

7

Ministerratssitzung**Mittwoch, 14. November 1945**

Beginn: 15 Uhr 10

Ende: 17 Uhr 40

Anwesend: Ministerpräsident Dr. Hoegner, Innenminister Seifried, Landwirtschaftsminister Dr. Baumgartner, Wirtschaftsminister Dr. Erhard, Finanzminister Dr. Terhalle, Minister ohne Portefeuille Schmitt, Staatssekretär Staatsrat Dr. Pfeiffer, Staatssekretär Ficker (Innenministerium), Staatssekretär Staatsrat Dr. Ehard (Justizministerium), Staatssekretär Krehle (Arbeitsministerium), Staatssekretär Staatsrat Dr. Müller (Finanzministerium), Reichsbahnpräsident Dr. Rosenhaupt, Reichspostpräsident Dr. Geiger. Referenten zu Punkt II der Tagesordnung: Regierungsdirektor Kraus (Bayerische Staatskanzlei) und Ministerialrat Brunner (Wirtschaftsministerium).

Tagesordnung: I. Bericht über die Tagung in Stuttgart am 6. November 1945. II. Ausführung des Beschlusses betreffend Errichtung eines Verkehrsministeriums. III. Richtlinien für die Entnazifizierung. IV. Personalfragen. [V. Flüchtlingssonderverwaltung]. [VI. Berufung von Jaenicke zum Staatskommissar für das Flüchtlingswesen]. [VII. Tagung des Ausschusses für Flüchtlingsfürsorge des Länderrats am 12. November 1945]. [VIII. Verordnung über die Heimkehr der Österreicher].

I. [Bericht über die Tagung in Stuttgart am 6. November 1945]¹

Ministerpräsident *Dr. Hoegner* teilt die wichtigsten Ergebnisse der Tagung vom 6. November 1945 mit: Zunächst sei das Statut für das Generalsekretariat beschlossen worden und zwar im wesentlichen in dem Sinn, wie es im Ministerrat festgelegt worden sei.² Der bereits bestellte Generalsekretär Dr. Sitzler habe allerdings wegen früherer Veröffentlichungen im nationalsozialistischen Geiste abberufen werden müssen.³

Weiter sei die Einrichtung von Volksvertretungen beschlossen worden und zwar in gleicher Weise, wie es im bayerischen Staatsgrundgesetz vorgesehen sei.⁴ Auch der nächste Punkt, die Einrichtung von Verkehrsministerien, sei entsprechend dem bayerischen Antrag einstimmig angenommen worden.⁵ Für die laufende Woche seien einige Ausschüsse einberufen worden. Die nächste Tagung sei auf den 4. Dezember 1945 festgelegt worden.

Staatssekretär *Dr. Pfeiffer* führt ergänzend hierzu aus, daß außer Bayern auch Württemberg-Baden streng föderalistisch eingestellt sei, während die Vertreter von Groß-Hessen die Tendenz zur Begründung einer Zentralregierung gezeigt hätten. Allerdings seien sie später auch eingeschwenkt. Der amerikanische Verfassungsreferent habe ihm erklärt, daß die entschiedene bayerische Haltung die richtige gewesen sei. Die Hessen benützten die Nachbarschaft von Höchst sehr gerne und mit großem Geschick, um von dort aus Dinge als Wunsch des Hauptquartiers zu servieren, die in Wirklichkeit auf Wünsche der hessischen Regierung zurückgingen. Es sei deshalb zweckmäßig, daran festzuhalten, daß alles über das Generalsekretariat gehen müsse.

Staatsminister *Seifried* teilt mit, daß am letzten Montag bereits 3 Ausschuß-Sitzungen in Stuttgart gewesen seien über Flüchtlingsfragen, Energiewirtschaft und Ernährungswirtschaft. In der Sitzung für Ernährungswirtschaft habe er den Landwirtschaftsminister vertreten. In allen diesen Sitzungen sollten Persönlichkeiten für einen ständigen Rat für diese Angelegenheiten festgestellt werden. Er habe aber erklärt,

1 Abgedruckt in AVBRD 1 S. 139–150.

2 Organisationsplan für den Länderrat, Beschluß des Länderrats vom 6. November 1945, gedruckt bei Härtel S. 185f.

3 Vgl. Nr. 4 Anm. 2.

4 Vgl. TOP 9 der Länderratssitzung, 6. 11. 1945, AVBRD 1 S. 147f.

5 Vgl. TOP 8 der Länderratssitzung, 6. 11. 1945, AVBRD 1 S. 146.

daß Bayern einen ständigen Rat nicht wünsche, sondern nur Arbeitsausschüsse, die von Fall zu Fall einberufen werden.

General Hester habe mitgeteilt, daß diesen Freitag vormittag 10 Uhr eine weitere Sitzung stattfinde, an der Vertreter des Landwirtschaftsministeriums anwesend sein müßten; ebenso müßten bei der Konferenz am 4. Dezember auch die Landwirtschaftsminister teilnehmen.

II. [Ausführung des Beschlusses betreffend Errichtung eines Verkehrsministeriums]

Regierungsdirektor *Dr. Kraus* erstattet Bericht über den Entwurf einer Verordnung, die Errichtung eines Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten betreffend.⁶ Der bayerische Antrag auf Errichtung von Verkehrsministerien sei in Stuttgart angenommen worden. Ursprünglich habe man daran gedacht, daß das Verkehrsministerium in erster Linie die Wahrung der Landesinteressen gegenüber Reichsbahn und Reichspost im Auge haben solle. Er sei nun 3 Tage in Stuttgart gewesen und habe mit dem württembergischen Staatspräsidenten und Postminister die Sache besprochen.⁷ Diese seien der Auffassung, daß die Länder ihre Staatshoheit in vollem Umfange zurückgewonnen hätten und zwar mit Einschluß der Verkehrshoheit. Die württembergische Regierung habe aus dieser Auffassung die Konsequenzen gezogen und ein Postministerium eingerichtet. Die Eisenbahnverwaltung sei noch dem Wirtschaftsministerium eingegliedert. Tatsächlich sei es nun so, daß die Verkehrsbetriebe zur Zeit keine Hoheitsträger hätten und die Länder infolgedessen gezwungen seien, wenn sie ihre Verkehrshoheit wieder ausüben wollten, diese Verkehrsbetriebe wieder in die Hand zu nehmen. Diese Aufgabe obliege auch dem bayerischen Staat. Regierungsdirektor Kraus erläutert nun im einzelnen den Verordnungsentwurf. Er bemerkt, es sei nicht beabsichtigt, in die Verkehrsbetriebe derart hineinzuregieren, daß eine bayerische Staatseisenbahn oder Post geschaffen werden solle wie vor 1919. Die Verkehrseinheit für die Gebiete der amerikanischen Zone solle gewahrt bleiben. Aber sowohl vom politischen als vom wirtschaftlichen Standpunkt aus sei es für das Land wichtig, daß es auf diese Betriebe starken Einfluß gewinne. Bei diesen Betrieben hätten wir mehr Personal als in der ganzen übrigen Staatsverwaltung. Wie sich die Dinge in Zukunft gestalten werden, darüber könne man heute noch nichts Endgültiges sagen. Man denke wohl an einen Zentralrat für das Verkehrswesen neben dem Länderrat, aber über diesem Zentralrat würden zunächst als die Vertreter der souveränen Einzelstaaten die Ministerpräsidenten stehen.⁸ Durch diese Verordnung bekomme der bayerische Staat auch wieder den Rundfunk in seine Hand.⁹ Der organisatorische und technische Teil solle vom Verkehrsministerium geleitet werden, der künstlerische Teil solle bei der Staatskanzlei betreut werden. Er glaube, daß durch diese Maßnahmen einem echten und fruchtbaren Föderalismus die Wege bereitet würden. Zum Abschluß weist Regierungsdirektor *Dr. Kraus* noch auf die ungeheuerere wirtschaftliche Bedeutung hin. Vom finanziellen Standpunkt aus glaube er, daß die Dinge dem Lande nicht zum Nachteil gereichen würden.¹⁰ Vom politischen Standpunkt aus seien sie im Sinne eines echten Föderalismus dringend erforderlich.

Hierauf eröffnet Ministerpräsident *Dr. Hoegner* die Aussprache.

6 Zwei undatierte und ungezeichnete Entwürfe in NL Hoegner 113. Davon stellt der Entwurf mit hs. Korrekturen die in dieser Sitzung verabschiedete Fassung dar; vgl. ferner StK-GuV 83, ebenfalls mit mehreren Entwürfen, darunter auch der Fassung, die der Beratung in diesem Ministerrat zugrunde lag.

7 Gemeint sind der Ministerpräsident von Württemberg-Baden Reinhold Maier (1889–1971) (DVP) und der Post- und Verkehrsminister seines Kabinetts Otto Steinmayer (1876–1965) (SPD).

8 Vgl. Vogel, Westdeutschland III S. 236–241.

9 Vgl. die Begründung zu dem Gesetzentwurf (NL Hoegner 113, s. Anm. 6), ungezeichnet, vermutlich von Kraus: „Der Rundfunk ist eines der wichtigsten Instrumente der Staats- und Kulturpolitik. Er ist eine Großmacht, die auf die breiten Massen des Volkes einen noch stärkeren Einfluß ausübt als die Presse. Wenn der Bayerische Staat eine selbständige Politik treiben will, so muß er den Rundfunk in der Hand haben; er kann nicht dulden, daß eine andere Stelle maßgebenden Einfluß auf den Rundfunk ausübt. Gerade die Geschichte der letzten 12 Jahre hat gezeigt, zu welch verheerenden Folgen es geführt hat, daß der Rundfunk von einer zentralen Stelle aus (Propaganda-Ministerium und Reichspost) gelenkt und zu machtpolitischen Zwecken und zur Verdummung des Volkes mißbraucht wurde“.

10 Lt. Begründung (s. Anm. 9) beliefen sich die Einnahmen aus dem technischen Rundfunkbetrieb auf 15 Millionen Reichsmark.

Reichsbahnpräsident *Dr. Rosenhaupt* erklärt, seiner Ansicht nach handle es sich nicht darum, daß die Länder das Eigentum an den Verkehrsbetrieben wieder gewonnen hätten und daß ihnen die Verkehrshoheit ohne weiteres wieder zugefallen sei. Er glaube, daß vielmehr nur eine treuhänderische Ausübung der Verkehrshoheit, ebenso nur ein treuhänderisches Eigentum an den Einrichtungen der Reichsbahn in Betracht komme.¹¹ Das Eigentum der Reichsbahn sei überdies nach den Kapitulationsbedingungen von den Alliierten in Anspruch genommen worden. Was die praktische Seite der ganzen Sache betreffe, so könne er sich nicht recht vorstellen, wie nun, wenn ein einheitlicher Reichsbahnbetrieb für die ganze amerikanische Zone bleibe, hier das Zusammenarbeiten der Länder mit diesem sein solle. Es könne unmöglich jedes Land einen eigenen Haushalt für Eisenbahn oder Post aufstellen. Der Haushalt müsse vielmehr einheitlich für die ganze amerikanische Zone aufgestellt werden. Man könne daran denken, daß er durch den Ministerpräsidenten genehmigt werden müsse. Ähnlich sei es mit der Tarifgestaltung. In Bayern habe man in der Tarifrfrage z. B. ganz andere Interessen wie in Hessen. Diese verschiedenen Interessen unter einen Hut zu bringen, sei sehr schwer. Er glaube nicht, daß einheitliche Beschlüsse der Länder überhaupt oder wenigstens so rasch zustande kommen könnten, wie es oft die Lage erfordere. Wenn in manchen Fällen erst auf die Genehmigung der 3 Verkehrsminister oder der 3 Ministerpräsidenten gewartet werden müsse, dann würde das eine ganz erhebliche Erschwerung des Betriebes mit sich bringen. Er könne sich auch nicht vorstellen, wie das Land das Personalwesen der Reichsbahn betreuen solle. Darüber könne nur die Reichsbahn selbst entscheiden, aber nicht das dem eigentlichen Betrieb durchaus fernstehende Verkehrsministerium. Im einzelnen könne er sich zu dem Entwurf nicht äußern, weil er hier nur für seine Person sprechen könne. Er sei an die Weisungen seiner Vorgesetzten Behörde, der Oberbetriebsleitung in Frankfurt, gebunden und müsse zuerst mit ihr ins Benehmen treten. Deshalb müsse er sich seine Stellungnahme vorbehalten. Lediglich zu § 2 schlage er vor, daß es nicht heißen solle „das bayerische Eisenbahn-, Post-, und Fernmeldewesen einschließlich des Rundfunks“, sondern das „Eisenbahn-, Post- und Fernmeldewesen einschließlich des Rundfunks in Bayern“.

Bei der gestrigen Tagung des Verkehrsausschusses habe Oberst Gottlieb verschiedene Richtlinien herausgestellt. Zwei von ihnen seien von gewisser Bedeutung für die hier zur Sprache gekommenen Fragen:

1. Reichsbahn und Binnenwasserstraßen sollten nicht mehr den Verkehrsdirektionen unterstehen; hiermit seien die Direktorien für das Transportwesen gemeint.

2. Landesverkehrsministerien dürften nur für den Straßenverkehr errichtet werden, nicht für Eisenbahn und Schifffahrt. Dagegen könne der Länderausschuß auf diesem Gebiet tätig werden, aber nur verhandeln und nicht verwalten.

Da nun einmal maßgebend sei, was die Amerikaner wollten, solle das Land Bayern kein Gesetz machen, dem die Militärregierung ihre Zustimmung nicht geben werde.

Regierungsdirektor *Dr. Kraus* erwidert hierauf, daß die Richtlinien der Militärregierung nicht immer klar und durchführbar seien. Die Amerikaner hätten gesagt, sie wollten möglichst wenig regieren und das Erforderliche sei von uns zu tun. Im übrigen sei es falsch, noch immer von einem Reich zu sprechen. Es gebe kein Reich mehr;¹² wenn es eine Hoheit gebe, dann sei es die der neu gebildeten Staaten. Das unitaristische Denken müsse man sich allmählich abgewöhnen. Wenn bestritten werde, daß die Eisenbahn in das Eigentum der Länder übergegangen sei, dann müsse man nach einem anderen Eigentümer suchen. Der Verwaltungsausschuß und die Oberbetriebsleitung könnten nicht Eigentümer sein, also sei die Reichsbahn herrenlos. Herrenloses Gut falle aber dem Staat anheim. Es sei selbstverständlich, daß die Verkehrsbetriebe einen eigenen Haushalt aufstellten, es handle sich nur darum, inwieweit die Länder darauf Einfluß nehmen könnten. Das sei wohl die wichtigste

¹¹ Vgl. Rosenhaupts Denkschrift zu der Frage (Nr. 6 Anm. 8), in der er sich sowohl gegen Extrem Lösungen wie eine Zerschlagung der Reichsbahn in Ländereisenbahnen als auch gegen eine Zentralisierung aussprach.

¹² Von Bayern wurde 1945 und in den folgenden Jahren die Diskontinuitätstheorie vertreten. Sie bildete die Basis für den von den bayerischen Regierungen angestrebten föderalistischen Aufbau des Bundes, der von den Ländern ausgehen sollte, die 1945 zu Trägern der „unumschränkten Staatshoheit“ (Pfeiffer in Nr. 2 TOP I) geworden waren, Kock, Bayerns Weg S. 105–108; Blumenwitz; Diestelkamp; Schmidt S. 26–37. Davon ging auch die Verfassung des Freistaates Bayern von 1946 in Art. 178 aus.

Frage. Auch die Tarifpolitik könne einheitlich gestaltet werden. Für rasche Entscheidungen seien Ausschüsse da, die nach seinen Erfahrungen gut arbeiteten. Es liege außerhalb der Zuständigkeit der Oberbetriebsleitung in Frankfurt, den bayerischen Gesetzentwurf zu sanktionieren. Diese habe nur Betriebsfragen zu erledigen, könne aber nicht in bayerische Hoheitsrechte eingreifen.

Ministerpräsident *Dr. Hoegner* fügt hinzu, ein Widerspruch oder Einspruch der Militärregierung gegen den Beschluß der Ministerpräsidenten-Konferenz auf Errichtung von Verkehrsministerien sei ihm bis jetzt nicht bekannt geworden. Verkehrshoheit und Eigentum seien nicht dasselbe. Einen Treuhänder könne es wohl für das Eigentum, aber nicht für die Verkehrshoheit geben. Diese sei ein staatliches Recht, das dem bayerischen Staat zustehe, soweit es nicht von den Amerikanern streitig gemacht werde, und nicht dem Reich, weil es kein Reich mehr gebe. Treuhänderisches Eigentum sei vertraglich mit der Verkehrshoheit.

Reichspostpräsident *Dr. Geiger* erklärt, daß nach seiner Ansicht der Entwurf und seine Begründung mehr vorausnehme, als zur Zeit feststehe. Mit dem Zerfall des Reiches sei dessen Eigentum nicht notwendigerweise Eigentum der Länder geworden. Man könne sich auf den Standpunkt stellen, das Vermögen der Reichspost sei ein Sondervermögen des deutschen Reiches gewesen, das auch heute aus der Sondervermögenseigenschaft noch nicht herausgetreten sei. Die Reichspost habe nicht nur Aktiva, sondern viel mehr Passiva, vor allem Schulden gegenüber den Postscheck- und Postsparkunden in Höhe von etwa 7.000 Millionen. Das in Bayern vorhandene Vermögen sei nicht so hoch, es sei überhaupt nur dann etwas wert, wenn es Einnahmen liefere. Die Frage der Auseinandersetzung dieser Schulden sei außerordentlich wichtig; man solle hier auf keinen Fall vorgreifen. Die Länder sollten sich darauf beschränken, sich nach den V[v]erkehrs- und wirtschaftspolitischen Belangen umzutun, dazu brauche man aber kein bayerisches Verkehrsministerium.¹³ Im übrigen sei geplant, sämtliche Reichspostdirektionen innerhalb der amerikanischen Zone zusammenzuschließen und in Stuttgart eine Hauptdirektion zu errichten, welche die einheitliche Betriebsführung übernehme.¹⁴ Auch die Aufteilung des Rundfunks halte er nicht für notwendig. Die Post habe von Anfang an den Standpunkt vertreten, daß die Programmgestaltung einer bayerischen Rundfunkgesellschaft übertragen werden könne, die von der Post die notwendigen Mittel bekomme. Den Rest der Rundfunkgebühren brauche man für den Aufbau der Sender. Die Reichspost habe den Amerikanern vorgeschlagen, daß der Rundfunk bei ihr verbleiben solle. Es bestünden aber starke Strömungen, ihn zu verprivatisieren.¹⁵

Staatsminister *Dr. Terhalle* bezeichnet den Gesetzentwurf als entweder verfrüht oder verfehlt. So lange man nicht wisse, was die Alliierten mit Eisenbahn und Post vorhätten, könne man keine gesetzlichen Bestimmungen treffen. Man könne höchstens ein Rahmengesetz erlassen, durch das ein Verkehrsministerium eingerichtet werde, welches die dem Staat zufallenden Aufgaben zu übernehmen habe. Im übrigen müßten vorher noch einmal die Dinge zwischen den beteiligten Betrieben und Ministerien durchgesprochen werden. Er schlage vor, den Gesetzentwurf in dieser Form nicht zu akzeptieren.

Staatsminister *Dr. Erhard* führt aus, in Stuttgart sei gesagt worden, daß wir in aller Kürze für das Transportwesen selbst verantwortlich seien. Alles dränge nach einer höheren Zusammenfassung, nach einer engen Verbindung zwischen Eisenbahn und Kraftwagen. Diese Aufgaben könne man nur bewältigen, wenn man einen Apparat schaffe, durch den ein harmonisches Ineinandergreifen von Straßentransport und Eisenbahn ermöglicht werde. Es müsse zumindest bei der Reichsbahn anstelle der 4 Direktionen eine Zentralstelle vorhanden sein, mit der man verhandeln könne.

Staatssekretär *Dr. Pfeiffer* bezeichnet es als absolut lebensnotwendig, daß die Staatsregierung auf diesem Gebiet den Begriff der Staatshoheit in die Tat umsetze. Man dürfe nicht ängstlich sein, sondern müsse zupacken.¹⁶

13 Vgl. Geigers Denkschrift zu dieser Frage (Nr. 6 Anm. 9).

14 Zum Fortgang vgl. Nr. 12 TOP V.

15 Vgl. zum Fortgang Nr. 16 TOP VII.

16 Pfeiffers Ausführungen sind identisch mit der Argumentation Hoegners am 2. 11. 1945 (Nr. 6 Anm. 9).

Staatssekretär *Dr. Ehard* führt aus, der Entschluß werde wesentlich erleichtert, wenn man 2 Dinge unterscheide, nämlich den Streit um das Eigentum und die Frage der Treuhänderschaft. Entscheidend sei, was mit dem tatsächlich vorhandenen Eigentum geschehe, gleichgültig, wen man als Eigentümer konstruiere. Über das in Bayern vorhandene Reichseigentum müsse jemand eine Entscheidung treffen und das könne nur der bayerische Staat sein.

Staatssekretär *Dr. Müller* erinnert noch einmal an die finanzielle Belastung durch Eisenbahn und Post.

Ministerpräsident *Dr. Hoegner* weist darauf hin, daß es sich nach dem Entwurf nur um die oberste Aufsicht, nicht um das Eigentum an Eisenbahn und Post handle, also um eine rein praktische Maßnahme.¹⁷ In Bayern könnten solche Maßnahmen nur die Alliierten oder der bayerische Staat treffen. Die Besatzungsbehörden machten aber nichts, sondern überbürdeten uns die Verantwortlichkeit. Er glaube also, daß keine Bedenken bestehen.

Ministerialrat *Brunner* erklärt, daß man, selbst wenn man ein Hoheitsrecht der Länder gegenüber der Eisenbahn anerkenne, sich hüten solle, von einem Aufsichtsrecht zu sprechen, das doch keinen Inhalt habe. Er schließe sich den Ausführungen des Reichsbahnpräsidenten an, wonach die einzelnen Länder keine Aufsicht ausüben könnten gegenüber einer interregional geführten Verwaltung. Andererseits habe das Land ein vitales Interesse daran, mit der Eisenbahn dauernd in Verbindung zu bleiben, auch schon wegen der Aufgaben, die ihm selbst obliegen. Diese Verbindung sei aber kein hoheitlicher Akt. Er schlage deshalb, ebenso wie der Finanzminister vor, sich darauf zu beschränken, festzustellen, daß dem Verkehrsministerium die Wahrnehmung der Interessen des Staates gegenüber der Eisenbahn obliege. Das gleiche gelte für die Wasserstraßenverwaltung. Auch diese sei hinsichtlich des Mains überregional organisiert und hier würden die Amerikaner einen Eingriff der Länder nicht zulassen.¹⁸

Staatsminister *Dr. Baumgartner* führt aus, daß er von diesen theoretischen Erwägungen sehr überrascht sei. Man müsse die historische Stunde nützen und zupacken. Die technische Einrichtung von Eisenbahn und Post sei gut, aber es fehle die zentrale Steuerung, die auch für die Ernährungswirtschaft wichtig sei.

Staatssekretär *Dr. Ehard* erklärt, man könne daran denken, langsam von unten nach oben aufzubauen, d.h. langsam eine Zuständigkeit nach der anderen an sich zu nehmen. Das sei aber nicht nur nicht möglich, sondern falsch. Man müsse alles an sich nehmen, weil niemand anderer da sei. Das hindere keineswegs, daß man später freiwillig im Interesse des Ganzen wieder Zuständigkeiten abgebe.

Ministerpräsident *Dr. Hoegner* schlägt abschließend entsprechend der Anregung des Reichsbahnpräsidenten *Dr. Rosenhaupt* vor, in § 2 anstelle von „Das bayerische Eisenbahn-, Post- und Fernmeldewesen einschließlich des Rundfunks“ zu setzen „Das Eisenbahn-, Post- und Fernmeldewesen einschließlich des Rundfunks in Bayern“. Außerdem schlägt er vor, einen neuen § 7 einzufügen mit folgendem Wortlaut: „Die Anordnungen der Alliierten Militärregierung auf diesem Gebiete werden durch die vorliegende Verordnung nicht berührt“. Weiter habe er noch Bedenken gegen den Ausdruck „Die oberste Aufsicht“ in § 2. Nach einer Debatte mit Reichspostpräsident *Dr. Geiger* schlägt Ministerpräsident *Dr. Hoegner* folgende Fassung des § 2 vor: „Der Wirkungskreis des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten umfaßt die Erfüllung aller staatlichen Aufgaben auf dem Gebiete des Eisenbahn-, Post- und Fernmeldewesens einschließlich des Rundfunks in Bayern“. Mit dieser Neufassung des § 2 wird die Verordnung über die Errichtung eines Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten einstimmig angenommen einschließlich des neuen § 7.

Reichsbahnpräsident *Dr. Rosenhaupt* regt an, bei der Oberbetriebsleitung einen Verwaltungsrat zu schaffen, in dem die Länder vertreten seien.¹⁹

Ministerialrat *Brunner* weist noch bezüglich des § 3 Abschnitt c der Verordnung darauf hin, daß die Wasserstraßendirektion Würzburg der amerikanischen Wasserstraßendirektion Eltville untersteht.

¹⁷ § 3 des in dieser Sitzung verabschiedeten Entwurfs (s. Anm. 6).

¹⁸ Vgl. *Protokolle Schäffer* Nr. 51 Anm. 270.

¹⁹ Vgl. *Vogel*, Westdeutschland III S. 361–365.

Ministerpräsident *Dr. Hoegner* erklärt hiezu, daß dieser Fall durch die Generalklausel des neuen § 7 gedeckt sei, ebenso wie alle künftigen Fälle.

Reichsbahnpräsident *Dr. Rosenhaupt* erkundigt sich noch, ob die vorgelegte Begründung zum Entwurf vollinhaltlich maßgebend bleibe.

Diese Frage verneint Ministerpräsident *Dr. Hoegner*. Diese Begründung werde auch der Militärregierung nicht vorgelegt. Dagegen solle bei der Vorlage des Verordnungsentwurfes an die Militärregierung zum Ausdruck gebracht werden, daß diese Verordnung erlassen worden sei in Ausführung eines Beschlusses der Ministerpräsidenten-Konferenz in Stuttgart vom 6. November 1945, der in Gegenwart eines Vertreters des Hauptquartiers Frankfurt ergangen sei.²⁰

III. [Richtlinien für die Entnazifizierung]

Staatsminister *Schmitt* erstattet Bericht über die von ihm vorgelegten Richtlinien für die Reinigung Bayerns vom Nationalsozialismus und Militarismus.²¹ Er erklärt hiezu, besondere Richtlinien für einzelne Berufskreise, z. B. Landwirtschaft, Handwerker, Kulturschaffende seien bereits ausgearbeitet oder noch in Arbeit. Die Annahme der Richtlinien durch den Ministerrat habe Konsequenzen für die Neufassung des Beamtengesetzes, für die Vermögensbeschlagnahme und für die Verwendung dieser Gelder. Über die politische Notwendigkeit der Richtlinien brauche er wohl nicht zu sprechen. Bei der Abfassung der Richtlinien sei er von folgendem Gesichtspunkt ausgegangen:

Man müsse verhindern, daß sich ein Block der Entrechteten bilde. Deshalb gehe er davon aus, daß das gesamte deutsche Volk eine Kollektivschuld habe, die Mitglieder der Partei ein größeres Maß von Schuld. Für das Verfahren müsse eine Rechtsbasis geschaffen werden anstelle der Willkür der Nazizeit. Diese sei durch die Verordnung gegeben. Die Definition der Gesetze Nr. 52 und Nr. 8 habe er seinem Entwurf zugrunde gelegt. Man müsse endlich einheitliche Richtlinien für ganz Bayern aufstellen, denn die jetzigen chaotischen Zustände könnten nicht mehr länger bestehen bleiben. Er bitte um grundsätzliche Stellungnahmen zu den Richtlinien, die dann für die endgültige Formulierung im Dreier-Ausschuß (Staatsminister *Schmitt*, Staatssekretär *Dr. Pfeiffer* und Staatssekretär *Dr. Ehard*) noch verwertet werden sollen.

Ministerpräsident *Dr. Hoegner* bezeichnet es als notwendig, daß in den Richtlinien nur Dinge stehen sollten, über die alle Antinationalsozialisten einig sein könnten. Er habe Bedenken gegen die Feststellung einer Kollektivschuld und er schlage vor, die diesbezüglichen Stellen herauszulassen.

Staatsminister *Schmitt* erklärt sich hiermit einverstanden.

Ministerpräsident *Dr. Hoegner* eröffnet hierauf die Aussprache, auf Grund der festgestellt wird, daß die Richtlinien noch einmal vom Dreier-Ausschuß durchgearbeitet und dann dem Ministerrat erneut vorgelegt werden sollen.²²

Staatsminister *Schmitt* bittet zum Schluß noch durch den Rundfunk bekanntgeben zu lassen, daß in aller Kürze einheitliche Richtlinien zur Denazifizierung von der Staatsregierung zu erwarten seien, damit eine Beruhigung der Bevölkerung eintrete.

IV. [Personalfragen]

Zu Punkt IV der Tagesordnung werden keine Anträge gestellt.

²⁰ Vgl. Hoegners Begleitschreiben zum Entwurf einer Verordnung über die Errichtung eines Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten vom 14. November 1945 an die Militärregierung, z. Hd. Col. Jackson, 15. 11. 1945, (StK-GuV 83). Am 26. 1. 1946 legte Hoegner bei der Militärregierung eine abgeänderte Fassung vor, die am 5. 2. 1946 von OMGB genehmigt wurde. Hoegner ordnete daraufhin am 9. 2. 1946 die Veröffentlichung im GVBl. an (StK-GuV 83). Vgl. Verordnung Nr. 33 über die Errichtung eines Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten vom 26. Januar 1946 (GVBl. S. 62).

²¹ „Richtlinien für die Säuberung des bayerischen Staates von nationalsozialistischen Einflüssen und Elementen“ (StK-MinRProt 1). Vgl. mit Bezug auf diese Ministerratssitzung *Niethammer*, Mitläuferfabrik S. 264–268.

²² Vgl. Nr. 8 TOP I.

[V. Flüchtlingssonderverwaltung]

Ministerpräsident *Dr. Hoegner* teilt mit, daß er zur Militärregierung geladen gewesen sei zu einer Aussprache über Flüchtlingsfragen. Dort sei angeregt worden, ein neues Ministerium für diese Frage zu errichten. Er habe erklärt, daß schon ein Flüchtlingskommissar ernannt worden sei und daß an sich durchaus die Möglichkeit bestehe, eine solche Behörde neu aufzubauen; er habe aber darauf gedrungen, daß diese Angelegenheiten im Staatsministerium des Innern verbleiben, weil es sich doch nur um eine vorübergehende Sache handle.²³

[VI. Berufung von Jaenicke zum Staatskommissar für das Flüchtlingswesen]

Staatsminister *Seifried* erklärt, daß die vorausgegangene Regierung dieser Sache verhältnismäßig geringe Beachtung geschenkt habe. Das Versäumte müsse rasch und energisch nachgeholt werden. Er habe den Regierungspräsidenten *Jaenicke* als Staatskommissar für das Flüchtlingswesen berufen.²⁴

[VII. Tagung des Ausschusses für Flüchtlingsfürsorge des Länderrats am 12. November 1945]

Anschließend berichtet er über eine Tagung des Ausschusses für Flüchtlingsfürsorge in Stuttgart vom 12. November 1945 und die dort gefaßten Beschlüsse: Die Vertreter der amerikanischen Militärregierung hätten bekannt gegeben, daß aus der Tschechoslowakei, Ungarn und Österreich bis zum Juli 1946 2 Millionen Flüchtlinge in die amerikanische Zone kämen. Davon müsse Bayern unter Zugrundelegung der Bevölkerungszahl von 1939 50% aufnehmen. Sobald im Laufe des kommenden Frühjahrs Unterlagen über die tatsächliche Unterbringungsmöglichkeit geschaffen seien, könne der Aufteilungsschlüssel neu festgelegt werden. Für jedes Land seien besondere Aufnahmebahnhöfe bestimmt worden. Voraussetzung für eine planmäßige Aufnahme dieser 2 Millionen sei der Abtransport der aus den nichtamerikanischen Zonen beheimateten deutschen Evakuierten und der ausländischen Zivilarbeiter, die Verminderung der Inanspruchnahme des bisher von der Besatzungsmacht in Anspruch genommenen Wohnraums, die Unterlassung der Sprengung und Zerstörung von Rüstungsfabriken, die zur Aufnahme von Flüchtlingen geeignet seien, und die Unterbindung des illegalen Flüchtlingsstroms durch verschärfte Grenzkontrollen. Als besonders schwere und auf die Dauer untragbare Belastung trete die Unterbringung und Versorgung der noch in der amerikanischen Zone befindlichen Ausländer mit rund 550.000 Personen auf. Hier handle es sich in der Regel um solche Personen, die mit dem nationalsozialistischen Regime zusammengearbeitet hätten und deshalb nicht in ihre Heimat zurückkehren wollten. Trotz dieser politischen Belastung erhielten sie bevorzugte Unterkunft, erhöhte Lebensmittelrationen und Bekleidung und Heizmaterial. Mit diesen Aufwendungen könnten über 1 Million Flüchtlinge versorgt werden. Bis zum endgültigen Abtransport dieser Personen werde die Militärregierung dringend gebeten, diese Ausländer der deutschen Bevölkerung gleich zu stellen in Bezug auf Ernährung, Unterbringung und Arbeitseinsatz. Diese Ausländer würden besonders durch die UNRRA unterstützt; um Klärung der Zuständigkeit der UNRRA werde gebeten. Die kriminellen Untaten dieser Ausländer steigerten sich von Tag zu Tag und äußerten sich in Mord, Raub, Plünderung und sinnlosen Zerstörungen. Schon für die ortsansässige Bevölkerung reichten die vorhandenen Lebensmittel nur bis April aus. In keinem Fall sei der Anschluß an die Ernte gesichert. Für die neu hinzukommenden Flüchtlinge müßten daher die gesamten Lebensmittel gestellt werden. Besonders vordringlich sei die Beschaffung von Kindernährmitteln. Dringend notwendig sei auch, daß das Flüchtlingsproblem in der Hand eines einzigen

²³ Vgl. *Bauer*, Flüchtlinge S. 48f.

²⁴ *Wolfgang Jaenicke* (1881–1968), Jurist, 1919–1928 Regierungspräsident von Breslau, 1928/29 Sonderauftrag der Reichsregierung in Britisch-Indien, Burma und Holländisch-Indien, 1930 Regierungspräsident des Bezirks Potsdam, 1930–1932 MdR für die Deutsche Staatspartei, 1933 Versetzung in den einstweiligen Ruhestand („nicht-arische“ Herkunft, da die Mutter einer jüdischen Arztfamilie entstammte), 1933–1935 vom Völkerbund als Berater für die Verwaltungsreform zur chinesischen Nationalregierung (Tschiang Kai-schek) entsandt, 9. 12. 1935 Ruhestandsversetzung, 1936 Übersiedlung nach Lenggries, dort u.a. wissenschaftlich im Auftrag der Militärgeschichtlichen Forschungsstelle tätig, 1945–1947 bayer. Staatskommissar für das Flüchtlingswesen, 31. 1. 1947–18. 12. 1950 Staatssekretär für das Flüchtlingswesen, 1952–1954 Botschafter in Pakistan, 1954–1957 Botschafter beim Heiligen Stuhl. S. *Bauer*, Flüchtlinge S. 49f. Zum Fortgang Nr. 11 TOP VI.

verantwortlichen Leiters bei der Militärregierung für die ganze amerikanische Zone zusammengefaßt werde. Beim Länderrat sei ein Ausschuß für Flüchtlingsfragen gebildet worden.

Dieser Bericht wird zur Kenntnis genommen.

[VIII. Verordnung über die Heimkehr der Österreicher]

Staatsminister Seifried gibt weiter eine Verordnung über die Heimkehr der Österreicher bekannt, nach der alle in Bayern befindlichen Personen, die am 1.I.1938 die österreichische Staatsangehörigkeit besessen haben und nach diesem Tage ins Reich zugezogen sind, nach Österreich heimzukehren haben, soweit das Staatsministerium des Innern nicht besondere Ausnahmen zuläßt.²⁵ Ausgenommen von der zwangsweisen Heimbeförderung sollen nach einer Durchführungsanweisung sein:

a) alle Österreicher, die aus politischen, religiösen oder rassischen Gründen während der letzten 12 Jahre verfolgt wurden,

b) alle Österreicher, die sich nachweislich besondere Verdienste um die Bekämpfung des Nationalsozialismus erworben haben.

Zuständig für die Erteilung der Ausnahmegewilligung soll der Regierungspräsident des Aufenthaltsortes sein, in Zweifelsfällen sei die Entscheidung des Staatsministeriums des Innern einzuholen.

Ministerpräsident *Dr. Hoegner* bezeichnet diese Verordnung als eine unbedingt erforderliche völkerrechtliche Retorsionsmaßnahme. Wir müßten die Ausländer ausweisen und vor allem die Österreicher, welche alle Deutschen unterschiedslos derart behandelt hätten.

Die Verordnung wird einstimmig angenommen.²⁶

Staatsminister *Dr. Baumgartner* beantragt, im nächsten Ministerrat die Bierfrage und die Frage der Sicherheit auf dem Lande zur Debatte zu stellen.²⁷

Der Bayer. Ministerpräsident:
gez. Dr. Wilhelm Hoegner

Der Sekretär d. Ministerrats:
gez. Claus Leusser
Oberregierungsrat

Der Leiter d. Bayer. Staatskanzlei:
gez. Dr. Anton Pfeiffer
Staatssekretär

25 Dies ist nahezu wörtlich die Formulierung der Anordnung über die Heimkehr der Österreicher, ergänzt um die im Ministerratsprotokoll abgedruckten Ausnahmen (Abdruck der Anordnung in StK 113358).

26 Es handelte sich Anfang 1946 um ca. 20.500 Österreicher die sich in Bayern aufhielten (StK 113358). Lt. Schreiben des Landrats von Rosenheim, 31.8. 1946 (StK 113358), war mit Regierungsentschließung vom 30. 11. 1945 die Heimbeförderung der Österreicher den Landräten und Oberbürgermeistern in Verbindung mit den österreichischen Rückführungsorganisationen übertragen worden. 1946 herrschte Unklarheit über die Umsetzung der Anordnung vom 14. 11. 1945 (vgl. Nr. 14 TOP XIV). Am 5. 3. 1946 wurde die Frage zwecks Herstellung einer einheitlichen Linie in der US-Zone im Länderrat behandelt, AVBRD 1 S. 325–327 auch ebd. Anm. 72. Dabei wurde u.a. beschlossen, die harten Maßnahmen, die Österreich gegen Deutsche getroffen habe, nicht in gleichem Maße anzuwenden (Vgl. zur vorangegangenen Ausweisung der Reichsdeutschen, darunter einer großen Anzahl Bayern, aus Österreich (Mitte Oktober gingen von Salzburg aus erste Transporte mit insgesamt ca. 8.000 Personen ab) *Hanisch* S. 1188f.). Im Ministerrat am 13. 3. 1946 berichtete dann Staatsminister Seifried, daß Österreicher nicht zwangsweise zurückgeführt würden, obwohl aus der Bevölkerung dieser Wunsch laut geworden sei. Vgl. zum Fortgang auch Hoegner im Länderrat, 4.6. 1946, AVBRD 1 S. 562.

27 Zur Bierfrage vgl. Nr. 8 TOP VI; s. OMGBY 10/190–1/1. Zur Sicherheit auf dem Lande Nr. 9 TOP III.