Die Gewerkschaften schalten sich bei einer Reihe von Forderungen für den Berufsverkehr mit ein. Wir hoffen deshalb, daß auch das Verkehrsministerium, soweit es das kann, die Bestrebungen dieser Gegenden in dieser Hinsicht unterstützt. Wir denken insbesondere auch daran, daß durch die Einsetzung von Triebwagen auf verschiedenen Strecken eine wesentliche Verbesserung des Verkehrs möglich wäre. Es war gerade Nürnberg, das lange Zeit die Triebwagen in größerer Zahl einsetzen konnte. Nunmehr werden allerdings die Triebwagen von allen möglichen Orten und Gegenden, von anderen Direktionen, auch außerbayerischen, abgefordert, und dadurch kommt diese Verschlechterung des Verkehrs auf unseren Strecken.

Beim Widerstand gegen den Plan eines Werkstättenabbaus hat uns das Verkehrsministerium gut mitgeholfen.

Ich will jetzt die Eisenbahn verlassen. Besonders schwere Klagen bestehen über die Zuteilung von Personenkraftwagen und mehr noch über die Zuteilung von Lastkraftwagen. Erst gestern kamen wieder Leute und erklärten, die Zuteilung erfolge nicht objektiv. In erster Linie würden nicht die Leute bedacht, denen die Wagen, die sie hatten, genommen wurden, und zwar bei Kriegsausbruch allgemein, insbesondere aber, weil sie Gegner der Nationalsozialisten waren, sondern berücksichtigt würden häufig die Leute, die zwar ein tatsächliches Bedürfnis nicht nachweisen können, die aber durch ihre politischen Verbindungen größeren Einfluß haben. Es wird insbesondere immer wieder behauptet, bei der Zuteilung von Wagen werden frühere Parteigenossen oder zum mindesten Leute, die auf alle Fälle Anhänger des Dritten Reichs waren und im Dritten Reich ihre Vorteile hatten, auch heute wieder berücksichtigt. Wir sind der Ansicht, daß die Wagen in erster Linie den Leuten zugeteilt werden müssen, die damit ihre zerstörte Existenz aufbauen können, daß sie aber keinesfalls dorthin gegeben werden dürfen, wo es auch ohne Wagen gehen kann und gehen muß.

Aber die Zuteilung von Reifen kommen ja ähnliche Klagen. Zum Teil läßt sich das Vorgebrachte nicht nachprüfen. Aber das, was einem vorgetragen wird, wirkt oft derart auf den einzelnen, auch auf den einzelnen Abgeordneten, ein, daß er sich von dem Glauben nicht losmachen kann, es gehe in der Zuteilung nicht korrekt zu.

Wir wollen keine Zentralisation des Verkehrs. Wir wollen keine Zusammenballung der Machtbefugnisse in Frankfurt. Aber wir wissen natürlich auch, daß der Verkehr heute nicht an den Ländergrenzen haltmachen kann. Ob wir uns nun so oder so einstellen, die wirtschaftlichen Notwendigkeiten zwingen uns, anzuerkennen, daß besonders auf dem Gebiet der Eisenbahn eine zentrale Lenkung notwendig ist. Wir dürfen heute den Standpunkt nicht mehr vertreten, den wir im Jahre 1920 vertreten haben, sondern wir müssen erkennen, daß in den Jahren seit 1920 eine Änderung vor sich gegangen ist. Wenn wir uns daran erinnern, daß wir eine Europa-Union oder wenigstens eine Westeuropa-Union erhoffen, so können wir nicht übersehen, daß der Verkehr das hauptsächlich verbindende Mittel ist und daß er nicht das Trennende sein kann und darf.

Das Etatjahr, über das wir uns nun schließig werden wollen, geht bereits am 31. März zu Ende. Der nächste Etat wird unmittelbar nach Ostern beraten werden. Auch für die Sozialdemokratie besteht die Verpflichtung, diesen Etat sorgfältig durchzusehen und zu prüfen. Eine Reihe von Klagen sind vorhanden. Sie sind nicht ausschließlich auf das Konto des Verkehrsministeriums zu setzen, sondern sie sind eben in den Verhältnissen begründet gewesen. Ob das Ministerium diese Verhältnisse trotz des besten Willens ändern kann, das ist eine andere Frage. Auf alle Fälle steht der Großteil meiner Fraktionsgenossen auf dem Standpunkt, daß das Bayerische Verkehrsministerium und überhaupt die Verkehrsministerien nicht die Wirkungsmöglichkeit haben, die sie als zentrale Landesstellen haben wollen, daß also eine Änderung, eine Zusammenfassung des Verkehrs an einer Zentralfstelle — das wäre hier vorerst Frankfurt — notwendig sein wird und daß insbesondere dann, wenn nach einer Währungsreform Bayern seine Ausgaben einschränken muß, eine Änderung auch in der Stellung zu den einzelnen Ministerien und den einzelnen Amtsstellen wird erfolgen müssen.

(Beifall bei der SPD.)

II. **Vizepräsident:** Das Wort hat der Herr Abgeordnete Hirschenauer.

**Hirschenauer (CSU):** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Der Herr Kollege Dr. Einnert hat vorhin in seiner Rede verschiedene Ausführungen gemacht, in denen er sich, vielleicht mit Recht, darüber beschwerte, daß manchem Abgeordneten bei der Benützung der Dienstabteile Schwierigkeiten bereitet werden. Ich möchte aber da für unsere Angestellten und Beamten der Bahn in Niederbayern eine Lanze brechen. Ich glaube, die Kollegen aus Niederbayern, die mit uns immer die Fahrt nach München machen, können es bezeugen, daß bei uns bis jetzt so etwas noch nicht vorgekommen ist.

(Dr. Einnert: Doch, Herr Abgeordneter!)

Sie sind höflich, freundlich, zuvorkommend, wenn wir ein Abteil bestellt haben. Ich führe das hier aus, weil ich nicht möchte, daß daraus irgendwelche Folgen entstehen, die dann doch nicht stimmen, wenigstens nicht bei uns. Solche Dinge werden ja immer wieder bekannt.

Eine andere Sache: Man hat uns auf Karten gezeigt, wie sich der Verkehr anderswo weiterhin entwickelt hat. Wir dürfen aber nicht vergessen, wie es war. Denken wir doch zweieinhalb Jahre zurück! Wo

**(Hirschenauer [CSU])**

war zu selbiger Zeit der Verkehr? Sie wissen es und haben es am eigenen Leibe erfahren. Es war alles kaputt. Raum eine einzige Brücke war mehr ganz in Bayern. Schauen Sie, wie der Verkehr heute wieder ist! Ich meine, wer etwas herumgekommen ist, muß es bezeugen, daß der Verkehr tatsächlich wieder großartig läuft. Da muß man fragen, wie es überhaupt möglich war, in der kurzen Zeit von zwei bis zweieinhalb Jahren das alles wieder so zu schaffen, wie es jetzt ist. Der Herr Minister hat in seiner Rede schon ausgeführt, daß der größte Teil der Brücken wieder fertig ist, obwohl doch fast alle gesprengt und zerstört waren. Man muß auch weiter zugeben, daß der Verkehr trotz der zerstörten Gleise und Bahnhöfe wieder läuft. Unbilliges darf man nicht verlangen.

Ich will auf die Dinge nicht weiter eingehen, hätte aber einige Wünsche an den Herrn Minister. Es ist klar, daß in erster Linie die Hauptlinien wieder hergestellt werden, wie es gestern in der Rede des Herrn Ministers zum Ausdruck gekommen ist. Das war notwendig. Es darf aber nicht vergessen werden, daß es auch noch andere verkehrstote Winkel gibt. Einer dieser Winkel ist unser Winkel an der Ostgrenze, im Kreis Wegscheid. Passau hat drei große Eisenbahnbrücken, die vernichtet worden sind. Die eine, die nach Österreich führt, wurde in kürzester Zeit wieder hergestellt und konnte in Dienst gestellt werden. Die zweite am Rachtel wird im Jahre 1948 fertig. Bedauerlicherweise soll die dritte Brücke nach Grubweg unterhalb Passau, die auch sehr wichtig ist, soviel ich gehört habe, erst im Jahre 1949 fertig werden. Ich bedauere das, weil der Kreis Wegscheid Grenzgebiet, Notgebiet ist. Gerade der Kreis Wegscheid ist mit seiner überaus reichen und groß angelegten Granitsteinindustrie sehr wichtig. Granitstein ist ein Baustoff, der heute sehr notwendig ist; er kann nicht abtransportiert werden. Lastkraftwagen stehen zu wenig zur Verfügung, und die Reifenbeschaffung ist, wie Sie wissen, sehr schwierig. Außer Granitstein gibt es dort noch eine Graphitindustrie, Leinenindustrie und Sägewerke. Die Abfuhr dieser Industrieerzeugnisse, vor allem die Holzabfuhr, ist unbedingt notwendig und muß unterstützt werden. Vielleicht ist es doch möglich, zu erreichen, daß auch diese Brücke im Jahre 1948 vollendet wird.

Auf eines möchte ich noch hinweisen. In früherer Zeit hatten wir auch auf den Nebenbahnen den Einsatz von Triebwagen. Sie liefen damals für den Schnellverkehr und für den Verkehr zwischen den einzelnen Hauptstationen. Bei Ausbruch des Krieges wurden sie weggenommen und sind nicht wieder zurückgekommen. Ihr Einsatz wäre für das Gebiet von Niederbayern, für das Gebiet des Bayerischen Waldes und über das Rottal hinaus notwendig. Der Sitzzug Passau—München, der sonst ganz praktisch und wieder mit einer besseren Garnitur als früher versehen ist, ist dermaßen überfüllt, daß seine Benützung auf Leben und Tod geht. Vielleicht könnte durch die Einführung von Triebwagen über Pocking—Simbach—Mühldorf eine Besserung auch bezüglich der Anschlüsse eintreten. Wer den Sitzzug benutzen muß, der weiß, wie überfüllt dieser Zug tagtäglich ist. Den Schaffnern, die in diesem Zug tätig sind, ist es nicht möglich, den Zug durchzukontrollieren. So kann ein großer Teil der Schwarzfahrer nicht fest-

gestellt werden. Wäre diese Feststellung möglich, dann könnten zumindest diese Schwarzfahrer von der Mitfahrt ausgeschlossen werden. Es wäre notwendig, auch wieder Kontrolleure einzusetzen. Das wäre das, was ich im allgemeinen so zu sagen hätte.

Der Herr Minister hat gestern erklärt, daß auch die Elektrifizierung fortgeführt werden soll. Es ist ja schon beschlossen, daß die Strecke Regensburg—Nürnberg elektrifiziert wird. Genau so notwendig wäre es, die Strecke Passau—Regensburg zu elektrifizieren. Diese Strecke ist nun einmal früher eine Hauptlinie gewesen und wird wieder die Hauptlinie von Ost nach West werden. Der Orientexpress, der Luzuszug, läuft schon wieder. Es wird auch die Zeit kommen, in der sich die Grenze wieder öffnet und die durchgehenden Züge aus dem Nachbarland Österreich kommen. Die Elektrifizierung der Strecken Passau—Frankfurt und von Passau nach Norden wird dann von großem Vorteil sein.

(Beifall bei der CSU.)

**II. Vizepräsident:** Ich schlage vor, die Sitzung jetzt zu unterbrechen und nachmittags um ½3 Uhr wieder aufzunehmen. Ich unterbreche die Sitzung.

Die Sitzung wird um 12 Uhr 17 Minuten unterbrochen und um 14 Uhr 32 Minuten wieder aufgenommen.

**Präsident:** Die Sitzung ist wieder aufgenommen.

Das Wort hat Herr Staatssekretär Sedlmayr.

Staatssekretär **Sedlmayr:** Hohes Haus! Es erscheint mir doch zweckmäßig, Ihnen auch einige, meines Erachtens wichtige Ziffern über die Entwicklung der Post in der Bizone bekanntzugeben. Ich lege dabei zugrunde einen Bericht des Herrn Direktors für das Post- und Fernmeldewesen in einer Sitzung des Wirtschaftsrats am 5. September 1947. Darnach zählt die Hauptverwaltung in Frankfurt 159 Beamte, 80 Angestellte und 90 Arbeiter. Der Herr Direktor führte bei dieser Gelegenheit aus, daß es ihm wichtig erscheine, diese Verwaltung keinesfalls zu einem Wasserkopf werden zu lassen, wie wir ihn in Berlin gehabt hätten, wo 900 bis 1000 Menschen allein im Reichspostministerium beschäftigt waren, im Reichspostzentralamt sogar 2000 Personen. Er sagte, er wünsche im Gegenteil die Hauptverwaltung zu einem sehr kleinen, aber schlagkräftigen Instrument zu machen, das sich nur mit den grundsätzlichen Fragen beschäftigt. Im übrigen möchte er die Zuständigkeiten, wo immer nur möglich, an die Oberpostdirektionen abgeben. Es werde ein solcher Betrieb, sagte er, wesentlich billiger sein als ein rein zentralistisch geführter Betrieb. Es war immer so, daß große Zentralbehörden sehr teuer sind, weil die Mittelinstanzen durch eine übermäßige Zentralisation niemals kleiner werden. Zudem werde die Arbeitsfreudigkeit bei den Mittelbehörden erheblich größer sein, wenn ihnen eine größere Verantwortung zugewiesen ist. Wir haben Beispiele, daß derartige Dezentralisierungen zu außerordentlich guten Ergebnissen führen, wie in den Jahren 1920 und 1930, wo Württemberg und Bayern besondere Ministerialabteilungen hatten und in wichtigen, grundsätzlichen Betriebs-, Finanz- und Personalfragen unabhängig entscheiden konnten. Es ist daher das Bestreben auch des Direktors für das Post- und Fernmeldewesen,

(Staatssekretär Sedlmanr)

wiederum möglichst viele Zuständigkeiten an die Mitteleinstanzen abzugeben. Der Direktor verweist darauf, daß in Bayern bahnbrechende Arbeiten auf dem Gebiet des Fernsprechwesens geleistet worden sind. Er verweist ferner darauf, daß damals Bayern nicht nur in Europa, sondern überhaupt im Kraftpostwesen führend dastand und daß das Rassenwesen als musterhaft bezeichnet wurde. Auch im Hochbauwesen seien wahre Kulturwerke geschaffen worden. Wenn es nun auch nicht möglich erscheine, wieder zu dem gleichen staatsrechtlichen Zustand zurückzukehren, wie er damals war, so müßte doch auf eine föderative Gestaltung auch im Postwesen Bedacht genommen werden. Er beabsichtigt daher einen viergliedrigen Verwaltungsaufbau, und zwar mit den Instanzen: Hauptverwaltung, Oberpostdirektionen, Ämter und viertens für jedes Land eine geschäftsführende Direktion, die in dem zuständigen Länderministerium ihre Entsprechung finden soll. Dabei sollen die Grenzen der Oberpostdirektionen mit denen der Regierungsbezirke sich decken, wie das in der US-Zone auf Anordnung der Militärregierung bereits geschehen ist.

Sie sehen also, daß der Herr Direktor für das Post- und Fernmeldewesen hier eine ähnliche Entwicklung befürwortet, wie wir sie auch vertreten.

Ich darf Ihnen dann noch einige Zahlen bekanntgeben. Wir haben in der Bizone 15 Oberpostdirektionen; es sind vorhanden 1300 Postämter, 2150 Zweigpostämter, 7 Bahnpostämter, 10 Postcheckämter, 4500 Poststellen 1. Klasse, 9400 Poststellen 2. Klasse, 1900 Hilfspoststellen. Dazu kommen 46 Fernsprechämter, 10 Telegraphenämter, 39 Telegraphenbauämter mit den dazugehörigen Telegraphenzeugämtern, Orts-, Hand- und Wählämtern. Dazu kommen Kraftposthaupt-, Bezirks- und Ortswerkstätten. Es bestehen 3014 Ortsfernspredneze mit 3220 Vermittlungsstellen, davon 2800 im Weitverkehr. Angegeschlossen sind 830 000 Hauptanschlüsse, davon 47 Prozent durch Wählvermittlungen. Weiter sind vorhanden 490 000 Nebenschlüsse und 31 000 öffentliche Fernsprechstellen.

In diesen Post- und Fernmeldeeinrichtungen wurden im Jahre 1946 behandelt 2,6 Milliarden Bäckchen, Briefe und Drucksachen, 32 Millionen Pakete, 58 Millionen Postanweisungen und Zahlkarten mit Einzahlungen im Werte von 9 Milliarden Mark und 29 Millionen Auszahlungen im Werte von 4 Milliarden Mark; eingelieferte Zeitungsstücke 60 Millionen.

Die bizonale Post betrieb im Jahre 1946 793 Kraftpostlinien auf einer Streckenlänge von 20 000 Kilometern, ferner 790 Landkraftposten mit einer Streckenlänge von 43 000 Kilometern mit insgesamt 10 000 Kraftfahrzeugen. Die Jahresleistung betrug bei Kraftpostlinien 25 000 000, bei Landkraftposten 11 500 000 Kilometer. Insgesamt wurden 65 Millionen Personen befördert.

Zum Postcheckwesen nur ein paar Zahlen: Die Zahl der Renten betrug 885 000, die Zahl der Gutschriften 34 877 000 000, die der Lastschriften 34 858 000 000, die Zahl der Sparbücher im Postsparkassenwesen 3 645 000; die Einlagen betrugen 430 000 000 Mark, die Rückzahlungen in einem Jahr 1 129 000 000 Mark.

Noch ein paar Zahlen über das Fernsprechwesen: Ortsgespräche 1 130 000 000, Ferngespräche 150 000 000. Aufgegebene Telegramme 26 Millionen.

Das sind immerhin schon wieder außerordentlich große Leistungen, die die Post vollbringt. Ich gehe nicht auf alles ein, was hier noch angeführt werden könnte. Dabei ist zu berücksichtigen, daß diese Leistungen erzielt wurden mit einem bedeutend verminderten, auch hinsichtlich der Qualität verminderten Personalstand. Es ist in dem Bericht bemerkt, daß insbesondere die Zahl der Beamten wesentlich kleiner geworden ist. 66 000 Beamten in der englischen Zone stehen nur 29 000 Beamte in der US-Zone gegenüber. Das hat seinen hauptsächlichsten Grund darin, daß die Säuberung in der US-Zone ganz anders durchgeführt ist wie in der englischen Zone. Auch hiezu ein paar Zahlen. Es mußten in der amerikanischen Zone 19 507 Beamte, das sind 42,55 Prozent des Bestandes, 921 Angestellte, das sind 13,39 Prozent, und 4126 Arbeiter, das sind 25 Prozent des Bestandes, bis zum September 1947 entlassen werden; in der britischen Zone dagegen nur 5235 Beamte, das sind 8,7 Prozent, 182 Angestellte, das sind 1,06 Prozent, und 340 Arbeiter, das sind 1,2 Prozent des Bestandes. Sie sehen, das sind sehr erhebliche Unterschiede, die naturgemäß der Postverwaltung in der amerikanischen Zone besondere Schwierigkeiten verursachen.

Bezüglich der staatsrechtlichen Stellung der Post ist in dem Bericht des Herrn Direktors für das Post- und Fernmeldewesen festgestellt, daß die staatsrechtliche Stellung der Post ungeklärt ist. Wörtlich heißt es:

„Es ist ungewiß, ob die bizonale Post Rechtsnachfolgerin der Reichspost ist. So treten grundsätzliche Schwierigkeiten auf bei Ernennung, Beförderung und Entlassung von Beamten usw., bei Vertragsabschlüssen und Rechtsgeschäften jeglicher Art und auch bei der Abführung von Überschüssen oder der Abdeckung von Defiziten. Durch das Reichspostfinanzgesetz von 1924 wurde die Reichspost vom Reichsfiskus losgelöst und mit Sondervermögen ausgestattet, das die Post selbst zu verwalten hatte, das heißt die Einnahmen und Ausgaben mußten miteinander in Einklang gebracht werden. Eine solche Maßnahme wird sich insbesondere mit Rücksicht auf den jetzt bestehenden Staatsaufbau kaum vermeiden lassen. Ein entsprechender Gesetzentwurf ist von mir bereits vorgeberichtet. Ich darf darauf verweisen, daß z. B. noch Staatsverträge mit dem Lande Bayern und dem Lande Württemberg bestehen, die im Jahre 1934 einseitig von Hitler gelöst worden sind und die jetzt ihrer Erledigung harren.“

Für den Bayerischen Landtag besteht also die Frage: Sollen wir darauf verzichten, künftig einen Einfluß auf die bizonale Verkehrsverwaltung, insbesondere auch auf die bizonale Postverwaltung geltend zu machen, oder sollen wir im Gegenteil einen starken Einfluß anstreben? Ich glaube, es wird meine Aufgabe sein, das Letztere zu tun, also einen starken Einfluß anzustreben, und ich hoffe, das auch als Vorsitzender des Postausschusses beim Länderrat tun zu können. Trotz der unfreundlichen Bemerkung, die mir der Herr Abgeordnete Dr. Linnert heute vormittag gewidmet hat, werde ich mich jedenfalls in

(Staatssekretär **Sedlmanr**)

diesem Sinne bemühen, so gut es in meinen Kräften steht. Im übrigen hat mir das nicht so sehr wehe getan, Herr Abgeordneter Dr. Linnert, weil auch Ihre Parteifreunde meine Tätigkeit im Wirtschaftsministerium schon freundlicher beurteilt haben.

Einiges möchte ich auch noch sagen zum Kampf um das Telephon. Ich weiß, daß hier noch sehr viel zu wünschen übrig ist. Wie könnte es auch anders sein nach den furchtbaren Schäden, die überall aufgetreten sind! Leider, muß ich sagen, sind im Bereich der Oberpostdirektion München z. B. zur Zeit noch 10534 Anträge auf Einrichtung von Hauptanschlüssen und etwa 1400 auf Einrichtung von Nebenanschlüssen unerledigt. Mit dem vorhandenen Fachpersonal ist einfach das, was geleistet werden soll, nicht zu vollbringen. Es ist auch zu bedenken, daß die gesamte Apparatur dauernd den schwersten Überbelastungen ausgesetzt ist. Gerade in München waren die Wählerämter in großem Umfang vernichtet worden. Es ist also eine Aufgabe noch für lange Zeit, hier wieder zu einigermaßen normalen Verhältnissen zu gelangen, und man kann nicht die Postverwaltung oder einzelne Beamte dafür verantwortlich machen, wenn in dieser Beziehung noch nicht jedem Wunsch Rechnung getragen werden kann.

**Präsident:** Das Wort hat der Abgeordnete **Höllerer**.

**Höllerer (WAB):** Meine Damen und Herren! Die Etairede des Herrn Verkehrsministers hat uns zweifelsohne enttäuscht, und zwar deshalb, weil sie zwar sehr lange war und sehr viel Papier in Anspruch nimmt, aber in ihr sehr wenig Praktisches gesagt wird.

(Zuruf: Sie waren ja gar nicht da!)

— Ich war schon da. Außerdem habe ich die Etairede gestern nachts gelesen. Es sind verschiedene Dinge nicht so klar gesagt worden, wie sie hätten gesagt werden müssen. So wird das Verkehrsministerium von vielen Seiten beschuldigt, daß es in einzelnen Dienststellen Unregelmäßigkeiten oder Korruption gibt. Es ist nicht meine Sache, das zu prüfen, und ich will das auch gar nicht behaupten; aber es ist bekannt, daß viele Stellen diese Vorwürfe in der Öffentlichkeit gebracht haben.

(Zuruf von der CSU.)

— Deshalb müßte — meine Herren von der CSU, lassen Sie mich das ruhig aussprechen! — die Etairede so gehalten sein, daß diesen Anschuldigungen, die zu Recht oder Unrecht bestanden haben, widersprochen wird und daß nicht Punkte in ihr enthalten sind, die weiter vermuten lassen, daß vielleicht doch manches an diesen Beschuldigungen wahr ist.

Es würde zu weit führen, die ganze Etairede durchzugehen; dazu steht mir die Zeit nicht zur Verfügung. Aber an Hand einiger Punkte — Sie sehen daraus, daß ich die Rede studiert habe — werde ich Ihnen beweisen, daß das, was ich einleitend sagte, richtig ist. So ist in der Etairede folgender Satz zu lesen:

Es ist gelungen, die Firma Krauß-Maffei allein für Signal- und Schrankenbauteile im Jahre 1947 mit Aufträgen von 550 000 Mark und im Jahre 1948 mit Aufträgen von über 700 000 Mark zu versehen.

Ich glaube, es interessiert doch den Landtag nicht und auch nicht die Praktiker, mit wievielen Aufträgen die Firma Krauß-Maffei versehen worden ist.

(Zuruf von der CSU: Das interessiert uns sogar sehr!)

— Es interessiert uns doch, was tatsächlich geliefert wird und wann es geliefert wird!

(Dr. Hundhammer: Uns interessiert auch, wie die bayerische Industrie beschäftigt ist, welche Aufträge sie bekommt!)

— Herr Staatsminister, natürlich interessiert uns, wie die bayerische Industrie beschäftigt ist, aber in einem zeitlichen Rahmen ist es doch Phantasie, Aufträge unterzubringen. Wir wollen doch wissen, ob und wann nach diesen Aufträgen geliefert wurde; wir wollen wissen, ob die Industrie in der Lage ist, diese Aufträge auch richtig und rechtzeitig auszuführen. Das fehlt hier, darüber ist hier kein Wort zu finden.

(Dr. Hundhammer: Die Auskunft können Sie auch bekommen!)

— Das hätte der Landtag erwartet. Man kann nicht von jedem einzelnen Abgeordneten verlangen, daß er losläuft und sich detaillierte Auskünfte erholt, Herr Staatsminister Hundhammer. Ich bin Fachingenieur und verstehe von industriellen Dingen etwas; ich darf daher davon sprechen. Wir wollen praktische Ergebnisse haben, und was Sie mir zumuten, daß ich als Abgeordneter mir irgendwo Auskünfte erhole, wäre zu vermeiden, wenn man das in diese Etairede hineingebracht hätte. Das wäre etwas Positives gewesen, so aber ist es etwas Illusorisches.

(Dr. Hundhammer: Die Etairede hat sehr viel Positives geboten nach unserer Meinung!)

— Das habe ich nicht abgestritten, daß sie auch Positives bietet. Aber solche Dinge sollen klar ausgedrückt werden; denn sonst kann man damit als Praktiker und logisch denkender Mensch nichts anfangen.

Auf Seite 30 wird festgestellt, und zwar im Zusammenhang mit dem Verkehrsausschuß:

Ich habe es von Anfang an wärmstens begrüßt, als der Landtag einen Verkehrsausschuß bildete . . .

Mag sein! Wir, die wir Mitglieder dieses Verkehrsausschusses sind oder waren, haben einen anderen Eindruck gewonnen. Ich erinnere mich noch ganz genau an die erste Sitzung des Verkehrsausschusses, in der ich auch anwesend war, wie der Herr Staatsminister Frommknecht und einige seiner Beamten sich gegen diesen Ausschuß gesträubt haben, und ich war es, der in dem Verkehrsausschuß dem Herrn Verkehrsminister wörtlich sagte: Herr Staatsminister, wenn Sie diesen Ausschuß begrüßen, wie Sie behauptet haben, warum arbeiten Sie dann gegen ihn? Dann reichen wir uns doch die Hände, dann wollen wir beide dasselbe! Aber was meine Fraktion mehr bewegt, ist, daß Sie später feststellen:

Ich möchte an dieser Stelle wiederholen, daß ich es ablehne, vor oder während einer vom Landtag beschlossenen Untersuchung weiterhin Erklärungen irgendwelcher Art abzugeben . . .

Das geht ja nun doch nicht, daß es ein Staatsminister ablehnt, während der Untersuchung Erklärungen abzugeben, wenn der Landtag einen Untersuchungsausschuß eingesetzt hat. Das ist unmöglich; dann kann der Landtag nach Hause gehen und braucht keine Untersuchungsausschüsse mehr einzurichten. Das wird

(Höllner [WAB])

auch nicht gemildert, wenn der Herr Staatsminister Frommknacht es ablehnt,

... Erklärungen irgendwelcher Art abzugeben, die nur geeignet sind, persönlicher oder parteipolitischer Leidenschaft zu dienen und das Ansehen der bayerischen Straßenverkehrsbehörden in den Augen der Öffentlichkeit in einem merkwürdigen Licht erscheinen zu lassen.

Es ist leider so, daß verschiedene dieser Behörden in den Augen der Öffentlichkeit in einem merkwürdigen Licht erschienen sind, und deshalb hat man doch den Verkehrsuntersuchungsausschuß gebildet. Es wäre dann Sache der Staatsregierung oder des Verkehrsministers, Erklärungen abzugeben, die es ermöglichen, daß die Öffentlichkeit mit anderen Augen auf diese Verkehrseinrichtungen sieht. Dazu sind sie da. Daß aber der Herr Staatsminister sagt, ich lehne es ab, während der Untersuchung Auskünfte oder Erklärungen irgendwelcher Art zu geben, ist vollkommen unmöglich, und das, glaube ich, werden selbst Sie von der CSU, aus deren Reihen der Herr Verkehrsminister stammt, doch eingestehen müssen, daß das nicht angeht. Das ist offensichtlich in der Eile hineingekommen, aber es dürfte nicht drin stehen.

(Hagn Hans: Eine Belehrung von Ihnen lehnen wir ab!)

— Herr Abgeordneter Hagn, mögen Sie das tun, der Sie wohl nur für sich gesprochen haben!

(Zuruf: Nicht darauf einlassen!)

— O doch! Mögen Sie das tun; aber das Recht, hier oben meinen Standpunkt und den Standpunkt meiner Fraktion zu vertreten, können Sie mir auch nicht nehmen, Herr Hagn.

(Zuruf: Weitermachen!)

— Ist besser! Ja!

**Präsident:** Jeder Abgeordnete nimmt gern Belehrungen entgegen, wenn sie mit vernünftigen Gründen vorgetragen werden.

**Höllner (WAB):** — Ich danke Ihnen, Herr Präsident!

Weiter hören wir:

Seit Kriegsende bis zum 31. Dezember 1947 wurden in Bayern aus der Neuproduktion insgesamt 2869 Kraftfahrzeuge ohne Kräder verteilt. Hiervon wurden 78 Prozent über die Straßenverkehrshauptämter den Straßenverkehrsämtern zur Verteilung überlassen. . . .

Gut! Nun geht eine Frage von uns dahin: Wie deckt sich diese Auskunft auf Seite 32 mit der auf Seite 48 erscheinenden Fassung? Auf Seite 32 lesen wir, daß 2869 Kraftfahrzeuge aus der Neuproduktion verteilt wurden und auf Seite 48 heißt es:

Abgesehen von den Sonderkontingenträgern

— wer ist das? —

sind bisher für Bayern nur geringe Stückzahlen freigegeben worden.

Geringe Stückzahlen! Und andererseits 2869 Kraftfahrzeuge! Das ist nicht ganz in Zusammenhang zu bringen oder hätte zum mindesten näher erklärt werden müssen. Es hätte sicher die Abgeordneten auch interessiert, welche Kreise, welche Geschäftskreise, welche Industrie- oder Personenkreise diese 2869 Kraftfahrzeuge erhalten haben.

(Zuruf: Das interessiert uns sehr!)

Daß die Straßenverkehrsämter sie verteilt haben, wissen wir alle. Aber gerade darum sind die vielen Reklamationen entstanden, auch innerhalb der Abgeordneten und ebenso bei den Geschäftsleuten und draußen im Volk. Wir wissen heute nach der Statrede auch nicht mehr, als daß die Automobile verteilt wurden. Nach welcher Dringlichkeit, an wen, ob die Verteilung kontrolliert wurde, ob die Kontrolle so durchgeführt wurde, daß man auch sagen kann, der Großteil der neuen Fahrzeuge ist in die Hände von Personen gekommen, die sie wirklich brauchen, die sie für den Dienst an der Öffentlichkeit einsetzen, das wissen wir nach dieser Rede auch nicht.

Lassen Sie mich kurz noch einige andere Punkte erwähnen; es sind nicht mehr viele. In der Statrede hören wir:

Der vorläufige Verteilungsschlüssel enthält für Bayern folgende Quoten: Kraftträder 31,5 Prozent, Pkw 22,5 Prozent, Lkw 21,8 Prozent.

Das sind an und für sich erfreuliche Zahlen. Aber seit wann ist denn dieser Verteilungsschlüssel in Kraft? Wird er eingehalten? Halten sich die Ämter der Bizone daran? Das hätte uns doch interessiert! Diese schönen Zahlen, die wir in einer guten Arbeit lesen können, sind zu wenig für die Beurteilung durch die Abgeordneten des Landtags. Man muß die praktischen Ergebnisse kennen, und das praktische Ergebnis heißt hier: Seit wann gilt dieser Verteilungsschlüssel, und wird er von den Beteiligten eingehalten und respektiert? Das ist es, was uns brennend interessiert, sonst nichts.

Der Herr Minister sagt ferner, wie ich schon andeutete:

Abgesehen von den Sonderkontingenträgern sind bisher für Bayern nur geringe Stückzahlen freigegeben worden.

Ja, meine Damen und Herren, interessiert es Sie nicht, wer diese Sonderkontingenträger sind, oder wird erwartet, daß die Herren Abgeordneten zu den einzelnen Dienststellen gehen und sich, wie Herr Staatsminister Dr. Hundhammer anregte, dort erkundigen, wer das alles ist? Das hätte hier gefragt werden müssen: Wer sind die glücklichen Sonderkontingenträger, die diese Produktion bekommen haben? Das hätte den Landtag, das hätte auch die Presse und die Öffentlichkeit interessiert. Aber mit dem Wort Sonderkontingenträger können wir wirklich nichts anfangen.

Und nun zu den positiven Angaben des Herrn Verkehrsministers! Als positiv anzuerkennen ist die Feststellung der großen Schwierigkeiten und die Schilderung der allgemeinen Lage. Wir verkennen die Schwierigkeiten auch nicht, aber es wird vielleicht doch etwas theoretisch, wenn man hören muß:

Die gesamten Aufgaben der Motorentechnik sind in engster Fühlungnahme mit den wissenschaftlichen Instituten und mit der Industrie zu behandeln.

Das ist in normalen Zeiten wirklich richtig, und es ist in normalen Zeiten erforderlich. Aber im heutigen Zeitpunkt, wo doch Tausende von Betrieben froh sind, wenn sie irgendein Fahrzeug bekommen, das lieber schlecht als gar nicht funktioniert, kann man doch nicht gerade die sonst sehr wertvolle Formel anwenden, daß die wissenschaftlichen Institute diese Fragen mit der Industrie zu behandeln haben. Das ist in kommenden Jahren wichtig; augenblicklich ist

(Höllnerer [WAB])

es wichtig, daß Fahrzeuge laufen, daß Fahrzeuge herkommen und daß die Produktion, die an und für sich so gering ist, nicht noch durch wissenschaftliche Beratung aufgehalten oder verzögert wird.

Meine Herren Abgeordneten, Sie alle kennen doch — und haben sie selbst erlebt — die Not und den Kummer, den man als Autofahrer mit der Reifenfrage hat. Wie oft haben Sie alle schon geschimpft über die schlechten Straßen und schlechten Bereifungen! Nun wird dem Landtag wohl vortragen, daß im Jahr 1947 88 000 Reifen zur Verfügung gestanden haben. Zugegeben, es ist sehr wenig; aber ich frage genau so wie vorhin: Hätte es den Landtag nicht interessiert, zu erfahren, wer nun hier wieder diejenigen waren, die diese 88 000 Reifen erhalten haben, nicht nach einzelnen Namen — das ist natürlich unmöglich —, aber in großen Umriß: diese und diese Bedarfsgruppen, diese und jene Berufsfachrichtungen? Das hätte man wissen müssen, und das wäre wichtig gewesen, zu erfahren. Davan mögen Sie jetzt den guten Willen meines Vortrags erkennen. Es ist nicht nur blinde Kritik. Es wäre wichtig gewesen, um gerade diese stets und ständig lauter werdende Kritik an den Straßenverkehrsämtern abzumildern, wenn man in der Öffentlichkeit, im Parlament erklärt hätte: Das haben wir produziert, das haben wir so und so verteilt. Das hätte die Presse dann auch gebracht und bringen können. Dann wäre manchem der Mund gestopft worden, der bis jetzt erklärt hat: Das wird so und so verschoben. Aber der Herr Verkehrsminister kann sich nicht beschweren, wenn morgen die Gerüchte weiterlaufen und wenn sie sogar verstärkt werden; denn hier ist offensichtlich nicht erreicht worden, über jene Punkte genaue Rechenschaft zu erhalten, über die man sich in der breiten Menge so sehr beschwert.

Zum letzten Punkt, den ich mir aus der Rede ausgezogen habe:

Die Ergänzung der Straßenbahnen in den Außenvierteln der Großstädte und die Verstromung der Omnibuslinien durch den Obusbetrieb wird auch in Bayern vom Verkehrsministerium mit Aufmerksamkeit verfolgt. Obusbetriebe sind in folgenden bayerischen Städten bereits mehr oder weniger im Ausbau oder in Vorbereitung begriffen...

Ich darf Ihnen als Techniker einiges sagen: Wenn man eine Fabrikationsstatistik herausgibt oder über Planung spricht, dann ist der Ausdruck „mehr oder weniger im Ausbau“ an und für sich unter Fachleuten verpönt, sondern man sagt bei der Planung eines Betriebs, was, wann und wo geplant ist. — Es folgen dann Namen von Städten, unter denen sich auch München befindet. Ich frage die Herren Kollegen aus München, ob einer schon einen Anlaß davon gesehen hat, daß in München Omnibusbetriebe geplant sind. Wir erleben es heute und sehr oft, daß der Omnibus zwischen dem Englischen Garten und dem Ostbahnhof nicht funktioniert und ausfallen muß; wir erleben das fast täglich. Aber daß Anlässe von neuen Linien sichtbar sind, hat man noch nicht bemerkt. Schön, zugegeben, das Verkehrsministerium mag Pläne haben, die noch nicht in Ausführung begriffen sind. Dann soll man es aber etwas genauer aufzeigen, dann soll man sagen, das ist geplant, aber nicht „mehr oder weniger“.

Zu den Omnibuslinien möchte ich mir erlauben, eine Anregung zu geben. Omnibusse und Straßenbahnen sind überlastet, das wissen wir; aber man möge doch überlegen, ob man nicht einige Privatgesellschaften während dieser Interimszeit, während dieser Zeit der Verkehrsstörungen und Verkehrsnöte private Omnibusse einsetzen läßt, auch in den Städten. (Zuruf: Haben wir ja!)

— Das haben Sie in München z. B. nicht. Sie haben solche nur nach auswärts.

(Zuruf.)

— Das haben wir nicht, Herr Kollege, glauben Sie es mir, wenn ich Ihnen das sage, sondern nur von den Städten nach verschiedenen Gemeinden; Sie haben es nicht innerhalb der Stadt, das müßten Sie als Münchner eigentlich wissen. Wenn man nämlich der Privatwirtschaft in solchen Fällen zur Verbesserung des Verkehrs die Lizenz gäbe, einige Linien, die durch die Straßenbahn oder infolge des Mangels an städtischen Omnibussen schlecht befahren sind, einzusetzen — (Zuruf: Haben wir ja!)

— In der Stadt München haben Sie es aber nicht.

(Zuruf: Selbstverständlich!)

— Wo denn?

(Zuruf: Nach Allach und Solln!)

— Das ist doch nicht das Zentrum der Stadt. Ich habe doch als Beispiel die Linie vom Englischen Garten zum Ostbahnhof genommen, das Stadtzentrum, den Puls und das Herz der Stadt, wo sich der Verkehr abspielt. Wenn Sie da einige Privatlinien einsetzen würden, dann würden Sie erleben, wie schnell auch der Verkehr im Herzen der Stadt besser und zufriedenstellender würde. Das ist nur eine Anregung; ich stelle es Ihnen anheim, sich ihr anzuschließen oder nicht. Das ist Ihre Angelegenheit.

Damit lassen Sie mich meine Ausführungen be-schließen. Wir haben die Punkte herausgegriffen, die uns wichtig erschienen. Es tut mir leid, daß ich bei einigen Kollegen der CSU offensichtlich auf Ärger gestoßen bin. Es ist einmal unser Schicksal, daß wir nicht in allem immer konform gehen können.

Als Schlusssatz darf ich folgendes zum Ausdruck bringen: Wir persönlich haben noch kein einziges Mal das Verkehrsministerium angegriffen. Man kann also auch in unseren Ausführungen keine gehässige Haltung gegen das Verkehrsministerium oder gegen den Herrn Verkehrsminister sehen. Wir haben heute nur objektiv zu dieser Statrede Stellung genommen. Ich darf ausdrücklich erklären, daß der Herr Verkehrsminister von uns als Persönlichkeit geachtet und geschätzt wird und daß wir gar keinen Grund haben, ihm persönlich etwas nachzusagen. Ich darf allerdings auch namens meiner Fraktion erklären: Wir sind der Ansicht, daß der Gesundheitszustand und das Alter des Herrn Verkehrsministers es vielleicht empfehlen würden, einer jüngeren, in der heutigen Zeit mit Nerven ausgerüsteten Kraft das Verkehrsministerium abzugeben. (Zuruf.)

— Ich bin kein Verkehrsfachmann, außerdem interessiert mich kein Ministerposten; auch haben wir keine Koalition, und andere Dinge mehr. Das war der Schlusssatz, und damit bin ich am Ende.

(Beifall bei der WAB.)

**Präsident:** Die Aussprache ist damit geschlossen. Wir kommen nun zu den Schlussworten.

Zunächst hat der Herr Staatsminister für Verkehrsangelegenheiten Frommknecht das Wort.

**Staatsminister Frommknecht:** Ich darf vielleicht gleich auf die letzten Einwendungen des Herrn Abgeordneten Höllerer eingehen. Die Firma Krauß-Massei hat sich beim Verkehrsministerium besonders bedankt, daß durch seine Bemühungen die Aufträge für die Jahre 1947 und 1948 hereingekommen sind. Die Firma selbst hat sich bedankt, also eine süddeutsche, eine bayerische Firma. Da nachzuforschen, ob schon alles geliefert ist oder nicht, war gar nicht meine Aufgabe. Es ist eben unsere Aufgabe, die Beschaffung möglichst nach Bayern zu ziehen.

(Sehr richtig! bei der CSU.)

Meine angebliche Ablehnung des Verkehrsausschusses: Ich habe den Verkehrsausschuß von Anfang an begrüßt, auch den Untersuchungsausschuß. Ich habe mich nur dagegen gewehrt, daß der Permanente Verkehrsausschuß mit den Befugnissen eines Untersuchungsausschusses ausgestattet wird, daß also der Minister permanent einen Untersuchungsausschuß über sich hätte. Dann wäre es ja mit der Tätigkeit eines Ministers zu Ende, weil jedes Vertrauen fehlte. Ich habe damals auch erklärt, öffentliche Erklärungen in Fragen, die vom Untersuchungsausschuß behandelt werden, während des Laufes der Behandlung nicht weiter abzugeben. Es ist doch nicht angängig, daß in einem laufenden Verfahren die Sache bald im Landtag, bald im Radio, bald in der Presse breitgeschlagen wird. Es ist doch Aufgabe des Untersuchungsausschusses, die Fragen sachlich zu klären.

(Sehr richtig!)

Erst dann soll man den objektiven Tatbestand der Öffentlichkeit darlegen.

(Sehr richtig!)

Zwischenklärungen und Zwischenkämpfe in der Öffentlichkeit sind nicht am Platz und sollen ja gerade durch die Schaffung des Untersuchungsausschusses ausgeschaltet werden.

Zu den Sonderkontingenträgern: Die Sonderkontingenträger sind die Reichsbahn, die Deutsche Post, der Bergbau, Mineralgesellschaften und Wasser- und Energiewirtschaft. Das sind die Sonderkontingenträger, wenn es noch nicht bekannt war. Die Kraftfahrzeuge und Reifen wurden hauptsächlich verteilt an das Gesundheitswesen, an die Ernährungswirtschaft, an die Polizei, an die Energieversorgung, an die wichtigsten Wirtschaftszweige, ans Handwerk, an die Ministerien und die Verwaltung, an öffentliche und gewerbliche Betriebe, Verkehrsbetriebe und an den Berufsverkehr. Damit dürften diese Aufklärungen gegeben sein.

Zu den Obuslinien: Der Herr Abgeordnete Höllerer hat den Begriff Obuslinie scheinbar nicht ganz erfasst. Wir haben in Bayern noch keine Obuslinie. Die erste wird in München eröffnet, ich glaube, in wenigen Wochen, und zwar wird eine Obuslinie gebaut zwischen Romanplatz und Sendling. Das Zwischenstück von der Landsberger Straße in Laim bis zum Waldfriedhof wird demnächst eröffnet. Es ist eine Omnibuslinie mit Oberleitung, also eine schienenfreie Straßenbahn. Solche Obuslinien sind in den in meiner Etatrede aufgeführten Städten geplant und

zum Teil schon sehr weit vorgeschritten, vor der Eröffnung steht z. B. eine in Landsshut.

Nun komme ich zum Herrn Abgeordneten Dr. Einnert. Was das Verlagen in der Verkehrsbedienung des nordbayerischen Gebiets anbelangt, so können ohne nähere Erläuterung die vorgezeigten Karten über Verkehrsdichte nicht beurteilt werden. Es wurde nicht einmal gesagt, ob es sich dabei um Reise- oder Güterzüge handelt oder nur die Durchgangszüge oder die Gesamtstreckenbelegung dargestellt sind. Das ist an sich keine Sache der Reichsbahn und nicht einmal der Reichsbahn, sondern der Besatzungsmächte. Die Zugkilometer im Reiseverkehr werden von den Besatzungsmächten zugewiesen, im großen Rahmen, und dann aufgeteilt. Die britische Zone beschwert sich laufend darüber, daß die US-Zone und daher auch Bayern über wesentlich höhere Reisezugkontingente verfügt. In der US-Zone hat die Militärregierung schon freieren Spielraum vor der Vereinigung der Zonen genehmigt. Deshalb ist die US-Zone etwas besser dran als die britische Zone, und wir haben alle Mühe, dafür zu sorgen, daß unsere Verhältnisse nicht den schlechten Verhältnissen im Norden, sondern daß eher die im Norden den guten Verhältnissen im Süden angeglichen werden.

Wegen der Mißbenützung der Dienstabteile durch Abgeordnete: Das ist keine Verfügung des Verkehrsministeriums. Ich habe mich erneut dafür eingesetzt, daß die Dienstabteile für Abgeordnete freigemacht oder frei zugelassen werden. Das ist eine Verfügung der Hauptverwaltung Bielefeld, um die wir also nicht herumkommen. Was auf diesem Gebiet geschehen und erreicht werden konnte, haben wir durchgesetzt: die Zulassung bei den Dienstwagen in den Zügen, die Freihaltung der Abteile, wenn vorgemeldet ist. Aber die Dienstabteile sind leider noch nicht freigegeben. Das ist nicht unsere Schuld. Die Erleichterung für Abgeordnete hinsichtlich der Freihaltung von Abteilen oder Plätzen wird im großen ganzen bei rechtzeitiger Bestellung von der Reichsbahn loyal eingehalten. Gerade in dieser Hinsicht hatte die Tätigkeit des bayerischen Verkehrsministeriums durch Aufklärung von Mißständen und durch erneute Anweisung der Reichsbahndirektionen an das Personal gute Erfolge gezeitigt. Es ist ein Irrtum, anzunehmen, daß die Dienstabteile auch für nichtdienstliche Fahrten benutzt werden können. Sie sind ausschließlich für eisenbahndienstliche Zwecke vorgesehen und ihre Benutzer müssen die Berechtigung der Mitfahrt nachweisen. Ich weiß, daß ab und zu auch andere Leute hineinkommen. Derartige Anzeigen werden von uns weitergegeben.

Zu den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Stiller über die Verhältnisse im Straßenverkehr habe ich kurz folgendes auszuführen: Die Angabe, daß 30 Millionen Liter Treibstoff von der Militärregierung für den Herbstverkehr angefordert worden seien, ist völlig unrichtig. Ich habe mich nie wegen Treibstoffzuteilungen mit der Militärregierung auch nur unterhalten, geschweige denn eine entsprechende Anforderung gestellt. Es wurde lediglich mit der Landesstelle für Mineralöle wegen einer Treibstofferhöhung von durchschnittlich 3 Millionen Kilogramm monatlich verhandelt, um ohne Einschränkung des allgemeinen Wirtschaftsverkehrs den vom Ernährungsministerium für den Herbstverkehr angeforderten

(Staatsminister Frommknecht)

Transportraumbedarf befriedigen zu können. Die Landesstelle für Mineralöle hat die Bedarfsanforderung anerkannt, konnte ihr aber nicht entsprechen, so daß gewisse Beschränkungen des allgemeinen Wirtschaftsverkehrs in Anpassung an die Treibstofflage angeordnet werden mußten.

Die Verhältnisse im Pool an der Infanteriestraße waren für die Straßenverkehrsdirektion deshalb besonders schwierig, weil dort die Stellen der Militärregierung den maßgebenden Einfluß hatten und die Dispositionsfreiheit der deutschen Zivilbehörden außerordentlich beschränkt war. Im übrigen wird die in Gang befindliche finanzielle Abwicklung des Infanterie-Pools Gelegenheit geben, etwa vorgekommenen Unterschleifen auf die Spur zu kommen und die Beteiligten zur Verantwortung zu ziehen. Bisher konnten trotz eifriger Bemühungen positive Feststellungen in dieser Richtung nicht getroffen werden.

Zu der Frage der Abgabe von Fahrzeugen an außerbayerische deutsche Länder habe ich bereits in meinen Ausführungen heute früh Stellung genommen. Es ist richtig, daß auch außerhalb eines laufenden Kompensationsgeschäfts Fahrzeuge, und zwar meist unbereifte Schrottfahrzeuge, an die Saar abgegeben wurden, nachdem von dort mit Recht darauf hingewiesen worden war, daß ein Teil der in Bayern liegengelassenen Wehrmachtfahrzeuge aus Saarbeständen stammte. Im übrigen bedarf es keiner näheren Ausführung, daß gerade der Saar gegenüber aus politischen Gründen ein besonderes Entgegenkommen am Platz war.

Was die Beanstandung meiner Zahlenangaben über den Herbstverkehr 1947 anlangt, so ist festzustellen, daß die Verkehrsleistung des Straßenverkehrs im Herbst 1947 deswegen höher war, weil der Nahverkehr der Ernährung von der Schiene auf die Straße gedrängt wurde, um damit die notwendige Entlastung der Eisenbahn zu erreichen.

Hinsichtlich der vom Herrn Abgeordneten Stiller beanstandeten Beschränkung des gewerblichen Güterfernverkehrs ist festzustellen, daß in Bayern der gewerbliche Güterfernverkehr und der gewerbliche Güternahverkehr mit leichten Lastkraftwagen im Rahmen des zur Zeit Möglichen eine ganz besondere Förderung erfahren hat. Bayern ist das einzige Land der Bizone, das die Nahzone von 50 Kilometern auf 80 Kilometer auf Grund eines Beschlusses des Länderrats vom 4. Juni 1946 heraufsetzte, um die Bewegungsmöglichkeiten des gewerblichen Kraftwagenverkehrs und des Werkverkehrs zu fördern. Nur in Bayern ist den Straßenverkehrsämtern das Recht eingeräumt, Güterfernverkehrsgenehmigungen direkt zu erteilen, während dies in anderen Ländern den Landeszentralstellen vorbehalten ist.

(Hört!)

Die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Stiller, mit denen er die Zuverlässigkeit der Haushaltszahlen bezweifelt, sind unbegründet. Es ist richtig, daß das endgültige Ergebnis der Kraftfahrzeugverkäufe durch das Straßenverkehrshauptamt Augsburg im Haushalt nicht erscheint. Das hängt lediglich damit zusammen, daß infolge der unübersichtlichen Buchführung bei dieser Stelle ein endgültiger Überblick über

das Ergebnis bei der Aufstellung des Haushalts für 1947 — —

(Zuruf: Unerhört! — Kann doch nicht im Etat verschwinden, Herr Staatsminister!)

— Also, ich fahre einmal fort: Das hängt damit zusammen, daß infolge der unübersichtlichen Buchführung bei dieser Stelle ein endgültiger Überblick über das Ergebnis bei der Aufstellung des Haushalts 1947 — bis dahin gehörte der Haushalt des Straßenverkehrshauptamtes zum Innenministerium — nicht vorhanden war und heute noch nicht vorhanden ist. Es läßt sich noch nicht einmal übersehen, ob die Kraftfahrzeuggeschäfte in Augsburg mit Gewinn oder Verlust abschließen. Eine Übernahme des sich im Anschluß an die Neuaufstellung der Buchführung ergebenden Salbos wird erst im Weg eines Nachtrags zum Haushalt 1948 möglich sein. Wie der Herr Abgeordnete Stiller dazu kommt, von einem Gewinn in Höhe von 2½ Millionen Mark zu sprechen, der im Haushalt 1947 unterdrückt worden sein soll, ist mir unverständlich.

Was die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Stiller über das Mißverhältnis zwischen dem Rückgang der Fahrzeugverkäufe bei der Straßenverkehrsdirektion München und den gegenüber 1946 erhöhten Ausgabeansätzen im Haushalt 1947 betrifft, so verkennen diese Ausführungen, daß erstens auf anderen Gebieten eine Ausweitung der Aufgaben der Straßenverkehrsdirektion eingetreten ist und zweitens die Liquidation der früheren Fahrzeugverkäufe, die Gegenstand einer Unzahl von Beschwerden und Rechtsstreitigkeiten bildet, ein Vielfaches an Verwaltungsaufwand bedingt. Verkauft wurde damals, verarbeitet müssen wir es jetzt.

Der Vergleich der Haushaltsansätze des Verkehrsministeriums mit denen der Straßenverkehrsdirektion für die Vorhaltung von Kraftwagen kann deshalb nicht anerkannt werden, weil ja für die anfallenden Ausgaben nicht allein der Wagenbestand, sondern in erster Linie der Erhaltungszustand sowie Art und Umfang der Inanspruchnahme der Fahrzeuge maßgebend ist. Die Kilometerleistungen der Wagen des Verkehrsministeriums waren 1947 so hoch, daß im neuen Haushaltsplan zur Bewältigung der gleichen Kilometerleistung eine erhöhte Wagenzahl angefordert werden mußte.

Daß sich die Schifffahrt auf dem Ammer- und Würmseer so erfreulich entwickelt hat, wie dies tatsächlich der Fall war, war bei Beginn des Haushaltsjahrs nicht vorauszusehen. Den Ansätzen des Haushaltsentwurfs war vielmehr das Ergebnis des Haushaltsjahrs 1946 zugrunde zu legen. In Erwartung eines Verkehrsanstiegs wurden gegenüber dem Haushalt 1946 360 000 Mark mehr veranschlagt. Wir haben allen Anlaß, uns darüber zu freuen, daß auch noch diese Summe überschritten wurde, verdienen aber meines Erachtens nicht den Vorwurf, den Haushalt 1947 in dieser Richtung leichtfertig erstellt zu haben. Der endgültige Abschluß des Haushalts 1947 ist überhaupt noch nicht erstellt.

(Zuruf: Sie haben persönlich erklärt: 1,5 Millionen!)

— Nach den Mitteilungen, die wir seit neuester Zeit von der Reichsbahndirektion München haben. Das ist ja nur eine erfreuliche Tatsache.

Dann weiter: Der Betankungsausweis. Ich glaube, der Herr Abgeordnete Dr. Linnert hat den

(Staatsminister Frommknacht)

Betankungsausweis bemängelt. Dieser ist auf Grund des Erlasses Nr. A 3916 des Bayerischen Wirtschaftsministeriums vom 15. Januar 1946 eingeführt worden. Das Bayerische Verkehrsministerium hat mit Erlaß vom 8. Juli 1946 eine Gebührenordnung im Straßenverkehr herausgegeben. Durch diese Gebührenordnung wurde die monatliche Gebühr für den Betankungsausweis mit 5 Mark festgesetzt und gleichzeitig verfügt, daß damit eine Vielzahl von Gebühren für selbständige Tätigkeiten der Straßenverkehrsdienststellen abgegolten sind. Die Einführung dieser Einheitsgebühr bedeutet einen großen Fortschritt gegenüber dem bisherigen Zustand. Ein Verzicht auf die Gebühr würde bedeuten, daß die unteren Straßenverkehrsbehörden, die sich jetzt vollständig aus dieser Gebühr erhalten; aus öffentlichen Mitteln finanziert werden müßten. Diese Folge würde den Intentionen, die bei den Verhandlungen im Haushaltsausschuß zum Ausdruck gekommen sind, daß nämlich die Straßenverkehrsbehörden sich unter allen Umständen selbst zu erhalten haben, direkt zuwiderlaufen. Auch sachlich ist die Aufrechterhaltung des Betankungsausweises dringend erwünscht, da er den Kontrollorganen gegenüber einen unbedingt verlässigen Ausweis für die Fahrberechtigung des Fahrzeuges darstellt. Von maßgebender amerikanischer Seite wird dem Vernehmen nach dieses Verfahren auch auf die übrigen Länder auszuweiten. Im übrigen sind auch in den anderen Ländern bereits jetzt Fahrberechtigungsausweise in allen möglichen Formen, wie zum Beispiel Standortkarten, Fahraufträge usw., eingeführt und gebührenpflichtig. Die Gebührenordnung für Betankungsausweise wurde seinerzeit im Einvernehmen mit dem Finanzminister und Wirtschaftsminister aufgestellt.

Der Abgeordnete Stiller hat auch behauptet, daß durch die falsche Auskunft eines einzigen Straßenverkehrsamtsleiters Ende September Maßnahmen getroffen wurden, denen die Annahme einer 50prozentigen Treibstoffkürzung für Oktober zugrunde lag. Dazu ist festzustellen, daß diese Maßnahme nicht auf die falsche Auskunft eines Straßenverkehrsamtsleiters, sondern auf die Verfügung der Landesstelle für Mineralöle vom 19. Juli 1947 L. St. 5/I/903/Cg/Hg zurückzuführen ist, in der ausdrücklich festgestellt ist, daß für Bergaserkraftstoff im Oktober das Treibstoffkontingent nur 50 Prozent des Septemberkontingents betrage.

**Präsident:** Wird vom Berichterstatter noch das Schlußwort gewünscht?

Ich erteile das Wort dem Herrn Berichterstatter Abgeordneten Held.

**Held (CSU) [Berichterstatter]:** Meine Damen und Herren! Der Etat des Verkehrsministeriums ist in diesem Haus durch die Anträge Dr. Linnert und Stiller, also durch Anträge der Freien Demokratischen Partei, angezweifelt worden. Es steht doch fest und alle in diesem Haus wissen es, daß die Straßenverkehrsämter, früher Fahrbereitschaften, und auch die Kraftfahrzeugverkäufe usw. und was damit zusammenhängt, bis zum Juli 1947 zum Etat des Innenministeriums gehörten bzw. hierfür das Innenministerium zuständig war, daß also bis zu diesem Zeitpunkt das Verkehrsministerium mit dieser Sache gar nichts zu tun hatte.

Im übrigen ist aber ein Untersuchungsausschuß eingesetzt worden, und den Vorsitzenden dieses Untersuchungsausschusses stellt die Demokratische Partei. (Hört, hört!)

Sie wissen, meine Herren dieses hohen Hauses, wie oft gerade ich mich bemüht habe, daß dieser Untersuchungsausschuß wie überhaupt der Verkehrsausschuß endlich einmal in entsprechende Aktion zur Untersuchung all dieser Dinge treten soll.

(Sehr gut! bei der CSU.)

Ich finde es sehr sonderbar, daß man sich anscheinend heute bemüht fühlt, die in der Presse erschienenen Zeitungsartikel gegen unser Verkehrsministerium in einer derartigen Weise heute fortzusetzen.

(Sehr richtig! bei der CSU.)

Das lehne ich für meine Person als Berichterstatter ab. Ich hoffe, daß die Abgeordneten dieses Hauses der gleichen Ansicht sind

(Sehr richtig! bei der CSU)

und einem Etat zustimmen, über den wir uns im Ausschuß selbst die nötige Rechenschaft gegeben haben. Es ist damals beim Etat schon von diesen Dingen gesprochen worden, und wir waren uns alle darüber klar, daß wir über derartige Dinge nicht abstimmen können, bevor hier nicht eine klare Buchführung aufgelegt werden kann. Es war damals schon ausgemacht, daß diese Dinge in einem späteren Etat nachgebracht werden sollen. Sie hören heute aus den Worten des Herrn Verkehrsministers, daß es ihm erst möglich sein dürfte, dies in einem Nachtrags-  
etat zum Etat 1948 zu veranlassen.

Was stellt denn unser Etat dar? Unser Etat stellt, kaufmännisch gesprochen, weiter nichts dar als eine Eröffnungsbilanz. Sie müssen sich doch darüber klar sein, meine Herren, wie die Dinge lagen. Es war doch bei uns gerade auf dem Gebiet des Verkehrs alles im größten Durcheinander, und wir freuen uns heute, daß der Herr Verkehrsminister und seine gesamten Mitarbeiter aus allen Parteien, die im Verkehrsministerium tätig sind, sich fortlaufend die größte Mühe geben, Ordnung in diese Dinge zu bringen, insbesondere die bayerischen Belange nach jeder Hinsicht zu wahren, für unsere ganze Bevölkerung das Beste herauszuholen, und in jeder Weise für die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Eisenbahn und der Verkehrsbetriebe sorgen. Daß dies nicht besser und nicht schneller geschehen konnte, dafür sind nicht wir allein verantwortlich zu machen. Sie alle wissen selbst, woran das liegt. Daher bin ich der Ansicht, daß der Etat, wie er hier vorgelegt worden ist, schon seine Richtigkeit hat und daß die Angelegenheit bezüglich der Kraftfahrzeugverkäufe, wie der Herr Minister gesagt hat, erst dann von uns beraten werden kann, wenn uns überhaupt einmal ein klarer Überblick vorliegt. Wenn behauptet wird, daß hier mit Millionengewinnen zu rechnen sei: Wer weiß, meine sehr verehrten Damen und Herren, ob nicht am Ende noch ein Verlust herauskommt!

Aber ganz abgesehen davon tut sich Herr Stiller darin sehr leicht. Er wirft ja dem Herrn Minister heute vor, daß er z. B. in der Dampfschiffahrt auf dem Ammersee heute eine wesentlich höhere Einnahme habe. Freilich, heute haben wir nicht nur bei dem Verkehr auf dem Ammersee eine höhere Einnahme, heute haben wir bei den Straßenverkehrsämtern auch eine höhere Einnahme. Wir haben eine weit höhere

(Heb [CSU])

Einnahme aus den Tankausweisen. Wenn der Etat heute festgestellt würde, so würden wir statt zwei oder drei Millionen kaum eine Million Zuschuß benötigen. Aber seien Sie froh, das alles kommt ja dem Etat 1948 zugute. Warum also diese Aufregung, warum diese Sensation?

Genau so ist es, wenn der Herr Minister hier gefragt wird: Herr Minister, woher wissen Sie denn, daß eine Erhöhung des Güterverkehrsumsatzes im Jahre 1947 eingetreten ist? Meine sehr verehrten Damen und Herren, das weisen doch die Einnahmen, das weisen die Zahlen der Lonnagen aus, die befördert worden sind, die ja statistisch festgelegt sind. Jeder im Hause weiß, daß im Jahre 1945/46 ein Großteil der Lebensmittel noch durch die amerikanischen Autos transportiert worden ist und daß diese Transporte jetzt auf die Achse umgelegt worden sind. Es ist also ganz natürlich, daß dann eine Erhöhung des Güterverkehrs eingetreten ist. Diese Frage also an den Herrn Minister zu richten, habe ich persönlich als direkt naiv empfunden. Das sage ich ganz offen.

Ich bitte also als Berichterstatter, den Antrag Dr. Linnert und Genossen abzulehnen und dem Etat, wie er vom Verkehrsministerium vorgelegt und vom Ausschuß mit großer Mehrheit beschlossen worden ist, die Zustimmung zu erteilen.

(Lebhafter Beifall bei der CSU und SPD.)

**Präsident:** Zu einer persönlichen Bemerkung erteile ich nach § 38 der Geschäftsordnung zunächst das Wort dem Herrn Abgeordneten Gräßler.

(Dr. Hundhammer: Persönliche Bemerkungen werden doch eigentlich nach der Abstimmung gemacht!)

— Nein, am Schlusse der Beratungen, heißt es in der Geschäftsordnung.

**Gräßler (SPD):** Meine verehrten Damen und Herren! Der Abgeordnete Hausleiter empfahl gestern dem hohen Hause, beim Geben von falschen Informationen an die Presse sich doch einmal selbst an die eigene Brust zu klopfen. Ich stimme dem Herrn Kollegen Hausleiter zu. Gerade deshalb, weil ich ihm zustimme, sah ich mich veranlaßt, als bisheriges Mitglied des Verkehrsausschusses den Herrn Kollegen Stiller vor einiger Zeit zu ersuchen, in Zukunft beim Geben von Informationen an die Presse etwas vorsichtiger zu sein,

(sehr richtig! bei der CSU)

besonders bei Beschuldigungen, wie sie in diesen Pressepolemiken gegen den Minister wie auch gegen einzelne Straßenverkehrsdirektionen erhoben wurden, erst dann der Öffentlichkeit zu übergeben, wenn deren Wahrheit vom Ausschuß endgültig festgestellt ist.

(Zustimmung bei der CSU.)

Es kann also nicht davon gesprochen werden, wie der Herr Kollege Stiller gelegentlich einer Pressekonferenz ausführte, daß die Sozialdemokratische Partei oder der Abgeordnete Gräßler der Sozialdemokratischen Partei

(Zuruf: nur der war gemeint!)

eine objektive Berichterstattung an die Presse verhindern wollen.

(Hört, hört! bei der CSU.)

Die Sozialdemokratische Partei weiß vielleicht besser oder ebenso gut wie der Herr Kollege Stiller, daß in der Frage der Erfassung, der Beschlagnahme,

der Beorderung und der Zuteilung von Kraftfahrzeugen manchmal schreiende Zustände Platz gegriffen haben; sie kann sich aber nicht dazu verstehen, diese üble Folgeerscheinung des Zusammenbruchs des Hitlerreichs parteipropagandistisch auszunützen. Wenn man sich schon zu Höherem berufen fühlt, Herr Kollege Stiller,

(Heiterkeit bei der CSU)

dann muß man dieses Höhere, dieses Ethische auch im politischen Leben zur Wiederherstellung des ohnedies schon etwas ramponierten Ansehens unseres Parlaments anwenden.

(Sehr gut! bei der CSU.)

Dem, meine Damen und Herren, wollte ich mit meiner damaligen Anregung Rechnung tragen.

(Lebhafter Beifall bei der CSU und SPD.)

**Präsident:** Ich habe schon Angst gehabt, es wäre keine persönliche Bemerkung. Aber die Bemerkung war nach der Geschäftsordnung vollständig in Ordnung.

(Heiterkeit.)

Das Wort hat der Herr Abgeordnete Stiller.

**Stiller (SPD):** Hohes Haus, meine Damen und Herren! Soeben wurde gegen mich die Beschuldigung erhoben, ich hätte der Presse unrichtige Informationen gegeben.

(Zurufe von der CSU: Jawohl!)

Gestatten Sie, daß ich darauf nur mit einer Ihnen in den nächsten Tagen zugehenden Drucksache der bayerischen Staatsregierung antworte:

Betrifft Nachtrag zu der kurzen Anfrage Niedmiller und Fraktion der SPD:

Das Landgericht Augsburg hat durch Beschluß vom 17. 9. 1947 den Antrag Roßmaier auf Erlass einer einstweiligen Verfügung gegen den Landtagsabgeordneten Stiller kostenfällig abgewiesen, da Roßmaier nicht glaubhaft machen konnte — trotz wiederholter Aufforderung durch das Gericht —, daß der Landtagsabgeordnete Stiller sich in einer im Antrag näher bezeichneten Weise über Roßmaier geäußert hat.

gez. Otto Frommknecht,

bayerischer Staatsminister für Verkehrsangelegenheiten.

(Hört, hört! bei der SPD.)

Dies geht Ihnen in den nächsten Tagen als Drucksache zu.

Meine Damen und Herren! Vielleicht dient Ihnen dieser Fall etwas zur Mahnung, einem Angehörigen dieses Hauses, auch wenn er erst 28 Jahre alt ist, doch etwas mehr Glauben in seinen Ausführungen zu schenken. Wer hier die Behauptung aufstellt, ich hätte irgendeiner Zeitung oder einer Redaktion falsche Unterlagen übergeben, der möge mich, bitte, verklagen und seine Behauptung vor Gericht beweisen.

Ich stelle heute dazu endgültig fest: Satz für Satz sowohl meiner Rundfunkrede als auch meiner Informationen werden diesem Haus als Tatsachen bewiesen vorgelegt werden. Ich nehme zu keinen weiteren diesbezüglichen Äußerungen mehr Stellung, bevor diese Frage nicht entschieden ist, ob ich die Wahrheit gesprochen habe oder nicht.

Was die Beschuldigung mir gegenüber betrifft, ich solle in meiner Eigenschaft als Ausschußvorsitzender vorzeitig und unrechtmäßig der Presse Informationen gegeben haben, so habe ich dazu zu sagen: In der

(Stiller [FDP])

Zeit, als ich die heute immer noch nachklingende Rundfunkrede hielt, war ich weder Ausschußvorsitzender noch mußte ich, daß ich jemals Vorsitzender des Untersuchungsausschusses werde. Die sämtlichen Informationen, die die Presse besitzt, stammen aus dieser Zeit. Jeder einzelne von Ihnen kann, falls notwendig, die ehrenwörtliche Erklärung von mir als Abgeordnetem haben, daß ich kein Blatt und kein Wort einer Originalauschußunterlage der Presse übergeben habe.

Was meine Schilderung der Zustände betrifft, so möchte ich hierzu nur noch den Satz feststellen: Keine der von mir angeführten Behauptungen rührt aus der Zeit vor Dezember 1945. Jeder der von mir angeführten Tatbestände fällt in die Zeit der absoluten Übergabe der gesamten Vollmachten an die bayerische Staatsregierung nach dem 28. Dezember 1945 bzw. nach dem 26. Februar 1946. Sämtliche Tatbestände fallen ausschließlich in die Zuständigkeit der Zentralinstanz der Straßenverkehrsdirektion München.

Ich kann mich hier nicht weiter auslassen, da mir nur die Möglichkeit einer persönlichen Erklärung zu den Vorwürfen gegeben ist. Ich kann nur damit abschließen: Auch wenn ich Angehöriger der kleinsten Partei und jung bin, bitte ich, mit Beschuldigungen, die mittels einer Vergiftungspropaganda, ohne daß ich mich dagegen wehren kann, in die Fraktionen getragen werden, auf Grund des Ihnen nun zur Kenntnis gegebenen Tatbestandes etwas sehr vorsichtig zu sein. Wer mir hier in diesem Hause diesen Vorwurf machen will, der möge ihn, bitte, erst beweisen und dann hier auf das Pult heraufgehen.

(Beifall bei der FDP.)

**Präsident:** Wir kommen dann zu den Abstimmungen.

Zunächst muß ich über den Antrag Stiller, Dr. Linnert und Fraktion der FDP abstimmen lassen:

Der Landtag wolle beschließen:

Der Haushalt des bayerischen Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten ist an den Ausschuß für den Staatshaushalt zurückzuverweisen, da wesentliche Angaben darin fehlen und ergänzt werden müssen. Der Haushaltsplan des Verkehrsministeriums muß sämtliche Vorgänge enthalten, für die das Verkehrsministerium etatmäßig verantwortlich ist.

Wer diesem Antrag zustimmen will, den bitte ich, sich zu erheben. — Der Antrag ist gegen die Stimmen der FDP und WB abgelehnt.

Wir kommen dann zur Abstimmung über den Etat selbst. Ich rufe auf: Verkehrsministerium, Kapitel 901 Zentrale Verwaltung, Seite 3. Die Ein- und Ausgaben bleiben nach den Ausschußbeschlüssen unverändert. — Da kein Widerspruch erfolgt, stelle ich fest, daß auch das Haus so beschlossen hat.

Ferner hat der Ausschuß einen Antrag angenommen, den Sie auf Beilage 1035, Ziff. 3, vor sich sehen und der den ursprünglichen Ausschußbeschuß auf Beilage 767, Ziff. 1, aufhebt.

Der Antrag des Ausschusses lautet:

Die persönlichen Ausgaben Kapitel 901 A II mit der Maßgabe zu genehmigen, daß das Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten die dort ausgebrachten Stellen, soweit sie noch nicht mit

Beamten besetzt sind, nur mit Zustimmung des Finanzministeriums besetzen darf.

Ich bitte diejenigen Mitglieder des Hauses, die diesem Ausschußantrag auf Beilage 1035 zustimmen wollen, sich von den Plätzen zu erheben. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Der Antrag ist gegen die Stimmen der WB und der FDP angenommen.

Ich rufe auf Kapitel 902 a Straßenverkehrsdirektion München, Seite 11 —, Kapitel 902 b Straßenverkehrsdirektion — Außenstelle Fürth — Seite 14 —, Kapitel 903 Straßenverkehrshauptämter, Seite 18 —, Kapitel 904 Staatliche Dampfschiffahrt auf dem Ammer- und Würmsee, Seite 22. Die Haushaltsansätze bleiben nach den Ausschußbeschlüssen in sämtlichen Kapiteln unverändert und zeigen folgenden Abschluß: Einnahmen 367 100 Mark, Ausgaben 2 700 900 Mark, Zuschußbedarf 2 333 800 Mark.

Wer dem Haushaltseinzelplan X mit diesem Abgleich zustimmen will, möge sich erheben. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Gegen die Stimmen der WB und der FDP angenommen.

Weiter hat der Ausschuß folgenden Antrag Dr. Stang angenommen:

Das Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten wird aufgefordert, mit aller Kraft und mit allem Nachdruck bei den bizonalen Verwaltungsbehörden seine dankenswerten Bemühungen fortzusetzen, die auf die Wahrung der Verkehrsinteressen Bayerns und den Einbau der Vertretung der Verkehrsminister der Länder in den bizonalen Verwaltungsorganismus ausgerichtet sind, sowie den vom Landtag einstimmig beschlossenen Verkehrsausschuß in Würdigung der diesem Ausschuß als Überwachungsorgan für alle Fragen des bayerischen Verkehrssektors zukommenden Bedeutung tatkräftig zu unterstützen.

Wer diesem Antrag zustimmen will, den bitte ich, sich zu erheben. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Es ist einstimmig so beschlossen.

Dann kommt noch folgender Antrag Schneider, Dr. Linnert und Fraktion:

Die Staatsregierung wird ersucht, dafür Sorge zu tragen zu wollen, daß künftig D- und Eilzüge nicht nur bis Lichtenfels, sondern bis zu der nur 20 Kilometer entfernt liegenden, verkehrstechnisch völlig benachteiligten, viermal so großen Stadt Coburg durchgeführt werden mit Anschluß nach Kronach und Kulmbach.

Ich glaube, den Antrag kann man gleich zur Abstimmung bringen. — Ein Widerspruch dagegen erfolgt nicht. Ich stelle die einstimmige Zustimmung des Hauses zu diesem Antrag fest.

Dann kommt folgender Antrag Dr. Linnert und Fraktion (Beilage 1243):

Der Landtag wolle beschließen:

Die Tankausweise sind sofort abzuschaffen. Es ist auch eine Begründung beigegeben.

Ich schlage vor, diesen Antrag dem Verkehrsausschuß zu überweisen. — Das Haus ist damit einverstanden. Das können wir hier nicht zur Entscheidung bringen; das muß zuerst beraten werden. (Held: Ich stelle den Antrag, diesen Antrag dem Verkehrsausschuß zu überweisen.)

— Das habe ich eben selbst gesagt.

**(Präsident)**

Ich stelle also die Zustimmung des Hauses zur Überweisung an den Verkehrsausschuß fest.

Dann kommt der Antrag Dr. Linnert und Fraktion:

Der Landtag wolle beschließen:

Das Bayerische Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten wird mit Wirkung vom 1. April 1948 aufgelöst. Seine Aufgaben werden dem Staatsministerium für Wirtschaft übertragen.

(Zurufe: Das verstößt gegen die Verfassung!)

— Das steht im Widerspruch zur Verfassung, jawohl, weil das Ministerium in der Verfassung aufgeführt ist.

Ich lasse über den Antrag abstimmen. Ich muß darüber abstimmen lassen.

Wer dem Antrag zustimmen will, den bitte ich, sich zu erheben. — Der Antrag ist gegen die Stimmen der FDP abgelehnt.

Dann haben wir noch einen Antrag, der weit zurückliegt und uns an frühere Vorgänge erinnert, nämlich den Antrag auf Beilage 660, der sich gegen die Wahl des Dr. Schlange-Schönningen zum Ernährungsdirektor und des Herrn Frohne zum Direktor für das Verkehrswesen wendet.

Über Dr. Schlange-Schönningen haben wir schon abgestimmt; das ist erledigt. Es bleibt also nur noch Frohne übrig. Ich habe infolgedessen den Antrag auf Beilage 660 so formuliert, wie er jetzt zur Abstimmung zu bringen ist. Er lautet nämlich jetzt:

Der Landtag wolle beschließen:

Der Bayerische Landtag protestiert gegen die Ernennung von Frohne zum Direktor des Verkehrswesens, da seine Ernennung zum Direktor beim Wirtschaftsrat im Hinblick auf seine politische Vergangenheit nicht tragbar ist.

Hierzu beantragt der Ausschuß Ablehnung.

Berichterstatter über die Ausschußverhandlungen ist der Herr Abgeordnete Gehring. Ich erteile ihm das Wort, bitte ihn aber, sich kurz zu fassen.

**Gehring (CSU) [Berichterstatter]:** In der Sitzung des Ausschusses für Aufgaben wirtschaftlicher Art am 30. September 1947 bezweifelte zunächst der Berichterstatter die Kompetenz des Bayerischen Landtags in dieser Frage. Der Mitberichterstatter ersuchte um Zustimmung zu dem Antrag, der nur zur Unterstützung dienen sollte. Schlange-Schönningen sei wegen seiner Tendenzen und seiner politischen Belastung aus der Vergangenheit, Frohne aus dem letzten Grunde untragbar. Auch der Abgeordnete Emmert nahm gegen eine Einmischung des Bayerischen Landtags in diese Angelegenheit des Wirtschaftsrats Stellung. Der Vorsitzende erkannte zwar die Berechtigung des Antrags an, hielt aber hierfür den Landwirtschaftsausschuß für zuständig. Der Mitberichterstatter hielt an seiner Auffassung fest und erinnerte an den Fall von Dr. Ugarz, wo vom Bayerischen Landtag auch das Recht der Kritik in Anspruch genommen wurde.

Der Berichterstatter beantragte mit der von Emmert gegebenen Begründung Ablehnung des Antrags. Der Antrag wurde mit 13 gegen 6 Stimmen abgelehnt. Ich bitte das Haus, genau so zu beschließen.

**Präsident:** Der Antrag des Ausschusses lautet also auf Ablehnung. Wortmeldungen liegen nicht vor.

Wer dem Ausschußantrag auf Ablehnung des Antrags auf Beilage 660, wie ich ihn verlesen habe, seine Zustimmung geben will, den bitte ich, sich vom Platz zu erheben. — Das Präsidium ist sich einig, daß jetzt die Mehrheit steht. Der Antrag ist abgelehnt. Damit ist auch dieser Punkt erledigt.

Ich rufe auf:

**Mündlicher Bericht des Ausschusses für den Staatshaushalt zum Haushalt des Bayerischen Ministerpräsidenten und der Staatskanzlei für das Rechnungsjahr 1947 (Beilage 772).**

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Schwingenstein. Ich erteile ihm das Wort.

**Schwingenstein (CSU) [Berichterstatter]:** Meine Damen und Herren! In seiner Sitzung vom 15. Oktober 1947 beschäftigte sich der Ausschuß für den Staatshaushalt mit dem Haushalt des Bayerischen Ministerpräsidenten und der Staatskanzlei für das Rechnungsjahr 1947. Der Berichterstatter erklärte die Steigerung der Ausgaben dadurch, daß hier noch das Landespersonalamt und das Bayerische Landesamt für Vermögensverwaltung und Wiedergutmachung hinzugekommen seien.

Allein das Personalamt erfordere einen Zuschuß von 253 750 Mark und das Bayerische Landesamt für Vermögensverwaltung und Wiedergutmachung einen solchen von 6 479 200 Mark. Auf eine Anfrage des Vorsitzenden, wozu der Aufsatz von 100 000 Mark in Titel 217 Verwendung finde, erwiderte Ministerpräsident Dr. Ehard, daß dieser Dispositionsfonds kulturelle und fürsorgliche Unterstützungsleistungen ermöglichen solle. Auch solle die Möglichkeit geschaffen werden, für Zwecke etwas zu geben, für die im Augenblick keine haushaltsmäßigen Mittel zur Verfügung stünden.

Ministerialrat Dr. Mez erklärte zu Kapitel 3 Landespersonalamt, daß die Einrichtung von der Militärregierung förmlich verlangt worden sei. Es habe in erster Linie dafür zu sorgen, daß bei der Vergebung von Beamtenstellen alle unsachlichen Momente auszuschneiden haben. Das Landespersonalamt habe einen absoluten Druck gegen jedwede Korruptionserscheinung zu bilden. Die Militärregierung wünsche, daß alle Vorgänge auf dem Gebiet des Beamtenwesens sich in der Öffentlichkeit abspielen und von ihr kontrolliert werden können. Das Landespersonalamt hat nicht über jede Beförderung und Neuernennung eines Beamten zu befinden. Es obliegen ihm nur solche Ernennungen und Beförderungen, die nicht laubbahnmäßig sind.

Ministerpräsident Dr. Ehard legte dar, daß die Einrichtung und Zuständigkeit des Landespersonalamtes im bayerischen Beamtengesetz vom 28. Oktober 1946 genau umschrieben sei. Das Landespersonalamt sei erst im Anlaufen begriffen und müsse erst ausgebaut werden. Es ernenne keine Beamten, sondern überprüfe nur die Ernennung. Unter Umständen erstatte es Gutachten und weise darauf hin, daß gewisse Voraussetzungen für die Ernennung dieses oder jenes Beamten oder gewisser Kategorien von Beamten erfüllt oder nicht erfüllt sind. Auch prüfe es nach, ob die vorgenommenen Einstufungen richtig sind. Der Ministerpräsident verwies noch auf Art. 41 des Beamtengesetzes, wonach die Mitglieder des Landespersonalamtes unabhängig und nur dem Gesetz unterworfen sind und von ihrem Amt nur unter denselben Voraussetzungen und in demselben Umfang wie richterliche

**(Schwungenstein [CSU])**

Beamte entfernt werden können. Von Bedeutung sei auch Art. 46 des Beamtengesetzes, wonach das Landespersonalamt in entsprechender Anwendung des Gesetzes über die Verwaltungsgerichtsbarkeit Beweise erheben könne und wonach alle öffentlichen Stellen und Behörden ihm Rechtshilfe zu leisten hätten.

Der Mitberichterstatter befürchtete, daß das Landespersonalamt allzu großes Gewicht auf das akademische Examen legen könnte. Ministerpräsident Dr. Ehard trat dieser Behauptung entgegen. Er kenne eine Reihe von Beispielen dafür, daß geeignete Kräfte in alle möglichen Beamtenstellen gekommen seien, ohne Rücksicht darauf, ob sie akademische Prüfungen oder Grade hatten.

Ministerialrat Dr. Mez erklärte auf eine Anfrage, daß die Militärregierung das Landespersonalamt noch weiter ausgebaut wissen wolle, als es nach dem Beamtengesetz geschehen ist. Sie steht offensichtlich auf dem Standpunkt, daß das Landespersonalamt auch auf dem Gebiet des Besoldungswesens etwas mitzureden haben soll.

Zu Kapitel 4, Bayerisches Landesamt für Vermögensverwaltung und Wiedergutmachung, teilte Ministerpräsident Dr. Ehard mit, daß im Ministerrat die Unterstellung unter das Finanzministerium beschlossen worden sei, nachdem es sich um eine Vermögensverwaltung handle. Verschiedene Redner tadelten die Tätigkeit der Treuhänder. Sie führten sich vielfach so auf, daß man den Eindruck gewinne, sie hätten die Absicht, sich diese Objekte selbst in die Hand zu spielen. Im Treuhändergesetz sei fachliches Können verlangt, doch habe man sich bisher sehr wenig an diese Bestimmung gehalten. Ganz besonders fehle es bei den Zweig- und Außenstellen. Weitere Redner stießen sich an der Höhe der verschiedenen Etabpositionen. Der Vorsitzende wies darauf hin, daß, wenn das Landesamt dem Finanzministerium angegliedert wird, dieses die Möglichkeit habe, die Außenstellen allmählich in den Organismus der Finanzverwaltung einzubauen, wodurch wesentliche Einsparungen erzielt werden könnten. Der Berichterstatter beanstandete gleichfalls, daß den Bestimmungen des Treuhändergesetzes in Bezug auf die fachliche Eignung der Treuhänder nicht immer entsprochen wird. Er unterbreitete bei dieser Gelegenheit die Bitte, es möchte doch den Abgeordneten, wenn sie sich mit irgendwelchen Angelegenheiten an staatliche Stellen wenden, auch eine entsprechende Antwort erteilt werden, nachdem sie ihrerseits verpflichtet seien, Gefuchstellern usw. doch auch zu verantworten. Vizepräsident Dr. Moser erklärte, es liege ihm ferne, irgendwie Mängel zu verdecken oder zu beschönigen; der größte Teil der gemachten Ausführungen berühre aber Dinge, die weder vom Landesamt noch überhaupt von deutscher Seite beeinflusst oder geändert werden können. Titel 17 der amerikanischen Militärvorschriften über die Vermögensverwaltung sage zwar, die Vollmachten und die Verantwortung gehen auf die deutschen Stellen über, die Grundsätze der Vermögensverwaltung behalte sich aber die Militärregierung vor. Der Wert der verwalteten Vermögen sei schätzungsweise 5,1 Milliarden Mark; es kämen 30 000 Vermögensobjekte in Frage. Er sei sehr dahinter her, den Personalstand in seinem Amt so niedrig wie möglich zu halten; er habe bei Aufstellung des Stellenplans gerade bei den Außenstellen wesentliche Abstriche vorgenommen und eine

Überwachung eingeführt. Ohne die Evakuierten aus nichtbayerischen Gebieten seien im Amt 42 Prozent der Beschäftigten Flüchtlinge.

Ministerialdirigent Dr. Ringelmann wies darauf hin, solange den Treuhändern derartige Vergütungen bezahlt werden, wie das jetzt in der großen Masse noch der Fall ist, sei eine Gebühr von 7 Promille des Vermögenssteuerwertes nicht tragbar; denn die Gebühr gehe auf Kosten des gesperrten Vermögens, das dem Fonds zur Wiedergutmachung zufließen soll. Was an die Treuhänder gezahlt werde, sei im Vergleich zu dem, was in der Privatwirtschaft oder insbesondere im Staatsdienst für eine solche Tätigkeit bezahlt wird, viel zu hoch, zumal die Treuhänder oft praktisch für den Betrieb überhaupt nichts leisten.

Abgeordneter Guertl beanstandete, daß auch Ausländer als Treuhänder eingesetzt werden, deren Herkunft und Vergangenheit man nicht überprüfen könne und die deutsches Gut und Vermögen im wahrsten Sinne des Wortes verwirtschaften.

Auf eine Anfrage berichtete noch Dr. Bergmann, daß die Militärregierung über den Abschluß von Miet- und Pachtverträgen neue Bestimmungen erlassen werde. Ministerialdirigent Dr. Ringelmann erklärte, wenn das Landesamt dem Finanzministerium angegliedert wird, werde die erste Aufgabe sein, zu prüfen, ob die Außenstellen in die Finanzämter eingebaut werden können. Hand in Hand damit werde ein starker Abbau des Treuhänderwesens gehen, denn man könne es sich nicht gestatten, wenn man selbst geeignete Beamte habe, fremde Treuhänder zu beschäftigen.

Der Etat des Bayerischen Ministerpräsidenten und der Staatskanzlei weist in seinem Gesamtanschluß aus an Einnahmen 5 205 950 Mark, an Ausgaben 14 001 310 Mark; sohin verbleibt ein Zuschußbedarf von 8 795 360 Mark.

Der Berichterstatter sah sich nach den befriedigenden Erklärungen des Ministerpräsidenten und der Vertreter des Finanzministeriums in der Lage, dem Etat zuzustimmen, und empfahl seine Genehmigung. Der Antrag des Ausschusses lautet, den Haushalt unverändert zu genehmigen. Ich bitte das hohe Haus um Zustimmung.

**Präsident:** Wortmeldungen liegen nicht vor. Wir kommen zur Abstimmung über den Haushalt des Bayerischen Ministerpräsidenten und der Staatskanzlei.

Ich rufe auf Kapitel 1, Zentrale Verwaltung, Seite 3 —, Kapitel 2, Vertretungen Bayerns in Berlin, Frankfurt und Stuttgart, Seite 12 —, Kapitel 3, Landespersonalamt, Seite 15 —, Kapitel 4, Landesamt für Vermögensverwaltung und Wiedergutmachung, Seite 19. Der Ausschuß beantragt, bei sämtlichen Kapiteln die Einnahmen und Ausgaben unverändert zu lassen; danach ergibt sich folgende Abgleichung: Einnahmen 5 205 950 Mark, Ausgaben 14 001 310 Mark, Zuschußbedarf 8 795 360 Mark.

Ich bitte diejenigen Mitglieder des Hauses, die dem Einzelplan I mit dieser Abgleichung zustimmen wollen, sich vom Platz zu erheben. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Es ist einstimmig so beschlossen; ich stelle das fest. Die Nachweisung der Sondervermögen auf Seite 24 dient dem Hause zur Kenntnis. — Damit ist dieser Etat erledigt.

Wir fahren dann in der Tagesordnung fort und kommen zum

(Präsident)

**Mündlichen Bericht des Ausschusses für Sozialpolitik zum Antrag der Abgeordneten Albert und Genossen betreffend Verhinderung der Schließung von Betrieben wegen Unregelmäßigkeiten zur Erhaltung der Existenz Erwerbstätiger (Beilage 1109).**

Berichterstatter ist der Abgeordnete Bessel; ich erteile ihm das Wort.

**Bessel (SPD) [Berichterstatter]:** Der Ausschuss für Sozialpolitik hatte sich mit dem Antrag Beilage 830 zu beschäftigen, der folgenden Wortlaut hat:

Der Landtag wolle beschließen:

Die Schließung von Betrieben wegen Unregelmäßigkeiten ist im Interesse der Erhaltung der Existenzgrundlage Erwerbstätiger zu verhindern. Die gegen die Wirtschaftsgeetze verstößenden Inhaber sind aus den Betrieben zu entfernen und zuverlässige sachverständige Treuhänder für die Fortführung der Betriebe einzusetzen.

Der Antrag ist vom Abgeordneten Albert und der Fraktion der SPD gestellt. Der Berichterstatter hat darauf hingewiesen, daß die Verhältnisse in denjenigen Fällen, in denen ein Betrieb geschlossen wird und dadurch die Angestellten und Arbeiter existenzlos werden, eine Härte bedeuten, die dann verhindert werden könnte, wenn ein Treuhänder für diese Betriebe bestellt würde. Der Mitberichterstatter hat sich dieser Auffassung angeschlossen. Auch von den Vertretern der Regierung ist die gleiche Ansicht zum Ausdruck gebracht worden. Deswegen hat der Ausschuss einstimmig den Antrag gutgeheißen. Ich bitte das Haus, sich dieser Auffassung anzuschließen.

**Präsident:** Ich danke dem Herrn Berichterstatter. Der Antrag des Ausschusses lautet: Zustimmung zu dem Antrag auf Beilage 830. Soll ich ihn noch einmal vorlesen?

(Dr. Hundhammer: Ja!)

Der Antrag lautet:

Der Landtag wolle beschließen:

Die Schließung von Betrieben wegen Unregelmäßigkeiten ist im Interesse der Erhaltung der Existenzgrundlage Erwerbstätiger zu verhindern. Die gegen die Wirtschaftsgeetze verstößenden Inhaber sind aus den Betrieben zu entfernen und zuverlässige sachverständige Treuhänder für die Fortführung der Betriebe einzusetzen.

Da niemand dem widersprochen hat, stelle ich die einstimmige Annahme fest.

Wir kommen dann zum

**Mündlichen Bericht des Ausschusses für Verfassungsfragen zum Antrag der Abgeordneten Dr. Einnert und Genossen betreffend Bewertung der Arbeit der Presse (Beilage 1200).**

Berichterstatter ist der Abgeordnete Dr. Dehler; ich erteile ihm das Wort.

**Dr. Dehler (FDP) [Berichterstatter]:** Meine Damen und Herren! Angesichts meiner akuten Fehde mit der Presse bin ich an sich ein schlechter Berichterstatter, aber ich glaube trotzdem der Aufgabe gerecht zu werden. Anlaß des Antrags war ein kleiner Vorgang: Ein Journalist hatte Schwierigkeiten mit der Zulassung seines Kraftwagens. Das Verkehrsamt verlangte von ihm den Nachweis, daß seine Arbeit als Journalist im öffentlichen Interesse liege. Es

ist also für die Presse bedeutsam, daß die Regierung den untergeordneten Stellen erklärt, die Presse, die fünfte Großmacht, arbeite im öffentlichen Interesse.

Bei der Behandlung im Ausschuss wurde erklärt, daß damit keine Stellungnahme zu der gegenwärtigen Struktur der Presse verbunden ist, sondern daß es sich selbstverständlich um eine Bewertung der Arbeit der Presse an sich handelt. Der Antrag ist nach der Aussprache entsprechend einer Anregung des Herrn Abgeordneten von Brittwitz und Gaffron in der Form angenommen worden:

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird beauftragt, die nachgeordneten Dienststellen darauf aufmerksam zu machen, daß die Arbeit der Presse im öffentlichen Interesse liegt.

**Präsident:** Wortmeldungen dazu liegen nicht vor. Der Ausschuss beantragt Zustimmung in folgender Fassung:

Die Staatsregierung wird beauftragt, die nachgeordneten Dienststellen darauf aufmerksam zu machen, daß die Arbeit der Presse im öffentlichen Interesse liegt.

Ein Widerspruch dagegen erfolgt nicht; ich stelle die Zustimmung des Hauses fest.

Wir kommen dann zum

**Mündlichen Bericht des Ausschusses für Verfassungsfragen zum Antrag der Abgeordneten Stock und Genossen betreffend Säuberung der staatlichen und kommunalen Behörden und Verwaltungsstellen von Personen, die über ihre Vergangenheit keinen einwandfreien amtlichen Nachweis erbringen können (Beilage 1202).**

Berichterstatter ist der Abgeordnete Krenpl; ich erteile ihm das Wort.

**Krenpl (CSU) [Berichterstatter]:** Der Antrag, der hier zur Beschlußfassung vorliegt, steht in Beilage 694.

Die Staatsregierung wird beauftragt, die staatlichen und kommunalen Behörden und Verwaltungsstellen bis zum 1. Dezember 1947 von allen Personen zu säubern, die über ihre zivile Herkunft, berufliche Ausbildung und politische Vergangenheit keinen einwandfreien amtlichen Nachweis erbringen können.

Schon in der ersten Ausschusssitzung ist hierzu der Zusatz beantragt worden, und zwar von mir:

Bei Flüchtlingen und Ausgewiesenen genügen mangels anderweitiger Unterlagen eidestattliche Erklärungen zweier politisch einwandfreier Zeugen.

In der Sitzung des Verfassungsausschusses vom 10. März 1948 fand dieser Antrag eine gewisse Abänderung. Der Berichterstatter brachte den Antrag samt Zusatz zur Verlesung und verwies auf die Begründung auf Beilage 694. Es sei bekannt, daß sich in der ersten Zeit nach dem Umsturz Persönlichkeiten in das öffentliche Leben vorge drängt haben, die im Laufe der Zeit wieder verschwinden müßten. Es sei eine Revolutionszeit gewesen, in der viel Dreck nach oben gekommen sei. Dieser Dreck müßte, nachdem sich die Wogen der Revolution wieder geglättet hätten, auch wieder untergehen. Es gebe auch jetzt noch raffinierte Menschen, die sich in ihren Stellungen halten konnten, obwohl sie viel Dreck am Stecken hätten. Nach einem Artikel in der „Süddeutschen

**(Krempf [CSU])**

Zeitung" von gestern könne man im Wirtschaftsministerium Eisenscheine zu drei Mark für das Kilogramm bekommen. Solche Zustände gebe es auch an vielen anderen Stellen. Der Staat brauche in den Büros wieder saubere Personen. Diese Säuberung müßte eigentlich schon längst durchgeführt sein. Durch die Verzögerung in der Behandlung des Antrags sei der dort genannte Termin überholt und müßte durch den 1. Juli 1948 ersetzt werden.

Es würde zu weit führen, wenn ich die Aussprache wortwörtlich zum Vortrag bringen wollte. Es haben sich jedenfalls alle an der Aussprache beteiligten Damen und Herren im Sinne des Antrags ausgesprochen.

Anton Baur trat für den Antrag ein und hoffte, daß wieder eine Anzahl von unsauberen Elementen im Siebe hängen bleiben werde, wenn die Staatsregierung beauftragt wird, eine Säuberung vorzunehmen. Es sei anzustreben, daß die Fragebogen und Unterlagen aller derjenigen Personen, die bisher keine Papiere vorlegen konnten, einer neuerlichen Prüfung unterzogen werden. Es seien nunmehr drei Jahre verfloßen und inzwischen müßten alle in der Lage sein, Papiere beizubringen oder durch Zeugen, deren Glaubwürdigkeit außer Zweifel steht, die erforderlichen Nachweise zu erbringen. Daß die Säuberung der Dienststellen noch nicht so weit sei, wie sie sein sollte, beweise der Fall, der in der „Süddeutschen Zeitung“ gestanden habe. Die Verwaltung müsse von solchen korrupten oder verbrecherischen Personen gereinigt werden.

Der ehemalige Minister Seifried hatte gegen die Formulierung wegen der beruflichen Ausbildung Bedenken. Soweit sich die Personen bisher bewährt haben, wäre es zu wünschen, wenn ihnen die Möglichkeit einer entsprechenden Nachschulung gegeben würde. Dr. Dehler erhob ebenfalls Bedenken gegen den Antrag, der sich im wesentlichen gegen Flüchtlinge auswirken würde. Der Nachsatz, der eine Beweisregel aufstelle, sei völlig unhaltbar. Man könne nicht für alle Fälle eine allgemeine Beweisregel vorschreiben, sondern müsse hier der Einzelprüfung freien Spielraum lassen. Im übrigen sei zu hoffen, daß sich ein gesunder Säuberungsprozeß von selbst aus dem Volk heraus vollziehe. Der Berichterstatter wies darauf hin, daß verschiedene Vorkommnisse gezeigt hätten, daß eine Säuberung immer noch erforderlich sei. Die Bevölkerung erhebe den Vorwurf, daß noch nicht energisch eingeschritten worden sei. Für den Antrag wäre vielleicht eine etwas andere Formulierung zu empfehlen.

Es wurde dann im Laufe der Debatte wiederholt dazu Stellung genommen. Der Vertreter der Flüchtlinge sah in diesem Antrag eine Benachteiligung der Flüchtlinge, insbesondere, wenn ihnen der Beweis aufgehoben werden würde; denn das sei vielfach schwer.

Man hat sich schließlich auf folgenden Wortlaut geeinigt:

Die Staatsregierung wird ersucht, die staatlichen und kommunalen Behörden und Verwaltungsstellen sowie die Körperschaften des öffentlichen Rechts zu veranlassen, bis zum 1. Juli 1948 alle Personen, soweit ihre Personalakten nicht einwandfrei ihre Persönlichkeit klarstellen, zum Zwecke der Säuberung über ihre angegebene zivile Her-

kunft, berufliche Ausbildung und politische Vergangenheit zu überprüfen.

Dieser Antrag wurde bei zwei Stimmenthaltungen angenommen. Ich empfehle als Berichterstatter, dem Beschluß beizutreten.

**Präsident:** Der Herr Berichterstatter hat über die Ausschußverhandlungen gut berichtet; er hat aber einen Absatz weggelassen. Zu dem Beschluß, den er Ihnen soeben bekanntgegeben hat, gehört noch der Satz:

Bei Flüchtlingen und Ausgewiesenen genügen mangels anderweitiger Unterlagen eidestattliche Erklärungen zweier politisch einwandfreier Zeugen.

**Krempf (CSU) [Berichterstatter]:** Ich habe das am Anfang schon gesagt:

Bei Flüchtlingen und Ausgewiesenen genügen mangels anderweitiger Unterlagen eidestattliche Erklärungen zweier politisch einwandfreier Zeugen.

**Präsident:** Der Antrag besteht aus diesen beiden Teilen. Ich glaube, ich brauche ihn nicht mehr zu verlesen.

(Höllner: Ich bitte ums Wort zur Geschäftsordnung.) Zur Geschäftsordnung Herr Abgeordneter Höllner!

**Höllner (WV):** Ich stelle den Antrag, in die Aussprache über den Antrag einzutreten.

**Präsident:** Einen Antrag, in die Aussprache einzutreten, brauchen Sie nicht zu stellen.

(Höllner: Ich glaube, Sie haben früher einmal gesagt, die Aussprache muß mit soundso viel Stimmen beschlossen werden.)

— Nein, Sie können sich zum Wort melden.

Der Herr Abgeordnete Höllner hat das Wort.

**Höllner (WV):** Meine Damen und Herren! Ich möchte mir erlauben, noch kurz eine Anregung vorzubringen. Der letzte Passus des Antrages:

Bei Flüchtlingen und Ausgewiesenen genügen mangels anderweitiger Unterlagen eidestattliche Erklärungen zweier politisch einwandfreier Zeugen erscheint mir nicht ausreichend, um den Flüchtlingen in klarer Form das Recht zu sichern, das hier gemeint ist. Ich stelle den Antrag, noch hinzuzufügen:

... zweier politisch einwandfreier Zeugen, die sie von ihren früheren Wohnorten her kennen.

Denn sonst könnte irgendein Beamter der Auffassung sein, diese Zeugen müßten in dem Ort anässig sein, in dem sich die Flüchtlinge aufhalten. Diese Auslegung wäre möglich. Dann wäre der Zweck, den Sie erreichen wollen, verfehlt. Die Flüchtlinge können selbstverständlich nur Zeugen beibringen, die sie von ihrer früheren Heimat, ihrem früheren Wohnort, ihrer früheren Tätigkeit her kennen. Ich stelle daher formal den Antrag, den Zusatz beizufügen:

... Zeugen, die sie von ihren früheren Wohnorten her kennen.

**Präsident:** Darf ich dazu etwas bemerken? Die Fassung „von ihren früheren Wohnorten her“ — ich habe selbst eine ganze Menge Freunde in der Tschechoslowakei; ich war früher öfters drüben — ist aber zu eng; da gibt es Leute, die in der Tschechoslowakei weit über ihren Wohnort hinaus bekannt sind. Es müßte also heißen: „die sie von ihrer früheren Heimat her kennen“, damit es nicht auf den Wohnort beschränkt ist.

Das Wort hat der Abgeordnete Krempf.

**Krempf (CSU):** Dazu noch ein Wort! Das, was Herr Kollege Höllerer vorgetragen hat, haben wir genau erwogen. Wenn wir den Satz so einfach fassen, wie er ist, dann dienen selbstverständlich diejenigen Personen als Zeugen, denen die Betroffenen entweder hier im Lande bekannt sind oder irgendwoher. Sie müssen bloß Zeugen bringen, selbstverständlich solche, mit denen sie irgendwie bekannt sind. Deshalb haben wir den Satz so einfach gefaßt, um keine Verengung des Begriffs zu geben. Ich bitte, es bei meinem Antrag zu lassen.

**Präsident:** Herr Abgeordneter Krempf, ich glaube, wenn wir den Zusatz anfügen:

die sie von ihrer früheren Heimat her kennen, dann ist das alles getroffen. Ich glaube, das Haus könnte damit einverstanden sein. — Dann darf ich annehmen, daß das Haus einstimmig dem Antrag mit dem von mir gemachten Zusatz zustimmt. — Das ist der Fall. Der Antrag ist einstimmig angenommen.

Wir kommen zum

**Mündlichen Bericht des Ausschusses für Aufgaben wirtschaftlicher Art zum Antrag der Abgeordneten Stock und Genossen betreffend Verwaltung des Eigentums von außerhalb Bayerns wohnenden und unter das Gesetz Nr. 52 fallenden Personen (Beilage 964).**

Berichterstatter ist der Abgeordnete Hans Hagn. Die Sache ist ja klar, da kann ganz kurz berichtet werden.

**Hagn Hans (CSU) [Berichterstatter]:** Der Antrag lautet:

Der Landtag wolle beschließen:

In Bayern gelegenes Eigentum von Eigentümern, die außerhalb Bayerns ihren Wohnsitz haben und in Bayern unter das Gesetz Nr. 52 fallen würden, wird vom Amt für Vermögensverwaltung in Verwaltung genommen.

Der Ausschuß empfiehlt einstimmig die Annahme dieses Antrags.

**Präsident:** Das Haus hat gegen den Antrag auch nichts einzuwenden. — Ich stelle die Zustimmung des Hauses fest.

Nun schlage ich dem Hause vor, die Beratungen abzubreaken und sich auf morgen früh 9 Uhr zu vertagen mit folgender Tagesordnung:

1. Mündlicher Bericht des Ausschusses für Verfassungsfragen zum Entwurf eines Gesetzes zur Wiederherstellung der Kreise Niederbayern, Oberpfalz, Oberfranken und Mittelfranken. Berichterstatter: Dr. Hoegner.

2. Mündlicher Bericht des Ausschusses für Verfassungsfragen zum Entwurf einer Verordnung über die Wiederverleihung der Kreisunmittelbarkeit in Verbindung mit dem Antrag des Abgeordneten Dr. Stang vom 17. März 1948. Berichterstatter: Dr. Laforet.

3. Rest der heutigen Tagesordnung.

Die Sitzung ist geschlossen.

(Schluß der Sitzung um 16 Uhr 25 Minuten.)



# Feierstunde

## des Bayerischen Landtags und des Bayerischen Senats

zur Erinnerung an die Revolution von 1848  
in der Aula der Universität München am 17. März 1948.

### EINLEITUNG:

VIII. Symphonie von L. van Beethoven,  
gespielt vom Orchester der Bayerischen Staatsoper.

Leitung: Georg Solti

### Ansprache des Landtagspräsidenten Dr. Horlacher.

Sehr geehrte Festversammlung! Meine Damen und Herren! Ich habe zunächst die hohe Ehre, den Herrn Direktor der Militärregierung von Bayern, Herrn Gouverneur von Wagoner, in unserer Mitte herzlich willkommen zu heißen.

(Beifall.)

Ich begrüße auch die Herren der Militärregierung, die sich in feiner Begleitung befinden. Ich begrüße ferner sämtliche hohen Gäste, die heute erschienen sind, die Bayerische Staatsregierung, die Mitglieder des Landtags und die Mitglieder des Senats.

Als Präsident eines auf Grund einer demokratischen Verfassung aus freien Wahlen nach langen Jahren des Terrors und der Diktatur wieder hervorgegangenen deutschen Parlaments empfinde ich es als eine besondere Ehre, diese feierliche Gedenkstunde eröffnen zu dürfen. Ich bin überzeugt, daß alle Mitglieder des Bayerischen Landtags, des Senats und der Staatsregierung mit mir von der Besonderheit dieses geschichtlichen Festaktes durchdrungen sind, und ich danke in ihrem Namen dem Festredner, Herrn Geheimrat Professor Dr. Laforet, dafür, daß er zu uns über den großen historischen Versuch sprechen wird, ein für allemal eine Wende des deutschen staatlichen und gesellschaftlichen Lebens zu erzwingen.

Wenn wir der bewegenden Märzereignisse des schicksalhaften Revolutionsjahres 1848 gedenken, mit dem das deutsche Volk in einen neuen Abschnitt seiner wechselvollen Geschichte eintreten wollte, so tun wir es mit tiefer innerer Ergriffenheit. Mehr vielleicht als Generationen vor uns verstehen wir Heutigen, was es bedeutete, daß nach der unseligen Periode des fürstlichen Absolutismus, des Metternichschen Polizeisystems und der reaktionären Unterdrückung jeder freiheitlichen Regung im Sturm einer alle sozialen Schichten zusammenschweißenden Begeisterung das Volk sich erhob, um sich seine Grundrechte zu erkämpfen. Die „Märzforderungen“ nach Einheit und Freiheit, nach Verfassung und Volksrechten, nach Freiheit der Presse, der Lehre und Religion, nach

volkstümlicher Gerichtsbarkeit usw. sollten das durch dynastischen Egoismus in 36 Länder und Ländchen zerrissene Deutschland endlich zu einer organisch zusammengesetzten Einheit, sollten eine Millionenmasse obrigkeitsbeherrschter Untertanen zu einem über sich selbst bestimmenden Volk und damit zur Nation machen. Dieses große Ziel macht uns alle unvergeßlich, die dafür kämpften, ob sie nun auf den Barrikaden ihr Herzblut gaben oder ob sie als Mitglieder der ersten deutschen Nationalversammlung in der Paulskirche zu Frankfurt am Main die Reichsverfassung schmiedeten. Und es ist nicht zuletzt auch der Sinn dieser Gedenkstunde, das Andenken dieser Vorkämpfer einer deutschen Idee zu ehren, die uns heute hundert Jahre später nicht weniger heiß im Herzen brennt als damals ihnen.

Wenn die Sache der Paulskirche — das wissen wir heute — zum endgültigen Sieg geführt hätte, wenn nicht dynastische Engherzigkeit und zwischen Hohenzollern und Habsburgern hin und her schwankende Bestrebungen der deutschen Volkserhebung schwer geschadet hätten, wenn nicht die Gegenrevolution es vermocht hätte, das Werk der Freiheit in Trost und Blut zu ersticken, dann wäre Deutschlands politische Entwicklung eine ganz andere geworden, dann würde die politische Erziehung und Reife, die freiheitliche Selbstbestimmung und Aufwärtsentwicklung unseres Volkes kraftvoll weitergeschritten sein, dann wäre uns unendlich viel Schweres erspart geblieben und dann wäre es einem politischen Abenteuerer und Usurpator, der von rückwärtlichen, undemokratischen Kräften mit emporgetragen wurde, unmöglich gewesen, sich an die Spitze des Volkes zu setzen, es autokratisch zu seinen finsternen Gewaltplänen zu mißbrauchen und die ganze Welt in ihrem Gefüge zu erschüttern. Wäre die Entwicklung fortschrittlicher gewesen, dann würde das deutsche Volk heute mit ehrenvoller Gleichberechtigung unter den großen Völkern dieser Erde stehen, so, wie die Männer der Paulskirche es sich einst erträumten. Mit dieser Feststellung ist der Paulskirche jene höchste Rechtfertigung zuerkannt, die allein aus den unbestechlichen Tatsachen der Geschichte quillt.

Aber weil die Tragik der Märzrevolution die Tragik des deutschen Volkes überhaupt in sich schließt, weil uns 1848 lehrt, daß ein großer Gedanke nicht durch das Aufwallen leidenschaftlicher Impulse, sondern allein durch beharrlichen Willen, feste, dauerhafte Entschlossenheit, durch eine jedem Widerstand gewachsene Einigkeit und durch Unbeirrbarkeit einer kompromißlosen Gesinnung eröffnet werden kann, deshalb können wir die Märzereignisse des Jahres 1848, so bedeutsam und unvergeßlich sie für sich allein auch sind, nur vollends würdigen, wenn wir aus ihnen für Deutschlands Gegenwart und Zukunft auch die sich gebieterisch ergebenden Lehren ziehen.

In allem Unglück, das über uns gekommen ist, haben wir aus der Hand des Schicksals doch das eine Glück erfahren, daß unserem Volk nach der schlimmsten Despotie seiner Geschichte das kostbare Gut der freiheitlichen Selbstregierung in einem demokratisch aufgebauten Rechts- und Verfassungsstaat zuteil geworden ist, dessen Wert wir mehr zu würdigen wissen werden, wenn erst einmal das Gespenst des Hungers abgezogen und an die Stelle der nagenden Sorge um das tägliche Brot die bereitwillige, aufgeschlossene, praktische Mitarbeit des Staatsbürgers an allem staatlichen und öffentlichen Geschehen getreten ist. Wenn wir unerschütterlich entschlossen sind, den demokratischen Gedanken festzuhalten, ihn zur Richtschnur und zum Inhalt unseres ganzen persönlichen und öffentlichen Daseins machen und uns bewußt bleiben, daß von seiner Behauptung und Weiterentwicklung die Zukunft nicht nur unseres eigenen Volkes, sondern Friede und Wohlfahrt aller Welt abhängen, wenn wir überdies in engem Zusammenhang damit auch begreifen, daß

das demokratische, freiheitliche Deutschland der Zukunft, das uns allen Glaube, Ziel und Hoffnung ist, ein föderalistischer, gesamtdeutscher Bau sein muß, in den die deutschen Einzelstaaten sich freudig eingliedern, dann werden wir im besten Sinn des Wortes Erbträger und Willensvollstrecker der Märzgefallenen und der Männer der Paulskirche sein, vor deren Willen und Ringen wir uns in dieser Stunde ehrfurchtsvoll verbeugen.

In nächster Zeit wollen wir jetzt endlich das vollenden, was 1848 begonnen werden sollte. Echte Demokratie muß im Herzen jedes einzelnen Menschen wohnen. Sie muß von freien, selbstbewußten Persönlichkeiten zur selbstgewollten freiwilligen Grundlage des gesamten Lebens gemacht werden. So sollen denn die Opfer des Krieges unsere heilige Verpflichtung sein, daß sich keiner mehr einem Tyrannen beugt. Wahre demokratische Gesinnung möge alle Völker dieser Erde zu einem einheitlichen Willen und Handeln zusammenführen. Menschliche Gesinnung möge uns endlich die Kriegsgefangenen ganz zurückgeben, damit der Wohlfahrt der Menschheit gedient wird und auch unser deutsches Volk unter den Völkern der Erde bald wieder einen geachteten Platz einnehmen kann.

Das ist in dieser geschichtlichen Erinnerungstunde unser aller Wunsch und Ziel. Wir wollen Friede, Freiheit, Arbeit und Brot nicht nur für unser Volk, sondern für alle Völker zum Segen der gesamten Menschheit. (Beifall.)

Es schenkt uns nun die Ehre seines Wortes der Herr Direktor der Militärregierung für Bayern van Wagoner.

### Ansprache des Direktors der Militärregierung für Bayern van Wagoner.

Herr Landtagspräsident, Herr Ministerpräsident, Vertreter des bayerischen Volkes und Gäste!

Meine Mitarbeiter und ich danke Ihnen für die freundliche Einladung, mit Ihnen den Jahrestag der vor hundert Jahren stattgefundenen Eröffnung der Deutschen Nationalversammlung zu begehen. Es scheint uns passend, die Militärregierung an dieser Feier zu beteiligen, da unsere gegenwärtigen Grundsätze den gleichen Überlegungen entspringen, die die Versammlung in der St.-Pauls-Kirche dazu veranlaßten, die Rechte und Würde des Individuums und deren Weiterentwicklung auf demokratischer Grundlage zu fordern. Gemeinsam teilen wir dieselben Ideale, die damals viele der Volksvertreter

bewegten. Ich glaube, daß wir gemeinsam entschlossen sind, diese Ideale in den Zeiten der Dunkelheit und Not zu schützen, selbst gegen starke und rücksichtslose feindliche Kräfte. Es ist meine feste Überzeugung, daß bestimmte Anzeichen dafür vorhanden sind, daß die Notzeit ihrem Ende entgegengeht. An die Stelle der Verzweiflung muß die Hoffnung treten und das feste Vertrauen, daß wir jetzt auf dem Weg zu einer Besserung sind. Die Männer von 1848 erstrebten ein neues und besseres Deutschland. Wir Männer und Frauen von 1948 müssen nicht nur ein besseres Deutschland, sondern auch ein besseres Westeuropa und schließlich eine bessere Welt erstreben. (Beifall.)

### Präsident Dr. Horlacher.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Der Herr Gouverneur läßt sich entschuldigen, daß er wegen Unpäßlichkeit frühzeitig fort muß. Ich möchte aber die Gelegenheit benützen, ihm auch im Namen dieser hohen Versammlung unseren herzlichsten Dank für die Worte zu sagen, die er an uns gerichtet hat. Wir haben uns sehr darüber gefreut, daß er der Jahrhundertfeier von 1848 solche Worte gewidmet hat, denen wir unsererseits voll zustimmen können.

Gebe Gott, daß das deutsche Volk mit Berechtigung einer besseren Zukunft entgegensehen kann; dann wird auch der demokratische Aufbau unseres Volkes jene Fortschritte in seinem Herzen machen, auf die wir alle zusammen sehnlichst warten.

(Beifall.)

Das Wort nimmt nun der Festredner des heutigen Tages, Herr Landtagsabgeordneter Geheimrat Professor Dr. Wilhelm Laforet.

## Festrede des Geheimrats Professor Dr. Laforet.

Hohe Festversammlung! Meine Damen und Herren!

Getragen von der Überzeugung des Volkes, erließen am 5. März 1848 in Heidelberg 51 Führer des Bürgertums aus dem Süden und Westen einen Aufruf, eine Nationalversammlung einzuberufen. Vom 31. März bis 5. April 1848 tagten dann in Frankfurt am Main, der alten Reichsstadt und Krönungsstadt der deutschen Kaiser, im sogenannten Vorparlament 500 Männer, zumeist Mitglieder der unteren Volkskammern (Landtage) oder der ständischen Vertretungen, und forderten einmütig die Wahl einer Deutschen Nationalversammlung mit der Aufgabe, eine Deutsche Reichsverfassung auszuarbeiten. Kampfslos wichen die im Bundestag vereinigten Regierungen der deutschen Staaten dem Drucke des Volkes. Der Bundestag ordnete an, daß gemäß den Beschlüssen des Vorparlaments nach dem allgemeinen gleichen Wahlrecht eine Wahl für die „Konstituierende Nationalversammlung“ stattfindet, und nun trat das ganz außerordentliche in unserer deutschen Geschichte ein: Zum ersten Male erwieb sich nach langen Jahrhunderten das damals im Deutschen Bund zusammengefaßte Volk als Einheit. Das ganze deutsche Volk von der Nordsee bis nach Kärnten wählte seine Vertreter. Am 18. Mai 1848 trat in der Paulskirche in Frankfurt unter der begeisterten Zustimmung des ganzen deutschen Volkes, getragen von seinem Vertrauen und seinen besten Wünschen, die „**Deutsche verfassungsgebende Nationalversammlung**“ zusammen. Sie konnte sich, wie ihr erster Präsident Heinrich von Gagern hervorhob, als die berufene und bevollmächtigte Vertretung des souveränen deutschen Volkes fühlen.

Man hat oft hervorgehoben, daß dieses Parlament in seiner Zusammenfassung aus den führenden Persönlichkeiten eine glänzende Verkörperung des damaligen Deutschlands war. Es kann heute nicht meine Aufgabe sein, eingehend darzulegen, warum die Nationalversammlung ihre Aufgabe nicht lösen konnte, das deutsche Volk zu einigen und ihm eine Verfassung zu geben. Die Nationalversammlung scheiterte an den gegebenen Tatsachen der deutschen Einzelstaaten, an der Verkenntung des Eigenlebens der deutschen Stämme, die die Gestaltung eines von einer Zentralfstelle aus geleiteten Einheitsstaates ablehnten. Sie scheiterte vor allem am Dualismus Österreich und Preußen.

Aber diese Nationalversammlung hat in grundlegenden Gedanken die ganze Zukunft unseres inneren deutschen Rechtslebens bestimmt. Nach dem furchtbaren Zusammenbruch, in den Wahnsinn und Verbrechen, in den die heillose Verderbtheit der Herrschaft der Nationalsozialisten unser Volk geführt haben, fanden wir im Abgrund wieder Boden und begannen den neuen Bau der deutschen Demokratie. Hier konnten wir in unserer eigenen deutschen Geschichte zurückgreifen in jene Zeit, in der die deutsche Demokratie 100 Jahre zuvor einen leider nicht ausgenützten Höhepunkt ihrer Gestaltung sehen konnte. Das verfassungsrechtliche Ziel der konstituierenden Versammlung blieb freilich völlig unerreicht, aber das Gesetzgebungswerk von Frankfurt, das, was damals in leitenden Grundgedanken verhandelt und festgelegt worden ist, ist in späterer Zeit in unser

ganzes deutsches Verfassungsrecht gedrungen. Wir gedenken dieses Verfassungswerkes in gemeinsamer Rundgebung weg über allen Tagesstreit der politischen Kämpfe. Ich will in der kurz bemessenen Zeit vor Augen führen, welchen bestimmenden Einfluß das Recht der Paulskirche auf die ganze spätere Zeit unseres deutschen Rechtslebens genommen hat und wie seine Grundgedanken auch heute noch entscheidend sich auswirken.

Die konstituierende Nationalversammlung war gewählt worden zur Schaffung eines Deutschen Reiches. Das war die Sehnsucht des ganzen Jahrhunderts nach den Befreiungskriegen. Das Volk, das sich von der Fremdherrschaft befreit hatte, war sich der Volkseinheit bewußt geworden. Aber ebenso stark war die Erkenntnis, daß nicht die Fürsten, die wie in Österreich und Preußen noch immer sich geweigert hatten, das Versprechen einzulösen, daß auch das Volk an der Entscheidung über sein Geschick teilhabe, daß nicht die Kabinette, nicht ein Kabinett Metternich, sondern das Volk selbst in einer Volksvertretung über seine Rechte und seine Aufgaben bestimmen müsse.

Die einen holten die Ideale deutscher Macht und Kraft in den Gedankengängen der Romantiker aus der christlichen und deutschen Vergangenheit, wenn auch weitergebildet entsprechend der neueren Zeit. Für sie war der Staat nichts anderes als das wohlgegliederte Volk, nicht im Sinne der Summe aller Einzelpersönlichkeiten, sondern das Volk auf der Grundlage einer Ordnung, die man damals als ständische Ordnung ansprach.

Für den weitaus größten Teil aber wirkten sich die Ideen der französischen Revolution von 1791 aus, der Gedanke der Volkssouveränität, die Gleichheit aller, die Befreiung des einzelnen von der Staatsgewalt. Es sind Vertreter der beiden Anschauungen, die zunächst ohne jede Parteibildung in der Paulskirche zusammentraten. Frankreich war am 28. Februar 1848 wieder zur Republik erklärt worden; hier folgten der Staatsumwälzung schwere soziale Unruhen. Hier sehen wir Arbeitermassen in den Vordergrund treten in den erregten Kämpfen der Arbeiter der Nationalwerkstätten, des ersten großen Arbeitsbeschaffungsversuchs zur Beschäftigung von Arbeitslosen. Die Ereignisse blieben in ihrem wirtschaftlichen Kern für das damals noch agrarisch-bürgerliche Deutschland völlig unerheblich.

Wohl ist weiter 1848 das Jahr des „**Kommunistischen Manifestes**“ von Karl Marx und Friedrich Engels, aber jeder erhebliche Einfluß auf die Zeitereignisse in Deutschland fehlt. Die große Zeit des deutschen Arbeitertums und seiner Führer kommt erst nach der wirtschaftlichen Umbildung der deutschen Länder nach drei Jahrzehnten. Wohl wirken sich die März-Aufstände vor allem in Wien und Berlin auch auf die Deutsche Nationalversammlung in Frankfurt aus, zumal das vorhergegangene Jahr 1847 auch im agrarischen Deutschland durch die außergewöhnlich schlechte Ernte große Ernährungsschwierigkeiten mit sich gebracht hatte. Aber die Männer der Paulskirche werden durch diese schweren Wirren nicht entscheidend bestimmt. Sie sahen vor sich ein verfassungsrechtliches Ziel, das sie mit aller deutschen Gründ-

lichkeit verfolgten, sie sahen die doppelte Aufgabe, die der nationalen Einigung und des Aufbaus einer Verfassung, die dem Staatsvolk selbst die bestimmende Macht gibt.

Die Nationalversammlung der Paulskirche ging vom Grundgedanken des Verfassungsstaates aus. Die politische Einheit eines Volkes ist nach der Überzeugung der Männer der Nationalversammlung nur gegeben, wenn das Volk aus seiner Souveränität heraus sich ein dauerndes Staatsgrundgesetz schafft. Der demokratische Staat hat dieses Staatsgrundgesetz auf der Rechtsgleichheit aller zu gründen. Auf diesem Boden soll jeder an der Bildung des Staatswillens mit Rechten und mit Pflichten; in diesem Staatsgrundgesetz sollen ihm die Lebensrechte vor allem in Freiheit und Eigentum gewährleistet werden. Dieses Staatsgrundgesetz ist als höchstes menschliches Gesetz zu schaffen und anzuerkennen. Das Staatsgrundgesetz, die Verfassung, bindet nicht nur die Vollzugsgewalt, es bindet auch den Gesetzgeber selbst. Nach den Gedankengängen der Paulskirche steht die Verfassung auch vor dem Gesetzgeber selbst als eiserne Sicherung der Volksrechte. Sie mag unvollkommen sein, aber nur nach Maßgabe der Verfassung selbst kann an dem Grundgefüge etwas geändert werden. Die Verfassung allein bestimmt, ob und wie sie geändert werden kann. So hat der Gesetzgeber der Paulskirche die grundlegende Frage des Verfassungsstaates aufgefaßt und diese Grundeinstellung ist in vollem Umfange in unser deutsches öffentliches Recht gekommen. So ist die Weimarer Verfassung gestaltet worden und auf dieser Grundlage sind die neuen deutschen Verfassungen von 1945 und 1946 aufgebaut. Die Verfassung ist das einigende Band, das die Staatsbürger umschließt. Die Verfassung dient, wie es in Art. 99 der neuen Bayerischen Verfassung lautet, dem Schutze des geistigen und leiblichen Wohles aller Einwohner. In der Verfassung hat der Staatsbürger Schutz und Sicherheit. Er hat andererseits die Verfassung als die Grundordnung seines Staates zu wahren und sich mit seiner ganzen Persönlichkeit für diese Verfassung einzusetzen. Es ist das bleibende Verdienst der Nationalversammlung der Paulskirche, diese Grundgedanken des Verfassungsstaates, die wir empfinden, die in uns übergegangen sind, vor über 100 Jahren in unser deutsches Verfassungsrecht eingeführt zu haben.

Man hat die konstituierende Nationalversammlung der Paulskirche schwer getadelt, daß sie ihr Verfassungswerk damit begonnen hatte, nicht zuerst den Bau des neuen Staates und dessen Organe zu regeln, sondern die „Grundrechte des deutschen Volkes“ festzustellen, über die sich allerdings leichter eine Einigung erzielen ließ, als es beim Staatsbau selbst möglich war. Ja, dieser Teil ist noch vor dem Abschluß der gesamten Verfassung als besonderes Reichsgesetz vom 27. Dezember 1848 verkündet worden. Es ist nicht überall bekannt, daß dieses Gesetz bis zu seiner Aufhebung durch den später wieder in Wirksamkeit getretenen Bundestag am 23. August 1851 in einem großen Teil der deutschen Lande Rechtswirksamkeit besaß. Heute, wo wir 12 Jahre lang die Rechtlosigkeit der nazistischen Gewaltherrschaft erlebt haben, verstehen wir besser, als es in den Jahren vor 1933 möglich war, warum der Gesetzgeber der Paulskirche gerade die Sicherung dieser Lebens-

rechte des einzelnen so vordringlich erachtete, daß er ihnen den Vorrang eingeräumt hat. Waren doch in den meisten deutschen Einzelstaaten die einzelnen durch die Staatsallmacht des Absolutismus niedergedrückt, vielfach rechtlos den Gewaltakten der Polizei ausgesetzt. Heute verstehen wir den Gesetzgeber der Paulskirche durchaus. Dem Beispiel der Frankfurter Verfassung sind alle deutschen Verfassungen der Jahre 1945 und 1946 gefolgt und haben der Festlegung der Grundrechte und Grundpflichten weiten Raum gegeben.

Wir haben im germanischen Staate Freiheitsrechte des freien Mannes. Naturrechtliche Gedankengänge des Mittelalters führten zum Ergebnis unentziehbarer Rechte. Diese Freiheitsrechte gingen allerdings im absolutistischen Staate völlig unter. Die konstitutionelle Monarchie des Anfangs des 19. Jahrhunderts gibt in den Verfassungen der süd- und westdeutschen Staaten einen besonderen Schutz gegen Übergriffe und Willkür der Träger der Staatsgewalt. Aber die förmliche Heraushebung und Ausgestaltung der Grundrechte ist erst durch die Verfassung der Paulskirche in unser deutsches Recht gekommen. Es ist allgemeines Rechtsgut der Kulturvölker, das uns in diesen Freiheitsrechten gegenübertritt, in England in der Petition of Rights von 1628, der Habeas corpus-Akte von 1679, der Declaration of Rights von 1689. Die Grundgedanken gingen in die Verfassung der Einzelstaaten des zuerst bestehenden Staatenbundes der Vereinigten Staaten, vor allem in die Verfassung von Virginia über; vor allem treten uns die Grundgedanken in der bekannten Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten vom 4. Juli 1776 gegenüber, wenn dort gesagt ist, daß alle Menschen gleich geschaffen sind und daß sie vom Schöpfer mit unentziehbaren Rechten ausgestattet sind, vor allem dem Rechte auf Leben, Freiheit und dem Streben nach Glück. Es sind die „Menschen- und Bürgerrechte“ der französischen konstituierenden Nationalversammlung von 1789. Sind diese Rechtsgedanken dort nur allgemein niedergelegt, so gibt das Recht der Paulskirche — wenn auch zum Teil unter Verwertung der belgischen Verfassung von 1830 — zum ersten Male in der Kulturwelt eine völlige rechtlich durchgebaute Einzelgestaltung der Grundrechte und stellt sie unter den Schutz der Verfassung.

Der Nationalsozialismus wollte eine solche verfassungsmäßige Gewährleistung der Rechte des Staatsbürgers nicht anerkennen, aber gerade die Vernichtung alles Rechtes durch die Taten der Nationalsozialisten hat uns nur zu deutlich gelehrt, welche unerläßliche Sicherung für den einzelnen in der Festlegung dieser Grundrechte in der Verfassung selbst liegt, wie sie das Gesetzgebungswerk der Paulskirche in unser deutsches Recht eingefügt hat. Die Frankfurter Verfassung gab das Recht des freien Aufenthalts, des freien Grunderwerbs und des Betriebs jedes Ernährungszweiges; sie gab den Rechtssatz der Gleichheit vor dem Gesetz, der Unverletzlichkeit der persönlichen Freiheit und den Schutz vor willkürlicher Verhaftung, der Freiheit der Meinungsäußerung, der Glaubens- und Religionsfreiheit, der Freiheit der Wissenschaft, der Freiheit der Berufswahl. Sie gab die Versammlungs- und Vereinsfreiheit und die Pressefreiheit, die Gleichheit der Besteuerung, das

Recht der freien Anrufung der Behörden und der Parlamente. Sie stellte den Grundsatz der Selbstverwaltung der Gemeinden und der Religionsgesellschaften auf. Sie gab neben den Schwurgerichten die Sicherung der Unabhängigkeit der Gerichte und die volle Anerkennung des richterlichen Prüfungsrechts.

Die Weimarer Verfassung wie die neuen deutschen Verfassungen von 1945 und 1946 sind nur dem Beispiel der Verfassung der Paulskirche gefolgt. Dort erfolgte die entscheidende Einführung in unser deutsches Recht. Es entscheidet nicht, ob das eine oder andere Grundrecht aufgenommen und wie es im einzelnen gestaltet ist. Auch berührt uns nicht entscheidend die Frage, ob im Einzelfalle nur eine Rechteinrichtung grundsätzlich bestimmt wird oder ob auch dem einzelnen Staatsbürger aus dem Grundrechte ein öffentlich-rechtlich verfolgbarer Rechtsanspruch erwächst. Zum Teil haben die neuen deutschen Verfassungen die grundlegenden Regelungen nicht im Teile über die Grundrechte, sondern in dem Teil ihrer Bestimmungen gegeben, die sie z. B. über Ehe und Familie, Bildung und Schule, Religion und Religionsgesellschaften getroffen haben. Auch muß betont werden, daß unser ganzes Wirtschaftsbild sich gegenüber der Zeit völlig geändert hat, als vor 100 Jahren die Frankfurter Verfassung gegeben worden ist. Der Gesetzgeber der Paulskirche empfand es aus den wirtschaftlichen Verhältnissen jener Zeit heraus nicht als seine (heute selbstverständliche) Aufgabe, wirtschaftspolitische und sozialpolitische grundlegende Vorschriften über die Wirtschaftsordnung, über das Eigentum, die Landwirtschaft und die Arbeit zu geben. Das alles berührt nicht den Kern unserer Frage. Der entscheidende Rechtsgedanke, den die Verfassung der Paulskirche in unser Recht gebracht hat, ist vielmehr der, daß die grundlegende Regelung der Gemeinschaft verfassungsmäßig festgelegt wird, daß die Lebensrechte verfassungsmäßig gewährleistet werden, daß durch Aufstellung des Rechtsstaates in der Verfassung selbst diese Lebensrechte den höchsten Schutz erhalten, den die Rechtsordnung gewähren kann. Diesen Weg in unserem deutschen Rechtsleben eröffnet zu haben, ist das unvergängliche Verdienst der Verfassung von 1848.

Die Erörterungen über die Lebensrechte in den Verhandlungen der konstituierenden Nationalversammlung haben aber noch eine andere Wirkung gehabt, die man, von dem heute möglichen Blickpunkt heraus betrachtet, gar nicht hoch genug werten kann. Es sind Gedanken, die ich Ihnen vorzutragen habe, die uns in Fleisch und Blut übergegangen sind, bei denen es aber doch von höchster Bedeutung ist, wann und durch welche Kräfte sie in unser Recht kamen. Die Vertreter der Paulskirche wollten die Lebensrechte nicht nur aufstellen, sondern ihre Durchsetzung sichern. So sind aus den Verhandlungen der Paulskirche heraus die entscheidenden Grundgedanken über den Rechtsschutz in die weiten Kreise gedrungen. Man prüfte, welche Forderungen zu stellen sind, um nicht nur den Rechtsansprüchen des bürgerlichen Rechts, sondern den Lebensrechten des einzelnen Staatsbürgers im Gebiete des öffentlichen Rechts den unbedingten Rechtsschutz zu gewähren, so daß diese Lebensrechte sich auch gegen die Behörden, insbesondere gegen die Polizeibehörden, durchsetzen. Die Mehrheit der Nationalversammlung in der Pauls-

kirche war den Verwaltungsgerichten abgeneigt. Man zweifelte, ob es im Arm der Verwaltung möglich sei, unabhängige Gerichte zu schaffen. Man wollte die Entscheidung über alle Rechtsansprüche und Verbindlichkeiten auch auf dem Gebiete des öffentlichen Rechts den ordentlichen Gerichten vorbehalten wissen. In der Rechtsentwicklung hat die Überzeugung gesiegt, daß auch im Arm der Verwaltung echte Gerichte möglich, ja unentbehrlich sind. Bei der einheitlichen Neugestaltung unseres Prozeßrechts in der zweiten Hälfte des ersten Jahrzehntes nach der Gründung des Reiches im Jahre 1871 schufen sich fast alle deutschen Staaten Verwaltungsgerichte zur Entscheidung der öffentlich-rechtlichen Streitigkeiten. Insbesondere wurde für die höchste Rechtsstufe ein höchstes Gericht, ein Verwaltungsgerichtshof oder Oberverwaltungsgericht, ins Leben gerufen. Die Rechtsentwicklung ist hinsichtlich der Verwaltungsgerichte über die Anschauung der Nationalversammlung der Paulskirche hinausgegangen, aber gerade diese Verhandlungen in der konstituierenden Nationalversammlung über die Rechtsicherung der Lebensrechte haben dann, als in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts das deutsche Verwaltungsrecht sich gestaltet hat, wesentlich dazu beigetragen, die Grundgedanken des Rechtsstaates in die weiten Kreise der Beteiligten zu bringen. Es handelt sich hier nicht um den unkämpften Rechtspositivismus, für den Rechtsregeln nur vorhanden sind, soweit sie ausdrücklich in Gesetzen niedergelegt sind, es handelt sich auch nicht um die Auseinandersetzung, ob nicht über das Gewohnheitsrecht hinaus Rechtsbindungen kraft der sittlichen Weltordnung bestehen, es handelt sich vielmehr um den entscheidenden Rechtsgedanken, daß der auf das Volk gegründete Staat keine Macht sein darf, in dem wie im früheren Polizeistaat die tatsächliche Gewalt entscheidet, sondern daß der Volksstaat Rechtsstaat sein muß in dem Sinn, daß auch der Staat selbst und seine Behörden nicht kraft der Gewalt ihre Macht ausüben, sondern kraft des Rechtes. Der Staat und seine Behörden sind ebenso an die Rechtsregeln gebunden wie die Staatsbürger.

Das gilt nicht nur für das Recht der grundsätzlichen Gleichordnung, das bürgerliche Recht, sondern ebenso für das Recht der grundsätzlichen Überordnung und Unterordnung, das öffentliche Recht. So ist aus den Gedankengängen des Gesetzgebers der Frankfurter Verfassung heraus der Rechtsgrundsatz der Rechtmäßigkeit der Verwaltung entwickelt und ausgebaut worden und damit die entscheidende Sicherung gewonnen worden gegen die Willkür der Verwaltungsbehörden, insbesondere der Polizeibehörden. Die Rechtsregeln sind Schranken nicht nur für das Einzelwollen, sondern auch für die Tätigkeit der Behörden, insbesondere der Polizeibehörden. Alle Tätigkeit der Verwaltung muß sich im Rahmen der Gesetze bewegen. Kein Hoheitsakt darf einer Rechtsregel widersprechen. Die Rechtsregel allein bestimmt, wieweit Eingriffe in die von der Rechtsordnung anerkannten und ausgestatteten Lebensrechte der einzelnen (Eigentum, persönliche Freiheit) zulässig sind, wie weit eine Verwaltungsbehörde (insbesondere auch eine Polizeibehörde) vom einzelnen ein Tun, Dulden oder Unterlassen fordern kann. Gewiß, erst Gesetze der neuesten Zeit haben die Gewähr gegeben, daß sich der Rechtsgrundsatz der Rechtmäßigkeit der Verwal-

tion in allen Fällen durchsetzt. Aber es ist das unvergängliche Verdienst der Gesetzgeber der Frankfurter Verfassung, einst vor 100 Jahren die Ziele aufgezeigt zu haben, die dann später Recht geworden sind.

Die konstituierende Nationalversammlung, die vor hundert Jahren mit so viel Hoffnungen ihre Tätigkeit begann, hat ihre doppelte Aufgabe nicht erreicht, den deutschen Staat zu bauen und ihm eine auf dem Volk gegründete Verfassung zu geben. Aber ihr eindringlicher Ruf nach Einheit und Freiheit war nicht vergeblich. Wer in demokratischen Grundgedanken die Rechtsentwicklung verfolgt, wird die volle Anerkennung zollen nicht nur für das, was gewollt, wenn auch nicht erreicht worden ist, sondern vor allem für das, was in der inneren Rechtsentwicklung dem deutschen Volke gegeben worden ist. Das Gesetzgebungswerk der Paulskirche hat auf ein Jahrhundert hinaus die Grundlagen des demokratischen Verfassungsstaats und des Rechtsstaats gelegt. Gewiß, vieles ist erst in der späteren

Entwicklung genauer bestimmt worden oder in die Rechtsausführung getreten, aber die Grundlagen der Rechtsgestaltung sind damals 1848 in entscheidender Zeit gegeben worden und wirken sich noch heute in ungeänderter Zielsetzung aus. In den entscheidenden Fragen bauen wir heute wieder auf dem Boden, den das Gesetzgebungswerk der Nationalversammlung vor hundert Jahren gelegt hat, und wir können darauf stolz sein; denn was 1848 dort gegeben worden ist, sind unvergängliche Grundpfeiler deutscher Demokratie.

Unser zusammengebrochenes Volk, das sich bedingungslos dem Sieger unterwerfen mußte, steht heute in höchster seelischer und wirtschaftlicher Not. Aber die Lehren unserer eigenen Geschichte geben uns den Glauben und die Zuversicht, daß trotz aller Erschwernisse unser Volk wieder auferstehen wird als gleichberechtigtes Glied der Kulturvölker im neuen Volksstaat auf den Grund Lehren, die eine große Zeit vor hundert Jahren gegeben hat.

(Beifall.)

\*  
Präsident Dr. Horlacher.

Ich danke Herrn Geheimrat Dr. Laforet für seine ausgezeichneten Ausführungen. Es nimmt nun das Wort das Mitglied des Bayerischen Staatstheaters Heinz Leo Fischer; er bringt zwei Gedichte

von Uhland zum Vortrag. Ich darf darauf hinweisen, daß Uhland selbst Mitglied der Nationalversammlung und einer der Mitstreiter im Frankfurter Parlament war.

\*  
Es folgten die beiden Gedichte von Uhland:

„Das gute Recht!“

„An die Volksvertreter!“

vorgetragen von Staatsschauspieler Heinz Leo Fischer.

\*  
AUSKLANG:

Leonoren-Duvertüre von L. van Beethoven.