

98. Sitzung

Mittwoch, den 16. Juli 1952

Geschäftliche Mitteilungen 2447

Haushalt des Staatsministeriums für Wirtschaft für das Rechnungsjahr 1952 (Epl. VII)

Bericht des Haushaltsausschusses (Beilage 2982)
Ortloph (CSU), Berichterstatter 2447
Abstimmung 2448

Haushalt des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten für das Rechnungsjahr 1952 (Epl. X)

Bericht des Haushaltsausschusses (Beilage 3005)
von Feury (CSU), Berichterstatter 2449
Abstimmung 2449

Haushalt der Allgemeinen Finanzverwaltung für das Rechnungsjahr 1952 (Epl. XIII)

Bericht des Haushaltsausschusses (Beilage 3011)
Ortloph (CSU), Berichterstatter 2450
Dr. Haas (FDP) 2451
Zietsch, Staatsminister 2453
Abstimmung 2454

Haushalt des Staatsministeriums der Finanzen für das Rechnungsjahr 1952 (Epl. VI)

Bericht des Haushaltsausschusses (Beilage 3000)
Hofmann Leop. (SPD), Berichterstatter 2456
Abstimmung 2457

Außerordentlicher Haushalt für das Rechnungsjahr 1952

Bericht des Haushaltsausschusses (Beilage 3013)

von Haniel-Niethammer (CSU), Berichterstatter 2458
Präsident Dr. Hundhammer 2458
Dr. Lippert (BP) 2458
Aussprache vertagt 2460

Antrag der Staatsregierung betr. Verminderung der Zahl der Geschäftsbereiche der Staatsregierung; hier: **Aufhebung des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten** (Beilage 1590)

Bericht des
Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr (Beilage 3012),
Ausschusses für Rechts- und Verfassungsfragen (Beilage 1895)

Michel (CSU), Berichterstatter 2460, 2467
Kiene (SPD), Berichterstatter 2464
Op den Orth (SPD) (z. Geschäftsordnung) 2467
Zietsch, Staatsminister 2468
Michel (CSU) 2469
Dr. Geislhöringer (BP) 2472

Beratung unterbrochen 2478

Nächste Sitzung 2478

Präsident Dr. Dr. Hundhammer eröffnet die Sitzung um 9 Uhr 2 Minuten.

Präsident Dr. Hundhammer: Ich eröffne die 98. Sitzung des Bayerischen Landtags.

Nach Artikel 5 Absatz 2 des Aufwandsentschädigungsgesetzes sind entschuldigt oder beurlaubt die Abgeordneten Albert, Bauer Georg (BHE), Demmelmeier, Engel, Ernst, Geiger, Hadasch, Dr. Keller, Mergler, Dr. von Prittwitz und Gaffron, Scherber, Dr. Schönecker, Dr. Schubert, Stöhr, Wimmer, Wolf Hans und Dr. Wüllner.

Wir fahren fort in der Behandlung der Ziffer 6 der Tagesordnung. Da Herr Abgeordneter Hofmann Leopold sich für die erste Stunde entschuldigt hat, rufe ich auf Ziffer 6 g der Tagesordnung:

Haushalt des Staatsministeriums für Wirtschaft für das Rechnungsjahr 1952 (Einzelplan VII).

Über die Verhandlungen des Ausschusses für den Staatshaushalt (Beilage 2982) berichtet Herr Abgeordneter Ortloph; ich erteile ihm das Wort.

Ortloph (CSU), Berichterstatter: Herr Präsident, Mitglieder des Bayerischen Landtags! Der Haushalt des bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft wurde im Haushaltsausschuß eingehend behandelt. Berichterstatter war Abgeordneter Ortloph, Mitberichterstatter Abgeordneter Dr. Lippert.

Der Berichterstatter konnte feststellen, daß der Gesamthaushalt mit größter Sparsamkeit

(Ortloph [CSU])

aufgestellt worden ist. Erfreulich sei, daß der Etat des Wirtschaftsministeriums als einziger Haushalt eine effektive Ersparnis von 189 000 DM Personalkosten enthält.

Bei der Behandlung des Etats wurden außerordentlich wichtige Fragen aufgeworfen, und zwar die Frage der Investitionshilfe, der Wiedereinführung des großen Befähigungsnachweises und — vom Mitberichterstätter — die Frage der Bekämpfung der Schwarzarbeit.

Der Staatsminister gab auf alle diese Fragen eine erschöpfende Auskunft. Es würde jedoch zu weit führen, die zweifellos sehr interessanten Ausführungen des Staatsministers im Rahmen der Berichterstattung zu wiederholen.

Ich bitte Sie, den Haushalt des Staatsministeriums für Wirtschaft, der Ihnen vorliegt, anzunehmen, da eine Mehrung gegenüber den vorjährigen Haushalt nicht eingetreten ist. Ich darf zusammenfassen: Der Haushalt Epl. VII erfordert einen Zuschuß in Höhe von 10 306 200 DM.

Der Beschluß des Haushaltsausschusses wurde einstimmig gefaßt. Ich bitte Sie, dem Beschluß des Ausschusses beizutreten. Ich darf noch erwähnen, daß der Vorsitzende dem Staatsminister, seinem Staatssekretär, sämtlichen Beamten, Angestellten und Arbeitern des Ministeriums den Dank und die Anerkennung ausgesprochen hat.

Präsident Dr. Hundhammer: Zu Erklärungen wird das Wort nicht verlangt.

Wir kommen zur Abstimmung über den Einzelplan VII.

Ich rufe auf das Kapitel 601 A, Ministerium. Der Haushaltsausschuß schlägt vor, den im Zusatzhaushalt angegebenen Änderungen zuzustimmen. Unter Berücksichtigung dieser Änderungen schließt das Kapitel 601 A ab in den Einnahmen mit 166 000 DM, in den Ausgaben mit 3 216 000 DM, somit einem Zuschußbedarf von 3 050 000 DM. — Es erhebt sich dagegen keine Erinnerung. Ich stelle die Zustimmung fest.

Ich rufe auf das Kapitel 601 B, Sammelansätze, und allgemeine Haushaltsausgaben für den Gesamtbereich des Einzelplans VII. Der Zuschußbedarf beläuft sich auf 4 476 600 DM. Der Haushaltsausschuß schlägt vor, die Erläuterung zu Titel 328, Zuschuß für das Institut für Wirtschaftsforschung, wie folgt zu ändern:

Vereinbarung nach dem Länderabkommen	260 000 DM
Aus Mitteln des bayerischen Staates	40 000 DM

— Auch hiergegen erhebt sich keine Erinnerung. Ich stelle die Zustimmung des Hauses fest.

Ich rufe auf das Kapitel 601 C, Verwaltungskosten zur Bereinigung der Kriegsfolgelasten (ehem. Reparationsämter). Der Haushaltsausschuß schlägt vor, der im Zusatzhaushalt aufgeführten Änderung bei Titel 103 zuzustimmen. Danach er-

gibt sich für das Kapitel 601 C folgender Abschluß: Summe der Ausgaben und zugleich Zuschußbedarf 201 000 DM. — Ohne Erinnerung; so genehmigt.

Ich rufe auf das Kapitel 604 A, Oberbergamt und Bergämter. Der Zuschußbedarf beträgt wie im Vorjahr 595 100 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Wir kommen zum Kapitel 604 B, Geologisches Landesamt. Der Zuschuß beläuft sich wie im Vorjahr auf 594 000 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Es folgt Kapitel 605, Wirtschaftsverwaltung bei den Kreisregierungen (Fachkräfte). Der Haushaltsausschuß schlägt vor, den im Zusatzhaushalt vorgeschlagenen Änderungen zuzustimmen. Danach lautet die Überschrift des Kapitels: „Wirtschaftsabteilungen bei den Kreisregierungen“. Es ergibt sich folgender Abschluß: Summe der Einnahmen 149 000 DM, Summe der Ausgaben 1 538 500 DM; Zuschußbedarf 1 389 500 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Damit sind sämtliche Kapitel des Einzelplans VII genehmigt. Die Gesamtabgleichung lautet: Summe der Einnahmen 373 500 DM, Summe der Ausgaben 10 679 700 DM; Zuschußbedarf 10 306 200 DM. Ich bitte diejenigen Mitglieder des Hohen Hauses, die dem Einzelplan VII mit der eben verlesenen Gesamtabgleichung zustimmen, sich vom Platz zu erheben. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Stimmenthaltungen? — Gegen die Stimmen der Fraktion der Bayernpartei und bei zwei Stimmenthaltungen ist der Einzelplan VII genehmigt.

Den Mitgliedern des Hohen Hauses liegen ferner vor die Anlage A, Ausweis der planmäßigen Beamten, Anlage B, Ausweis der außerplanmäßigen Beamten, Anlage C, Ausweis der nichtbeamteten Hilfskräfte. Der Haushaltsausschuß empfiehlt die unveränderte Annahme der im Zusatzhaushalt vorgeschlagenen Änderungen bei den Anlagen A und C. — Dagegen erhebt sich kein Widerspruch.

Der Ausschuß hat den Antrag des Abgeordneten Dr. Schedl betreffend die Errichtung einer Bergschule in der Oberpfalz (Beilage 247) in folgender Fassung zur Annahme empfohlen:

Die Staatsregierung wird ersucht, zu prüfen, ob in der Oberpfalz eine Bergschule errichtet werden soll und welche Mittel für die Errichtung und den Betrieb dieser Bergschule notwendig sind.

— Es erhebt sich keine Erinnerung. Ich stelle fest, daß dieser Antrag angenommen ist.

Damit ist die Beratung des Einzelplans VII abgeschlossen.

Ich rufe auf den

Haushalt des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten für das Rechnungsjahr 1952 (Einzelplan X).

Über die Verhandlungen des Haushaltsausschusses (Beilage 3005) berichtet der Herr Abgeordnete von Feury.

von Feury (CSU), Berichterstatter: Hohes Haus, meine Damen und Herren! Der Ausschuß für den Staatshaushalt hat in seiner 124. Sitzung am 7. Juli 1952 den Haushalt des bayerischen Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten für das Rechnungsjahr 1952 behandelt. Berichterstatter von Feury, Mitberichterstatter Dr. Geislhöringer.

Es wurde beschlossen, keine allgemeine Aussprache zu führen, insbesondere nicht über die Auflösung oder Beibehaltung des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten.

Der Zusatzhaushalt stimmt mit dem Haushalt des Vorjahres mit Ausnahme von folgenden Punkten überein:

Kapitel 901, Titel 230, Zuschuß des Landes Bayern zu den Betriebskosten des Flughafens Nürnberg-Krafthof, mit 120 000 DM. Mit Rücksicht darauf, daß der Flughafen Fürth den Verkehrserfordernissen nicht mehr genügt, soll ein neuer Flughafen bei Nürnberg-Krafthof erbaut werden. An der zu diesem Zwecke zu bildenden „Nordbayerischen Flughafen-GmbH. Nürnberg-Krafthof“ sollen sich als Gesellschafter der Bund, das Land Bayern und einige Städte beteiligen. Die drei Gesellschafter tragen den vorläufig auf 720 000 DM errechneten jährlichen Zuschußbedarf zu je einem Drittel. Als Anteil des Landes Bayern sind zunächst für die Zeit vom Oktober 1952 bis März 1953 120 000 DM in Ansatz gebracht.

Dann vermindert sich der Titel 233, Zuschuß des Landes Bayern für Frachtrückerstattung für Ostbayern, um 150 000 DM. Es wurde der Vermerk angebracht: „Die Mittel sind übertragbar.“

Neu eingefügt wurde der Titel 503, Gesellschaftsanteil des Landes Bayern am Stammkapital der zu gründenden Nordbayerischen Flughafen-GmbH. Nürnberg-Krafthof, mit 20 000 DM. Der Freistaat Bayern beteiligt sich an dem Stammkapital der zu gründenden Nordbayerischen Flughafen-GmbH. Nürnberg-Krafthof mit einem Drittel = 20 000 DM. Eine lebhafteste Debatte entspann sich für und wider die Errichtung dieses neuen Flughafens, an der sich verschiedene Ausschußmitglieder sowie insbesondere Herr Minister Zietsch und Herr Ministerialdirigent Brunner beteiligten.

Kapitel 904, Staatliche Schifffahrt auf dem Ammer- und Würmsee. Die staatliche Schifffahrt auf dem Ammer- und Würmsee ist ein kaufmännisch eingerichteter Betrieb im Sinne des § 15 der Reichshaushaltsordnung. Für 1952 vermindern sich die Einnahmen um 18 000 DM und erhöhen sich die Ausgaben um 150 000 DM. Dies ist insbesondere auf Lohn-, Pensions- und Kostenerhöhungen sowie Instandsetzungsarbeiten zurückzuführen.

In der Diskussion wurde bemerkt, daß die Schifffahrten auf anderen bayerischen Seen mit Gewinn arbeiten. Dies ist aber auf dem Ammer- und Würmsee nicht möglich, da es sich hier nicht um Vergnügungsfahrten allein, sondern in den schlechten Jahreszeiten ausschließlich um Berufsverkehrsfahrten handelt. Von den Ministerien wurde eine Tarifierhöhung nicht befürwortet, sondern auf eiserne Sparsamkeit gedrängt. Der Bau eines neuen

Schiffes wird durch den außerordentlichen Haushalt finanziert.

Der Zuschuß zu Einzelplan X beträgt somit 3 316 000 DM. Der Haushaltsausschuß hat den Einzelplan X genehmigt. Ich bitte das Hohe Haus, ebenso zu verfahren.

Präsident Dr. Hundhammer: Auch hier möchte ich bemerken, daß, wie der Herr Berichterstatter bereits betont hat, die Frage der Aufhebung oder Erhaltung des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten besonders beraten wird, daß also jetzt bei der Etatberatung keine Aussprache darüber geführt wird.

Im übrigen wird das Wort nicht verlangt. Wir kommen zur Abstimmung über den Einzelplan X.

Ich rufe auf das Kapitel 901, Zentrale Verwaltung, A. Ministerium. Unter Berücksichtigung der im Zusatzhaushalt vorgesehenen Änderungen schlägt der Haushaltsausschuß vor, bei Titel 233, Zuschuß des Landes Bayern für Frachtrückerstattungen für Ostbayern, folgenden Vermerk anzubringen: Die Mittel sind übertragbar. Das Kapitel 901 A schließt ab mit 50 100 DM Einnahmen, 2 069 100 DM Ausgaben, somit einem Zuschußbedarf von 2 019 000 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Ich rufe auf das Kapitel 901 B, Sammelansätze und allgemeine Haushaltsausgaben für den Gesamtbereich des Einzelplans X. Der Zuschußbedarf beträgt wie im Vorjahr 426 400 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Ich rufe auf das Kapitel 902 A, Straßenverkehrsdirektion München. Zuschußbedarf wie im Vorjahr 260 000 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Es folgt Kapitel 902 B, Außenstelle Fürth/Bayern. Zuschußbedarf wie im Vorjahr 100 400 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Ich rufe auf Kapitel 903, Straßenverkehrshauptämter. Zuschußbedarf wie im Vorjahr 254 300 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Ich rufe auf Kapitel 904, Staatliche Schifffahrt auf dem Ammer- und Würmsee. Der Ausschuß schlägt vor, die im Zusatzhaushalt vorgesehenen Änderungen unverändert anzunehmen. Erfolgt diese Annahme, so schließt das Kapitel ab in Einnahmen mit 512 000, in Ausgaben mit 768 500 DM; es verbleibt ein Zuschußbedarf von 256 500 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Damit sind alle Kapitel des Einzelplans X genehmigt. Der Gesamtabschluß lautet: Summe der Einnahmen 135 800 DM, Summe der Ausgaben 3 482 400 DM, Zuschußbedarf für Einzelplan X 3 346 600 DM.

Ich bitte diejenigen Mitglieder des Hohen Hauses, die dem Einzelplan X mit der bekanntgegebenen Gesamtabgleichung die Zustimmung erteilen, sich vom Platz zu erheben. Ich bitte um die Gegenprobe. — Stimmenthaltungen? — Bei fünf Stimmenthaltungen ist der Einzelplan X angenommen.

Den Mitgliedern des Hohen Hauses liegt vor eine Anlage A, Ausweis der planmäßigen Beamten, An-

(Präsident Dr. Hundhammer)

lage C, Ausweis der nichtbeamteten Hilfskräfte, Anlage D, Ausweis der Einnahmen und Ausgaben der staatlichen Schifffahrt auf dem Ammer- und Würmsee. Der Haushaltsausschuß schlägt vor, die im Zusatzhaushalt vorgesehenen Änderungen zu billigen. — Dagegen erhebt sich keine Erinnerung.

Damit ist die Beratung des Haushalts des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten für das Rechnungsjahr 1952, Einzelplan X, beendet.

Ich rufe nunmehr auf die Ziffer 6 i der Tagesordnung, den

Haushalt der Allgemeinen Finanzverwaltung für das Rechnungsjahr 1952 (Einzelplan XIII).

Über die Verhandlungen des Haushaltsausschusses (Beilage 3011) berichtet der Abgeordnete Ortloph. Ich erteile ihm das Wort.

Ortloph (CSU), Berichterstatter: Herr Präsident, Mitglieder des Bayerischen Landtags! Der Etat der Allgemeinen Finanzverwaltung, Einzelplan XIII, wurde in der 124., 125. und 126. Sitzung des Ausschusses für den Staatshaushalt am 7., 8. und 9. Juli 1952 behandelt. Das Protokoll über die Ausschlußverhandlungen umfaßt 66 Seiten. Berichterstatter war Abgeordneter Ortloph, Mitberichterstatter Abgeordneter Dr. Eckhardt.

Staatsminister Zietsch gab im Hinblick auf die Entwicklung der letzten Tage zunächst einen allgemeinen Überblick über die Lage des bayerischen Staatshaushalts. Er führte dann insbesondere aus, daß bei einer Erhöhung des Bundesanteils an der Einkommen- und Körperschaftsteuer von 27 auf 37 Prozent dem bayerischen Staat Mehrausgaben in Höhe von 151 Millionen D-Mark erwachsen. — Ich darf darauf hinweisen, daß die Beratungen unter dem Eindruck der Auswirkungen der Erhöhung dessen, was Bayern an den Bund abzuführen hat, standen, einer Erhöhung, die praktisch den gesamten, mühselig aufgestellten Haushalt umgeworfen hat.

Der Staatsminister erklärte dann weiter, das Lastenausgleichsgesetz bringe neben dem Wegfall der Vermögensteuer noch eine besondere Belastung durch einen Zuschuß zum Lastenausgleichsfonds; insgesamt ergebe sich ein Ausfall von 26,7 Millionen D-Mark. Diese Sachlage, so sagte Minister Zietsch, mache die Abführung eines Beitrags des ordentlichen Haushalts zum außerordentlichen Haushalt in Höhe von 110 Millionen D-Mark vollkommen unmöglich. Selbst wenn Bayern die 66 Millionen D-Mark vom Bund für 1949 erhalte, bleibe der Fehlbetrag des Jahres 1950 in Höhe von 164,5 Millionen D-Mark bestehen. Der bayerische Staat gehe dann mit dem gleichen Defizit in das Haushaltsjahr 1953 hinein. Eine ordentliche und verantwortliche Haushaltspolitik sei auf diese Weise unmöglich. Bayern könne sich das einfach nicht leisten; es müßte seine beste Tradition aufgeben und zum Kostgänger des Bundes werden. Wenn Bayern auch noch in finanzielle Abhängigkeit vom Bund gerate, dann könne es mit seiner Eigenstaatlichkeit einpacken. Eine solche Politik

könne er als Finanzminister nicht verantworten; sie widerspreche seiner ganzen politischen Konzeption. Deshalb halte er es für notwendig, eindeutig auf die Situation hinzuweisen, und bitte um Verständnis für diese Sachlage. Minister Zietsch sagte wörtlich, „man dürfe den Finanzminister auf seinem dornenvollen Weg nicht allein lassen, sondern müsse ihn entsprechend unterstützen“.

Der Berichterstatter dankte dem Staatsminister für seine Ausführungen und insbesondere für seine immer wieder zu Tage getretene föderalistische Einstellung, die er nicht nur im Landtag, sondern auch bei den Verhandlungen in Bonn jederzeit gezeigt habe. Vom Ernst der Lage, der aus den Zahlen spreche, sei er geradezu erschüttert.

Weiterhin warf der Berichterstatter die Frage auf, ob es nicht zweckmäßig sei, einmal den Mut aufzubringen, einen unausgeglichenen Haushalt vorzulegen. Er begründete diese Anregung damit, daß er sagte: Genau so, wie man von jedem Staatsbürger verlangt, daß er eine wahre und klare Bilanz auflegt, muß der einzelne Staatsbürger vom Staat verlangen, daß ein wahrer und klarer Haushalt aufgelegt wird.

Verschiedene Abgeordnete, unter anderen auch der Mitberichterstatter, traten dieser Auffassung entgegen. Die Frage soll aber erst beim Haushaltsgesetz entsprechend beschieden werden.

(Zuruf: Kürzer!)

— Der Zwischenruf „kürzer“ dürfte hier nicht angebracht sein; denn es handelt sich um so erhebliche Beträge, daß man wenigstens ganz kurz auf diese Dinge hinweisen muß.

Dem Wunsche des Zwischenrufers entsprechend werde ich aber aus dem Ihnen vorliegenden Zusatzhaushalt nur die Positionen bekanntgeben, die bei der Beratung des Haushaltsausschusses geändert wurden.

Bei Kapitel 1201, Steuern und Finanzzuweisungen, betragen die Einnahmen nunmehr 1 813 000 000 DM, die Ausgaben 735 400 000 DM.

Weiter hat sich geändert Kapitel 1205, Sonstige Betriebe und Nutzungen des Staates, auf 30 755 300 DM in Einnahmen und 17 766 870 DM in Ausgaben.

Kapitel 1210, Anteil Bayerns am Beitrag zum Lastenausgleichsfonds wurde neu eingefügt, und zwar mit einer Ausgabe von 30 600 000 DM.

Kapitel 1211, Sonstige Einnahmen und Ausgaben, weist nunmehr Einnahmen in Höhe von 87 504 650 DM und Ausgaben in Höhe von 46 455 580 DM aus.

Bei Kapitel 1214, Mehrausgaben infolge Erhöhung der persönlichen Bezüge, betragen die Ausgaben 69 800 000 DM.

Der neue Abschluß zeigt folgende Zahlen:

Einnahmen	2 230 549 150 DM
Ausgaben	1 488 526 350 DM
Überschuß	742 022 800 DM
Fehlbetrag	84 376 750 DM

(Ortloph [CSU])

Ich habe als Berichterstatter die Pflicht, darauf hinzuweisen, daß die Ihnen in Beilage 3011 vorgelegten neuen Positionen und die Erhöhung des Steuerabzugs vom Arbeitslohn in Höhe von 10 Millionen D-Mark, die der Staatshaushaltsausschuß beschlossen hat, den Widerspruch des Finanzministeriums gefunden haben. Weiter darf ich darauf aufmerksam machen, daß das Finanzministerium bei der Veranlagten-Einkommensteuer erklärt hat, die Veranlagung sei zu niedrig gewesen, weshalb es selbst eine Erhöhung um 40 Millionen D-Mark vorgeschlagen hat, daß es zugleich aber auch einen Abzug von 40 Millionen D-Mark bei der Körperschaftsteuer vorschlägt, weil diese zu hoch angesetzt sei. Der Staatshaushaltsausschuß hat, wie aus Beilage 3011 ersichtlich ist, beschlossen, eine Erhöhung bei der Einkommensteuer um 40 Millionen D-Mark durchzuführen, dagegen den Ansatz bei der Körperschaftsteuer nicht um 40 Millionen D-Mark, sondern nur um 20 Millionen D-Mark zu senken. Auch dieser Beschluß des Haushaltsausschusses hat den Widerspruch des Finanzministeriums gefunden. Die Mitglieder des Haushaltsausschusses waren sich darüber klar, daß unter Berücksichtigung der vollen Verantwortlichkeit des Ausschusses die vorgeschlagenen Änderungen durchgeführt werden könnten.

Der Vorsitzende brachte dann dem Herrn Staatsminister der Finanzen, seinem Staatssekretär, seinen Beamten, Angestellten und Arbeitern den Dank und die Anerkennung des Ausschusses zum Ausdruck. Ich bitte Sie, sich den einstimmig gefaßten Beschluß des Haushaltsausschusses zueigen zu machen und ihm beizutreten.

Präsident Dr. Hundhammer: Zu diesem Punkt der Tagesordnung war die Möglichkeit einer Besprechung vorbehalten worden. Mir liegt bis jetzt keine Wortmeldung vor.

(Abg. Dr. Haas: Doch!)

— Herr Abgeordneter Dr. Haas!

Dr. Haas (FDP): Meine Damen und Herren! Der Haushalt der allgemeinen Finanzverwaltung sollte, glaube ich, doch Veranlassung geben, hier eine kritische Stimme laut werden zu lassen. Diese Kritik richtet sich gegen die Art und Weise, wie der Etat vorgelegt wurde, und sie richtet sich damit gegen den Herrn Finanzminister selbst.

Dem Herrn Finanzminister waren im Zeitpunkt der Vorlage des Zusatzhaushalts die Bestrebungen der Bundesregierung durchaus bekannt, die Bundesanteile an der Lohn-, der Einkommen- und Körperschaftsteuer zu erhöhen. Bereits damals sind 40 Prozent lebhaft genannt und diskutiert worden. Der Herr Finanzminister mochte damals durchaus noch der Hoffnung sein, daß ein Prozentsatz von 40 oder auch von 37 Prozent in den Bereich der Unwahrscheinlichkeit gehöre und er billiger davonkommen werde. Aber es wäre doch wohl seine Pflicht gewesen — weil ihm damals klar gewesen sein mußte, daß diese Quote unter allen Umständen

würde erhöht werden —, dieser Tatsache bereits bei Vorlage des Etats Rechnung zu tragen, indem er von sich aus, was ja bei der Aufstellung eines Planes möglich ist, diese Quote irgendwie abtaxiert, sagen wir das arithmetische Mittel von 27 und 40 Prozent gezogen oder — wenn er hätte vorsichtiger sein wollen — vielleicht 35 Prozent eingesetzt hätte und damit annähernd dorthin gekommen wäre, wohin ihn nun die Wirklichkeit leider zwangsläufig geführt hat.

(Abg. Beier: Damit hätte er die Verhandlungen im Bundesrat erschwert!)

— Ich gebe zu, daß dieses und auch noch andere Momente dagegen sprachen, wie vorgeschlagen zu verfahren; vor allem war ja noch keine gesetzgeberische Regelung da — gut! Dann hätte aber der Herr Finanzminister in Gottes Namen davon absehen sollen, auf der Einnahmenseite bei dem Steueraufkommen Erhöhungen in Ansatz zu bringen; denn es mußte ihm klar sein, daß die Erhöhungen bei der Lohn-, der Körperschaft- und der Einkommensteuer mindestens im wesentlichen durch diese Mehrabführungen würden aufgeessen werden. Sie sind ja sogar mehr als aufgeessen worden!

(Abg. Beier: Stimmt doch nicht!)

Denn wir wissen heute, daß die Aufbringungserhöhung mit ungefähr 26 Prozent angesetzt werden kann. Die Abführungserhöhung, nämlich die von 27 auf 37 Prozent — wenn wir von 37 Prozent einmal ausgehen — würde etwa 36 Prozent betragen. Das ist nun sehr viel und für das Land Bayern sehr bitter. Es bedeutet, kurz gesagt, daß an der Besserung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage, die zu einer Erhöhung des Aufkommens aus diesen wichtigsten Steuern geführt hat, Bayern nicht nur keinen Anteil hat, sondern daß es über diese Besserung hinaus abführen muß. Daß uns das in eine sehr schwierige Lage bei unserer Etatabgleichung führen mußte, ist selbstverständlich. Immerhin, meine Damen und Herren, beträgt die Mehrung der Abführung von 151 Millionen, die sich nun als unabgleichbarer Fehlbetrag ergeben haben — das klingt nun vermessen —, nur 6,8 Prozent des Gesamthaushalts. Wir hätten also, wenn von vornherein vorsichtiger vorgegangen worden wäre, noch die Möglichkeit gehabt, diesen Fehlbetrag abgleichen zu können. Nun stehen wir nur noch vor der Wahl, ihn rein papiermäßig abzugleichen oder ihn überhaupt nicht mehr abzugleichen und damit eine Demonstration zu begeben. Ich habe mich sogar für dieses Demonstrativum ausgesprochen; denn ich bin der Meinung, diese Not wird nicht nur auf dieses Jahr beschränkt sein, sondern in den kommenden Jahren wird sich jeweils wieder dieselbe Situation ergeben. Diese Not müßte dahin führen, die Dinge einmal grundsätzlich aufzurollen. Es gibt ja eigentlich nur **drei Möglichkeiten**, die Besserungen versprechen könnten:

- a) eine andere Verteilung der Steuerquellen — sie steht aber zunächst nicht in Aussicht, und ob sich hierbei eine Besserung für Bayern ergeben würde, ist sehr fraglich —,

(Dr. Haas [FDP])

- b) eine Änderung im horizontalen Finanzausgleich — auch hier sehe ich keine praktische Möglichkeit, die mindestens zu einer entscheidenden Verbesserung für Bayern führen würde —; verbleibt noch
- c) eine Änderung in der Staffelung der Bundesanteile an Einkommen-, Lohn- und Körperschaftsteuer je nach Steuerkraft der Länder.

Hier wäre nun der Hebel vorhanden, der dann, wenn Bayern ein Demonstrativum begeht, wenn es den Haushalt nämlich unausgeglichen vorlegt, gleichzeitig angesetzt werden müßte.

Dabei wird man nun nicht nur und nicht ausschließlich oder möglichst überhaupt nicht mit dem Argument kommen dürfen, wir sind von Haus aus finanzschwach. Denn wenn wir schon finanzschwach sind, gleichzeitig aber den Gedanken des Föderalismus herausstellen, dann sind das zwei Dinge, die zunächst unvereinbar sind. Derjenige, der für den Föderalismus eintritt, muß auch für die Schwächen eintreten, die diesem System anhaften. Das heißt also, er muß auch die Steuerschwäche eines Landes oder eines Teiles der Länder, die diesem Bund angehören, von vornherein mit in Kauf nehmen; er muß sich zur Gleichheit unter Gleichen bekennen. Wenn wir aber ein Argument ins Feld führen können, um eine Staffelung, um eine gewisse Progression in den Länderanteilen, die an den Bund abzuführen sind, zu begründen und zu erreichen, Herr Finanzminister, dann eines, das wir mit Recht vertreten können und das wir auch in diesem Hause wiederholt besprochen haben, nämlich das Argument der **ungleichen Belastung in den ganzen Nachkriegsjahren**. Es ist kein Zufall, daß diejenigen Länder der Bundesrepublik, die am Eisernen Vorhang entlang liegen, finanzschwach sind. Dazu gehören sogar die entsprechenden Teile des an sich nicht finanzschwachen Bundeslandes Hessen.

Die Ursache liegt darin begründet, daß der Vertriebenenstrom und all die Maßnahmen, die im Zuge der Auffangung dieses Stroms in den ganzen Nachkriegsjahren in diesen Ländern getroffen werden mußten, die Finanzen eben dieser Länder besonders stark belastet haben. Sie liegt weiter darin begründet, daß uns die **Grenzlage** in ganz besondere Schwierigkeiten gebracht hat. Ich brauche Sie nicht daran zu erinnern, welche fürchterliche Probleme in unseren Grenzgebieten erwachsen sind: die Standortferne unserer Industrien ist sehr viel größer geworden, wir können unseren Bedarf an Kohle und Eisen nur noch in dem weit entfernt liegenden Ruhrgebiet und nicht mehr aus Mitteldeutschland eindecken, wir müssen Umwegfrachten bezahlen usw. usw. Insofern ist also über seine grundsätzliche Finanzschwäche hinaus tatsächlich eine Schlechterstellung Bayerns eingetreten, die einen Ausgleich erheischt. Dieser **Ausgleich** kann vom Bund verlangt werden, indem wir eine Progression des Bundesanteils fordern. Wir müssen sie **jetzt** fordern, wenn wir dieses Demonstrativum begehen; wir müssen versuchen,

dahin zu kommen. Denn kommen wir jetzt nicht zu einer Änderung, werden wir die Nöte, die wir bei diesem Etat haben, in Zukunft genau so, vielleicht sogar noch in verstärktem Maße haben und werden wir nie dahin kommen, uns irgendwelche Erleichterungen in größerem Umfang zu verschaffen.

Als der Herr Finanzminister seinen Etat vorgelegt und seine große Etatrede gehalten hat, haben einige Hoffnungsschimmer durchgeklungen. Er hat im Zuge dieser Hoffnungsschimmer auch in verschiedenen Etats gewisse Marscherleichterungen gewährt. Diese Marscherleichterungen sind teilweise auch schon verabschiedet. Denn ein großer Teil der Etats ist ja verabschiedet worden, bevor uns diese 37 Prozent als voraussichtliches Faktum bekannt waren. Wir hätten uns diese Marscherleichterungen nicht erlauben können, aber sie sind nun einmal da und es wird nichts anderes übrig bleiben — so heißt es nun —, als den effektiven Ausgleich dem Vollzuge anheimzugeben. Ich weiß nicht, ob diejenigen, die das ausgesprochen haben, sich darüber im klaren sind, was das bedeutet. Das bedeutet, daß von den **Ermächtigungen**, die im Haushaltsgesetz für den Finanzminister, für die Staatsregierung eingebaut sind, ein Gebrauch gemacht werden muß, der **außerordentlich umfangreich** ist; damit wird auf Finanzminister, auf Staatsregierung und auf die Bürokratie in den Ministerien eine Macht übertragen, die unerhört groß ist. Wenn es heißt, der effektive Ausgleich könne nur noch im Vollzug erfolgen, dann, meine Damen und Herren, bedeutet das gleichzeitig, daß die Beratungen, die im Haushaltsausschuß und vor dem ganzen Hause gepflogen worden sind, zu einem großen Teil illusorisch sind und daß wir zuerkennen, daß sie insoweit illusorisch sind. Das bedeutet also Übertragung von Vollmachten in weitestgehendem Maße an die Amtsstuben der Ministerien für die tatsächliche Abgleichung dieses Haushalts. Denn tatsächlich muß er ja irgendwie ausgeglichen werden. Man kann letztlich und schließlich nicht oder jedenfalls nicht sehr viel mehr ausgeben, als man einnimmt und als flüssige Mittel vorhanden sind. Das ist ganz selbstverständlich.

Sehr bedenklich ist natürlich auch die Tatsache, daß wir die 110 Millionen, die wir im ordentlichen Haushalt für die Abgleichung des Fehlbetrags des außerordentlichen Haushalts 1950 zur Verfügung stellen wollten, nicht mehr herausbringen können, und daß wir jetzt überhaupt nicht absehen können, wie der Fehlbetrag des außerordentlichen Haushalts 1950 von 164,3 Millionen D-Mark abgeglichen werden soll. Rein formal ist er unter Abdeckung durch Anleihen in den außerordentlichen Haushalt eingestellt worden. Daß der Betrag aber dort nicht und niemals im Anleihewege aufgebracht werden kann, hat uns der Herr Finanzminister selbst zugegeben; darüber besteht also wohl kein Zweifel. Wir haben demnach die Tatsache festzustellen, daß der ungesetzliche Zustand entgegen der Forderung des § 75 der Reichshaushaltsordnung, wonach der Fehlbetrag spätestens im übernächsten Etatjahr abzudecken ist, leider weiterhin

(Dr. Haas [FDP])

fortbesteht; wir können uns zur Zeit auch gar nicht vorstellen, wie wir überhaupt einmal diesen Fehlbetrag abdecken.

Das sind außerordentlich ernste und sehr unerfreuliche Dinge. Aus diesen Gründen ist meine Fraktion nicht in der Lage, dem Etat der allgemeinen Finanzverwaltung ihre Zustimmung zu erteilen; sie kann auch nicht dem außerordentlichen Haushalt zustimmen.

Präsident Dr. Hundhammer: Ich erteile das Wort dem Herrn Staatsminister der Finanzen.

Zietsch, Staatsminister: Hohes Haus! Es ist der Vorwurf erhoben worden, wir hätten bei den Ansätzen hinsichtlich der Ausgaben, die uns nun von Bundesseite aufgezwungen werden, nicht vorgesorgt, obgleich wir die Verhältnisse bei Vorlage des Einzelplans XIII gekannt hätten. Ich müßte dazu viele der Ausführungen wiederholen, die ich in den letzten Monaten in dem Hohen Hause gemacht habe. Ich glaube, das ist nicht nötig. Ich möchte zu den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Dr. Haas nur einige Sätze sagen.

Als wir unsere Vorlage dem Hohen Haus übermittelten, hat der Anteil des Bundes noch 27 Prozent betragen; die Vorlage über eine Inanspruchnahme von 40 Prozent war uns bekannt. Wir haben zu jener Zeit erklärt, und zwar sehr eindeutig, daß wir in dem Augenblick, in dem der Bund nachweist, daß ihm Fehlbeträge bleiben müssen, durchaus bereit sind, dem Bund zu geben, was des Bundes ist. Im April dieses Jahres hat bei allen Ländern unter Führung Nordrhein-Westfalens durchaus noch die Auffassung bestanden, daß der Bund im Jahr 1952 sogar mit 27 Prozent zurechtkommen kann. Nach den damaligen Verhandlungen und Überprüfungen waren wir aber der Meinung, daß mit Rücksicht auf die Generalvertragsverhandlungen und die Abmachungen, die hierbei auch in finanzieller Hinsicht getroffen worden sind, sich wohl eine höhere Inanspruchnahme ergeben würde, und hatten uns etwa auf den Betrag von 32 Prozent abgesprochen. Eine Inanspruchnahme von 1 Prozent bedeutet bei der Einkommen- und Körperschaftsteuer nach unseren Etatansätzen einen Aufwand von 15,1 beziehungsweise 15,5 Millionen D-Mark; eine Erhöhung auf 32 Prozent bedeutete also für uns gegenüber dem Vorjahre eine Mehrinanspruchnahme von etwa 76 Millionen D-Mark. Wir hatten nun — das habe ich damals auch sehr eindeutig hervorgehoben — in den Ausgaben unter der Rubrik „Abführung an den außerordentlichen Haushalt zur Deckung der Fehlbeträge aus den Jahren 1949 und 1950“ eine Reserve von 110 Millionen D-Mark eingestellt. Diese Abführung ist nach § 75 der Reichshaushaltsordnung zur Abdeckung der Fehlbeträge durchaus notwendig, und der Herr Abgeordnete Dr. Haas hat in dieser Beziehung bereits zum Haushalt 1951 durchaus mit Recht kritische Bemerkungen gemacht; wir haben uns bei der ganzen Angelegenheit selbst nicht sehr wohl befunden. Ich habe aber bereits

bei meiner Haushaltsrede darauf aufmerksam machen müssen, daß wir diese Reserve mit einem Teilbetrag von etwa 76 Millionen D-Mark unter Umständen werden in Anspruch nehmen müssen, wenn der Bundesanteil erhöht wird. Zu jener Zeit war nicht daran zu denken, daß man über einen Inanspruchnahmesatz von 32 Prozent hinausgehen würde.

Inzwischen sind in den letzten Monaten nun die Verhandlungen hin- und hergegangen. Der Bundestag hat ohne große Diskussion in der ersten Lesung der Vorlage mit 40 Prozent sogar zugestimmt mit der Bemerkung: Die Vorlage geht jetzt an den Bundesrat zurück; der mag sehen, wie er sich mit dem Bundesfinanzminister einigt, und der Vermittlungsausschuß mag dann einen brauchbaren Vorschlag machen.

(Abg. Kiene: Wo waren da die Föderalisten?)

— Das ist eine Frage, die man dorthin richten muß. Da war von Föderalismus wenig zu spüren; denn wir hatten allen Abgeordneten aus Bayern sehr deutlich die Zahlen mitgeteilt.

(Abg. Dr. Weiß: Wenn Sie das anschneiden, Herr Minister, müssen Sie auch sagen, bei welchen Parteien von Föderalismus wenig zu sehen war!)

— Ich war nicht im Bundestag; ich kann es im einzelnen nicht sagen.

(Abg. Dr. Weiß: Das ist eine koalitions-gemäße Umgehung der Antwort auf meine Frage!)

Die Sache ist dann zum Bundesrat zurückgekommen, und es wurden in wochenlangen Verhandlungen, vor allen Dingen auch im Vermittlungsausschuß, die für unser Ressort Staatssekretär Dr. Ringelmann wahrgenommen hat, die verschiedensten Vorschläge gemacht, zu einer Lösung zu kommen. Wir haben uns mit unseren Vorschlägen nicht durchsetzen können.

Ich muß eine Zwischenbemerkung machen, aber vielleicht habe ich den Herrn Kollegen Dr. Haas mißverstanden. Er hat davon gesprochen, daß wir von uns aus die Ansätze im Einzelplan XIII erhöht hätten. Bei den Steuern haben wir es nicht getan. Sie werden vorhin vom Herrn Berichterstatter gehört haben, daß der Haushaltsausschuß die Ansätze erhöht, wir aber widersprochen haben.

(Abg. Dr. Haas: Wir haben sie weiter erhöht; erhöht waren sie schon!)

— Sie waren erhöht; wir mußten sie naturgemäß an die Vorjahresansätze anpassen. Wir dürfen durchaus annehmen, daß wir diese Vorjahresansätze erreichen, obwohl auch da wieder zu sagen ist, daß wir an der Grenze des Erlaubten und Un-erlaubten sind, wie ich voriges Jahr in Diskussion mit Dr. Haas immer wieder scherzhaft bemerkt habe. Aber die Ansätze sind vom Ausschuß weiter erhöht worden. Ich möchte ganz allgemein den Widerspruch meines Ministeriums im Haushaltsausschuß gegen diese Art Erhöhungen auch hier noch ausdrücklich wiederholen.

(Zietsch, Staatsminister)

Wir haben nun versucht, was auch Sie, Herr Kollege Dr. Haas, erwähnt haben, durch eine **Staffelung** der Inanspruchnahme nach der Finanzkraft der einzelnen Länder einen gerechten Ausgleich zu suchen. Wir haben diesen Vorschlag sehr nachhaltig und nachdrücklich im Vermittlungsausschuß wiederholt. Staatssekretär Dr. Ringelmann hat ihn immer wieder in die Debatte geworfen. Er ist von meinem Kollegen, dem Finanzminister von Niedersachsen, lebhaft unterstützt worden. Der Vorschlag wurde aber von der Mehrheit der Länder, insbesondere den bessergestellten Ländern, abgelehnt, die naturgemäß dann einen höheren Inanspruchnahmesatz bekommen hätten. In einem Fall wäre es zum Beispiel so gewesen, daß Nordrhein-Westfalen 42 Prozent und wir 32 Prozent bezahlt hätten. Da haben diese Länder nicht mitgemacht. Wir hätten es zwar durch eine Majorisierung erreichen können, aber ich selbst habe aus politischen Erwägungen Bedenken gehabt, die wenigen Überschußländer in dieser Weise zu majorisieren, ohne ihre innere Zustimmung zu bekommen. Wir hätten diese Bedenken wieder ausräumen können, aber die Vorschläge wurden hinfällig durch die Beschlußfassung des Vermittlungsausschusses, in dem sie vom Bundestag her von den entsprechenden Ländern mit Mehrheit abgelehnt wurden. Als Vorschlag ist der mit 37 Prozent Inanspruchnahme herausgekommen. Diese 37prozentige Inanspruchnahme ergibt mit den Erhöhungen, die der Landtag selbst beschlossen hat, das Defizit von 84 Millionen D-Mark im ordentlichen Haushalt. Wir haben inzwischen auf Grund von Nachprüfungen durchaus anerkennen müssen, daß der Bundesfinanzminister mit Rücksicht auf die eigene Inanspruchnahme in seinem Haushalt unter Umständen einen Prozentsatz bis zu 34 Prozent zugestanden bekommen muß. Die Differenz zwischen 34 Prozent und 37 Prozent macht einen Betrag von über 600 Millionen D-Mark aus. Das ist für den Bundesfinanzminister das Defizit aus dem Jahre 1950, aus dem auch wir ein Defizit von 164 Millionen D-Mark mit-schleppen. Nun sind wir der Meinung, daß auch dem Bundesfinanzminister das zugemutet werden kann, was wir zwangsläufig tun müssen, nämlich dieses Defizit zunächst vor sich herzuschieben. Herr Staatssekretär Dr. Ringelmann insbesondere hat immer wieder mit Nachdruck betont, der Sinn des Artikels 106 GG könne es nicht sein, daß der Bundesfinanzminister beziehungsweise die Bundesregierung nachträglich für Mehrausgaben, die im Laufe des Haushaltsjahrs oder ein Jahr vorher entstanden sind, die Länder haftbar macht. Das kann nicht der Sinn des Artikels 106 GG sein. Wir haben diese Auffassung nachdrücklich zusammen mit den anderen Länderfinanzministern vertreten. Aber der Bundesfinanzminister hat nun seine Auffassung durchsetzen können, und im Bundestag ist jetzt wieder mit Mehrheit die Vorlage des Vermittlungsausschusses mit 37 Prozent unter der Voraussetzung, daß auch dieses Bundeshaushaltsdefizit aus dem Jahre 1950 mitabgedeckt werden muß, angenommen worden und jetzt an den Bundesrat zur Entscheidung zurückgekommen. Die 37 Prozent

sind noch nicht Gesetz, sondern werden es erst, wenn am Freitag dieser Woche im Bundesrat ein Mehrheitsbeschluß zugunsten dieses Vermittlungsvorschlags zustande kommt. Kommt diese Mehrheit nicht zustande, wird also dieser Vorschlag vom Bundesrat mit Mehrheit abgelehnt, dann müßte erst ein neuer Initiativgesetzentwurf von der Bundesregierung oder aus dem Bundesrat heraus vorgelegt werden. Wir glauben, daß der Bundesfinanzminister bei 34 Prozent mit diesen Modalitäten noch zurecht kommen kann. Wir würden zwar in Bayern trotzdem noch ein Defizit haben, aber nicht in Höhe von über 80 Millionen D-Mark, sondern von lediglich gegen 40 Millionen D-Mark, so daß dann die Aussicht besteht, im Wege des Vollzugs einen Ausgleich zu finden. Wie die Entscheidung am Freitag fällt, können wir natürlich heute noch nicht sagen.

Herr Abgeordneter Dr. Haas wies darauf hin, daß es eine gewaltige **Machthingabe an die Bürokratie** bedeutet, wenn nun im Wege des Vollzugs der Versuch gemacht werden soll, das Defizit auszugleichen. Wir haben uns über die Problematik des § 3 des Haushaltsgesetzes, auf den wir bei den Beratungen des Haushaltsgesetzes noch zu sprechen kommen werden, schon des öfteren hier unterhalten. Die Bezeichnung „Machthingabe an die Bürokratie“ muß ich zurückweisen, sondern es wird ihr damit im Gegenteil die Verantwortung aufgebürdet, nun im Augenblick das Richtige mit Rücksicht auf die Zwangsläufigkeit der Verhältnisse zu tun. Nur unter diesem Gesichtswinkel betrachten wir diese uns gegebenen Vollmachten. Es besteht auch durchaus die Möglichkeit, daß sich das Hohe Haus gegebenenfalls laufend über die durchzuführenden Maßnahmen unterrichten läßt. Wirklich sichtbar werden sie erst im letzten Viertel des Haushaltsjahrs 1952 werden. Sie werden im letzten Vierteljahr des Haushaltsjahres 1952 bereits die Vorlage des neuen Haushaltsplans für das Rechnungsjahr 1953 zu Gesicht bekommen; denn ich will mit aller Kraft versuchen, dem Hohen Haus den Haushaltsplan für 1953 bis Ende Januar nächsten Jahres vorzulegen, so daß dann bereits erkennbar wird, wie die Entwicklung verlaufen ist. Wir versuchen, auf jeden Fall zurecht zu kommen. Ich habe wiederholt auch im Haushaltsausschuß gebeten, das Hohe Haus möge uns in diesen Bemühungen unterstützen.

Präsident Dr. Hundhammer: Eine weitere Wortmeldung erfolgt nicht. Die Aussprache ist geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung über den Einzelplan XIII.

Ich rufe auf Kapitel 1201, Steuern und Finanzzuweisungen. Unter Berücksichtigung der im Zusatzhaushalt vorgesehenen Änderungen schlägt der Haushaltsausschuß vor,

bei Titel 1, Einkommensteuer, a. Steuerabzug vom Arbeitslohn (Lohnsteuer), den im Zusatzhaushalt vorgesehenen Betrag von 460 000 000 DM um 10 000 000 DM auf 470 000 000 DM zu erhöhen; c. Veranlagte Einkommensteuer, den im Zusatzhaushalt vorgesehenen Betrag von 540 000 000 DM um 40 000 000 DM auf 580 000 000 DM zu erhöhen;

(Zietsch, Staatsminister)

bei Titel 2, Körperschaftsteuer, den im Zusatzaushalt vorgesehenen Betrag von 490 000 000 DM um 20 000 000 DM auf 470 000 000 DM zu vermindern;

bei Titel 3, Vermögenssteuer, den im Zusatzaushalt vorgesehenen Betrag von 20 000 000 DM um 10 000 000 DM auf 10 000 000 DM zu vermindern;

bei Titel 21, Biersteuer, den im Zusatzaushalt vorgesehenen Betrag von 110 000 000 DM um 10 000 000 DM auf 120 000 000 DM zu erhöhen;

bei Titel 232, Zuschüsse an die Land- und Stadtkreise und an kreisangehörige Gemeinden zu den Straßenbaulasten, den Betrag von 13 000 000 DM um 2 000 000 DM auf 15 000 000 DM zu erhöhen;

bei Titel 234, Bedarfszuweisungen an die Gemeinden und Gemeindeverbände aus dem Ausgleichsstock, den Betrag von 5 000 000 DM um 2 000 000 DM auf 3 000 000 DM zu vermindern;

bei Titel 235, Kostenersatz für die Verwaltung der Biersteuer durch den Bund, den im Zusatzaushalt vorgesehenen Betrag von 2 200 000 DM um 200 000 DM auf 2 400 000 DM zu erhöhen, und

bei Titel 250, Inanspruchnahme der Einkommen- und Körperschaftsteuer durch den Bund gemäß Artikel 106 Absatz 3 GG, den im Zusatzaushalt vorgesehenen Betrag von 407 700 000 DM um 162 100 000 DM auf 569 800 000 DM zu erhöhen.

Damit ergibt sich für Kapitel 1201 folgender Abschluß: Summe der Einnahmen 1 813 000 000 DM, Summe der Ausgaben 735 400 000 DM und somit ein Überschuß von 1 077 600 000 DM. — Es erhebt sich keine Erinnerung. Ich stelle die Zustimmung des Hauses fest.

Ich rufe auf Kapitel 1202, Hauptmünzamt. Der Ausschuß beantragt die unveränderte Annahme der im Zusatzaushalt vorgesehenen Änderungen mit folgendem Abschluß: Summe der Einnahmen 2 422 100 DM, Summe der Ausgaben 1 988 500 DM, Überschuß 433 600 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Kapitel 1203, Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen. Gegen die im Zusatzaushalt vorgesehenen Änderungen sind vom Haushaltsausschuß keine Erinnerungen erhoben worden. Das Kapitel schließt ab in Einnahmen mit 3 075 000 DM, in Ausgaben mit 4 972 900 DM. Der Zuschußbedarf beläuft sich auf 1 897 900 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Es folgt Kapitel 1204, Staatliche Bäder. Der Ausschuß beantragt die unveränderte Annahme der im Zusatzaushalt vorgesehenen Änderungen. Der Abschluß lautet in den Ausgaben — Einnahmen sind nicht vorhanden — auf 483 100 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Wir kommen zum Kapitel 1205, Sonstige Betriebe und Nutzungen des Staates. Unter Berücksichtigung der im Zusatzaushalt vorgesehenen Änderungen schlägt der Haushaltsausschuß vor, bei Titel 7, Gewinne aus der Beteiligung des Staates an wirtschaftlichen Unternehmungen, I. Körper-

schaften des öffentlichen Rechts, b. Landeszentralbank von Bayern, den Betrag von 7 Millionen D-Mark um 5 Millionen D-Mark auf 12 Millionen D-Mark zu erhöhen. Das Kapitel 1205 schließt bei dieser Veränderung ab in den Einnahmen mit 30 755 300 DM, in den Ausgaben mit 17 766 870 DM. Es verbleibt ein Überschuß von 12 988 430 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Ich rufe auf Kapitel 1206, Staatsschuld. Der Ausschuß schlägt vor, die im Zusatzaushalt vorgesehenen Änderungen unverändert anzunehmen. In diesem Fall schließt die Einnahmenseite ab mit einer Summe von 292 942 100 DM, die Ausgaben-seite mit 415 578 400 DM, so daß ein Zuschuß verbleibt von 122 636 300 DM. — Es erhebt sich keine Erinnerung; das Kapitel ist genehmigt.

Ich rufe auf das Kapitel 1207, Übergangsgelder und Abfindungen für Inhaber einer Zusage nach dem Gesetz vom 27. März 1948 (GVBl. S. 48 a). Auch hier empfiehlt der Haushaltsausschuß die unveränderte Annahme der im Zusatzaushalt vorgesehenen Änderungen. Das Kapitel schließt ab mit einer Ausgabensumme, die zugleich den Zuschußbedarf darstellt, von 750 000 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Ich rufe auf das Kapitel 1208, Zivilversorgung. Der Haushaltsausschuß schlägt vor, den im Zusatzaushalt angeführten Änderungsvorschlägen zuzustimmen. Das Kapitel 1208 schließt in diesem Fall ab in den Einnahmen mit 650 000 DM, in den Ausgaben mit 152 331 000 DM. Es verbleibt ein Zuschußbedarf von 151 681 000 DM. — Dieser Betrag wird ohne Erinnerung genehmigt.

Ich rufe auf das Kapitel 1209, Übergangsgehälter und Übergangsbezüge nach den §§ 37 und 52 in Verbindung mit § 63 des Gesetzes zu Art. 131 GG vom 11. Mai 1951 (BGBl. I S. 307). Gegen die im Zusatzaushalt vorgesehenen Änderungen erhebt der Haushaltsausschuß keine Einwendungen. Das Kapitel schließt ab mit einer Ausgabensumme, die zugleich den Zuschußbedarf darstellt, von 1 200 000 DM.

Der Haushaltsausschuß schlägt vor, folgendes neue Kapitel einzufügen:

Kap. 1210, Anteil Bayerns am Beitrag des Bundes und der Länder zum Lastenausgleichsfonds, 30 600 000 DM.

— Ohne Erinnerung. Damit sind die Kapitel 1209 und 1210 genehmigt.

Ich rufe auf Kapitel 1211, Sonstige Einnahmen und Ausgaben. Der Haushaltsausschuß schlägt vor, folgendes zu ändern:

Bei Tit. 5, Erstattung von Verwaltungs- und Prozeßkosten, b. Kostenersatz des Bundes für die Verwaltung, aa. der Einkommen- und Körperschaftsteuer, ist der im Zusatzaushalt vorgesehene Betrag von 16 308 000 DM um 6 484 000 DM auf 22 792 000 DM zu erhöhen und folgender Unterabsatz anzufügen: cc. der Vermögensteuer 400 000 DM;

bei Tit. 30, Forderung Bayerns aus dem Länderfinanzausgleich, ist der im Zusatzaushalt vorge-

(Zietsch, Staatsminister)

sehene Betrag von 17 000 000 DM um 9 200 000 DM auf 7 800 000 DM zu vermindern;

bei Tit. 501, Zuschuß an die Bayer. Tierseuchenkasse zur Deckung der Impfstoffkosten; ist der im Zusatzhaushalt vorgesehene Betrag von 1 400 000 DM um 1 850 000 DM auf 3 250 000 DM zu erhöhen.

Tit. 506, Beitrag an den außerordentlichen Haushalt zur teilweisen Abdeckung der Fehlbeträge der Rechnungen zum ordentlichen Haushalt für 1949 und zum außerordentlichen Haushalt für 1950 in der veranschlagten Höhe von 110 000 000 DM entfällt.

Unter Berücksichtigung dieser Änderungen und der Änderungen im Zusatzhaushalt schließt das Kapitel 1211 wie folgt ab: Einnahmensumme 87 504 650 DM, Ausgabensumme 46 455 580 DM. Es verbleibt ein Überschuß von 41 049 070 DM. — Das Kapitel wird in dieser Formulierung ohne Erinnerung genehmigt.

Ich rufe auf Kapitel 1212, Anteil des Landes an der Kriegsfolgenhilfe. Der Haushaltsausschuß empfiehlt die unveränderte Annahme der im Zusatzhaushalt vorgesehenen Änderungen. Einnahmen sind bei diesem Kapitel nicht vorhanden. Die Ausgabensumme, die zugleich den Zuschußbedarf darstellt, beläuft sich auf 8 925 000 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Ich rufe auf Kapitel 1213, Besatzungslasten. Der Haushaltsausschuß schlägt vor, den Änderungen des Entwurfs im Zusatzhaushalt zu Buchstabe D, Sonstige Besatzungslasten, die Zustimmung zu erteilen. Unter Berücksichtigung dieser Änderungen schließt das Kapitel ab in Einnahmen mit 200 000 DM, in Ausgaben mit 2 275 000 DM. Es verbleibt ein Zuschußbedarf von 2 075 000 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Ich rufe auf Kapitel 1214, Mehrausgaben durch den gesamten Haushalt infolge der in den Einzelplänen nicht bereits berücksichtigten Erhöhung der persönlichen Bezüge. Der Haushaltsausschuß beantragt, den im Zusatzhaushalt vorgesehenen Betrag von 49 800 000 DM um 20 000 000 DM auf 69 800 000 DM zu erhöhen. — Es erhebt sich keine Erinnerung. Das Kapitel ist genehmigt.

Damit sind alle Kapitel des Einzelplans XIII verabschiedet. Es folgt die Gesamtabgleichung:

Summe der Einnahmen	2 230 549 150 DM,
Summe der Ausgaben	1 488 526 350 DM,
Überschuß	742 022 800 DM.

Ich bitte diejenigen Mitglieder des Hauses, die dem Einzelplan XIII in der bekanntgegebenen Gesamtabgleichung die Zustimmung erteilen, sich vom Platz zu erheben. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Stimmenthaltungen? — Der Einzelplan XIII ist gegen die Stimmen der Fraktionen der Bayernpartei und der Freien Demokratischen Partei sowie gegen zwei Stimmen der Deutschen Gemeinschaft genehmigt.

Den Mitgliedern des Hauses liegen ferner vor: Anlage A, Ausweis der planmäßigen Beamten, Anlage C, Ausweis der nichtbeamteten Hilfskräfte,

Anlage D, Nachweisung der Sondervermögen, Anlage E, Verzeichnis der Beteiligungen des bayerischen Staates an wirtschaftlichen Unternehmungen, Anlage F, Ausweis der Zins- und Tilgungsvergütungen Dritter für die vom bayerischen Staat bereitgestellten Anlehensbeträge, Anlage G, Ausweis des Bedarfs für Verzinsung und Tilgung der allgemeinen Staatsschuld.

Der Haushaltsausschuß schlägt vor, die Änderungen, die im Zusatzhaushalt zu diesen Anlagen aufgeführt sind, unverändert anzunehmen. — Es erhebt sich keine Erinnerung.

Damit ist die Beratung des Einzelplans XIII für das Rechnungsjahr 1952 abgeschlossen.

Der Haushaltsausschuß hat ferner empfohlen, einem Antrag des Abgeordneten Bantele und Genossen betreffend Schlüsselzuweisungen für den Landkreis Viechtach, Beilage 2622, in folgender Fassung zuzustimmen:

Die Staatsregierung wird ersucht, durch Gewährung von ausreichenden Bedarfszuweisungen der Grenzlandlage des Landkreises Viechtach in angemessener Weise Rechnung zu tragen.

Eine Erinnerung erhebt sich nicht. Der Antrag ist angenommen.

Damit ist die Beratung der Ziffer 6 i der Tagesordnung beendet.

Ich rufe auf die Ziffer 6 f, nachdem der Abgeordnete Hofmann als Berichterstatter nunmehr anwesend ist:

Haushalt des Staatsministeriums der Finanzen für das Rechnungsjahr 1952 (Einzelplan VI).

Über die Verhandlungen des Haushaltsausschusses (Beilage 3000) berichtet der Herr Abgeordnete Hofmann; ich erteile ihm das Wort.

Hofmann Leopold (SPD), Berichterstatter: Hohes Haus, meine Damen und Herren! In der 122. Sitzung des Ausschusses für den Staatshaushalt wurde der Einzelplan VI für das Rechnungsjahr 1952 beraten. Berichterstatter war meine Person, Mitberichterstatter der Herr Abgeordnete Dr. Strosche.

Als Berichterstatter wies ich darauf hin, daß im Einzelplan VI eine Erhöhung des Zuschusses von 50 916 700 DM vorgesehen sei, was im wesentlichen darauf zurückzuführen sei, daß der Ansatz für Wiedergutmachungsleistungen von 12 auf 30 Millionen D-Mark heraufgesetzt und die von der Stiftung zur Wiedergutmachung nationalsozialistischen Unrechts eingegangenen Verpflichtungen übernommen worden seien. Im übrigen sei eine Reihe von Erhöhungen für Personalkosten eingetreten, die zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Finanzverwaltung zweifellos notwendig seien. Eine Ermäßigung lasse sich lediglich bei der Abwicklungsstelle des früheren Sonderministeriums feststellen. Man könne sagen, daß der Etat sorgfältig erarbeitet wurde. Die geringfügige Änderung, die sich aus Beilage 3000 ergibt, haben Sie vor sich liegen. Ich bitte, dem Antrag des Haushaltsausschusses Ihre Zustimmung zu geben.

Präsident Dr. Hundhammer: Eine Wortmeldung erfolgt hierzu nicht. Wir kommen zur Abstimmung über den Einzelplan VI.

Ich rufe auf Kapitel 501, Zentrale Verwaltung, A. Ministerium. Der Haushaltsausschuß beantragt unveränderte Annahme der im Zusatzaushalt vorgesehenen Änderungen. Das Kapitel schließt unter dieser Voraussetzung ab in Einnahmen mit 100 700 DM, in Ausgaben mit 3 414 900 DM; es verbleibt ein Zuschußbedarf von 3 314 200 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Ich rufe auf Kapitel 501 B, Sammelansätze und allgemeine Haushaltsausgaben für den Gesamtbereich des Einzelplans VI. Der Haushaltsausschuß erhebt keine Erinnerungen gegen die im Zusatzaushalt aufgeführten Änderungen. Das Kapitel schließt ab mit einer Einnahmensumme von 1 218 000 DM, einer Ausgabensumme von 4 154 000 DM, also mit einem Zuschußbedarf von 2 936 000 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Ich rufe auf Kapitel 501 C, Abwicklungsstelle des bisherigen Staatsministeriums für Sonderaufgaben (Minister für politische Befreiung in Bayern), 1. Verwaltung der Abwicklungsstelle. Der Ausschuß schlägt vor, die im Zusatzaushalt aufgeführten Änderungen zu genehmigen. Die Abschlußziffern des Kapitels lauten: Summe der Einnahmen 1250 DM, Summe der Ausgaben 325 700 DM, Zuschußbedarf 324 450 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Ich rufe auf Kapitel 501 C, 2. Berufungskammer und Hauptkammer. Der Ausschuß schlägt vor, die im Zusatzaushalt vorgesehenen Änderungen anzunehmen. Die Abschlußziffern lauten: Summe der Einnahmen 400 000 DM, Summe der Ausgaben 256 000 DM, Überschuß 144 000 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Ich rufe auf Kapitel 501 C, 3. Arbeits- und Festhaltungslager. Der Zuschußbedarf beträgt 81 250 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Ich rufe auf Kapitel 502, Rechnungskammer. Der Zuschußbedarf beträgt 270 100 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Es folgt Kapitel 503, Staatshauptkasse. Zuschußbedarf 409 500 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Es folgt Kapitel 505 A, Oberfinanzdirektionen. Zuschußbedarf 5 847 000 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Kapitel 505 B, Bauverwaltung. Zuschußbedarf 364 700 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Kapitel 505 C, Finanzschulen. Zuschußbedarf 155 100 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Kapitel 505 D, Finanzgerichte. Zuschußbedarf 313 800 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Ich rufe auf Kapitel 506, Finanzmittelstellen einschließlich Rechnungsämter. Der Ausschuß empfiehlt die unveränderte Annahme der im Zusatzaushalt vorgesehenen Änderungen. Der Abschluß des Kapitels lautet: Summe der Einnahmen 200 DM, Summe der Ausgaben 2 531 000 DM, Zuschußbedarf 2 530 800 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Es folgt Kapitel 507, Regierungshauptkassen. Zuschußbedarf 2 960 300 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Kapitel 508, Finanzämter. Der Ausschuß empfiehlt Genehmigung der im Zusatzaushalt vorgesehenen Änderungen. Die Abschlußziffern des Kapitels lauten: Summe der Einnahmen 4 254 300 DM, Summe der Ausgaben 57 465 800 DM, Zuschußbedarf 53 211 500 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Es folgt Kapitel 510, Finanzbauämter. Zuschußbedarf 904 200 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Kapitel 511, Landesaufsichtsamt für das Versicherungswesen. Die Summe der Einnahmen und die Summe der Ausgaben gleichen sich aus. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Kapitel 513, Vermessungsverwaltung, A. 1. Landesvermessungsamt. Zuschußbedarf 3 421 400 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Kapitel 513 A. 2. Übernahme der Bodenschätzungsergebnisse in das Liegenschaftskataster. Der Ausschuß empfiehlt unveränderte Annahme der im Zusatzaushalt vorgesehenen Änderungen. Das Kapitel schließt ab mit einer Ausgabensumme von 1 120 700 DM, die zugleich den Zuschußbedarf darstellt. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Kapitel 513. A. 3. Vermessungstechnische Arbeiten für die Bodenschätzung. Zuschußbedarf 769 000 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Kapitel 513 B. Fortführungsdienst. Der Ausschuß hat keine Erinnerung gegen die im Zusatzaushalt vorgesehenen Änderungen geltend gemacht. Das Kapitel schließt ab mit einer Summe der Einnahmen von 2 907 900 DM, Summe der Ausgaben 8 287 600 DM, Zuschußbedarf 5 379 700 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Kapitel 514, Besatzungskostenverwaltung. Der Ausschuß empfiehlt die unveränderte Annahme der im Zusatzaushalt vorgesehenen Änderungen. Der Abschluß lautet: Summe der Einnahmen 9000 DM, Summe der Ausgaben 5 558 700 DM, Zuschußbedarf 5 549 700 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Kapitel 515, Landesamt für Vermögensverwaltung und Wiedergutmachung, A. Vermögensverwaltung. Der Ausschuß empfiehlt die unveränderte Annahme der im Zusatzaushalt vorgesehenen Änderungen. Das Kapitel schließt ab mit 2 585 300 DM in Einnahmen, 4 057 300 DM in Ausgaben und einem Zuschußbedarf von 1 472 000 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Kapitel 515 B, Wiedergutmachung (Rückerstattung). Zuschußbedarf 1 274 000 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Kapitel 515 C, Hauptbüro für Vermögenskontrolle und Wiedergutmachung in der US-Zone nebst Zentralanmeldeamt. Zuschußbedarf 242 000 DM. — Ohne Erinnerung; genehmigt.

Kapitel 516, Bayerisches Landesentschädigungsamt. Der Haushaltsausschuß schlägt vor, bei Titel 283, Für Wiedergutmachungsleistungen auf

(Präsident Dr. Hundhammer)

Grund des Entschädigungsgesetzes vom 12. 2. 1949 (GVBl. S. 195) und vorläufige Leistungen nach dem Gesetz Nr. 75 über die Bildung eines Sonderfonds zum Zwecke der Wiedergutmachung vom 1. 8. 1947 (GVBl. S. 174), folgenden Vermerk anzubringen: „Die Mittel sind übertragbar“. Ferner empfiehlt der Ausschuß die Annahme der im Zusatzhaushalt aufgeführten Änderungen.

Das Kapitel schließt ab in Einnahmen mit 19 187 000 DM, in Ausgaben mit 73 890 800 DM; es verbleibt ein Zuschußbedarf von 54 703 800 DM. — Es erhebt sich keine Erinnerung; das Kapitel ist genehmigt. Damit sind sämtliche Kapitel des Einzelplans VI genehmigt.

Der Gesamtabschluß des Einzelplans VI lautet: Summe der Einnahmen 32 687 500 DM, Summe der Ausgaben 179 880 900 DM, Gesamtzuschuß 147 193 400 DM.

Ich bitte diejenigen Mitglieder des Hohen Hauses, die dem Einzelplan VI mit der verlesenen Gesamtabgleichung die Zustimmung erteilen, sich vom Platz zu erheben. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Stimmenthaltungen? — Der Einzelplan VI ist bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP und gegen die Stimmen der Fraktion der Bayernpartei sowie der Mitglieder der Deutschen Gemeinschaft genehmigt.

Den Mitgliedern des Hauses liegen außerdem vor die Anlage A, Ausweis der planmäßigen Beamten, die Anlage B, Ausweis der außerplanmäßigen Beamten, die Anlage C, Ausweis der nicht-beamteneten Hilfskräfte, und die Anlage D, Nachweisung der Sondervermögen. Der Haushaltsausschuß schlägt die Annahme der im Zusatzhaushalt hierfür vorgesehenen Änderungen vor und beantragt, die Anlage D entfallen zu lassen. — Hiergegen erhebt sich keine Erinnerung. Die Beratung des Haushalts des Staatsministeriums der Finanzen (Einzelplan VI) für 1952 ist damit abgeschlossen.

Ich rufe nunmehr auf die Ziffer 6 k der Tagesordnung:

Außerordentlicher Haushalt für das Rechnungsjahr 1952.

Über die Beratungen des Haushaltsausschusses (Beilage 3013) berichtet der Herr Abgeordnete von Haniel-Niethammer; ich erteile ihm das Wort.

von Haniel-Niethammer (CSU), Berichterstatter: Sehr verehrter Herr Präsident! Hohes Haus! Bei der Beratung des außerordentlichen Haushalts, der 120 Maschinschriftseiten umfaßt, sind unter „Ministerialforstabeilung“ einige Posten nur mit folgender Einschränkung genehmigt worden: „Über diesen Betrag darf nur verfügt werden, wenn nach eingehendem Bericht die Zustimmung des Landtags nachträglich erteilt wird.“ Nun findet heute nachmittag eine Sitzung des Haushaltsausschusses statt, bei welcher der eingehende — —

(Zurufe: morgen!)

— Also morgen, Donnerstag? Dann schlage ich vor, die Beratung hier auf Freitag zu verschieben, sonst hängt die Sache immer noch.

Präsident Dr. Hundhammer: Der Anregung kann wohl stattgegeben werden.

(Abg. Haas: Mit dem Senat kommen wir nicht in Konflikt, Herr Präsident!)

Wir werden aber, wenn die Vorberatungen nicht weit genug sind, nicht abschließen können.

von Haniel-Niethammer (CSU): Das Plenum könnte ja den Ausschuß bevollmächtigen, endgültig darüber zu befinden.

(Widerspruch — Abg. Bezdold: Das kann es nicht!)

— Dann stelle ich den Antrag, die Beratung dieses Punktes bis Freitag zu verschieben.

Präsident Dr. Hundhammer: Auf morgen nachmittag gegebenenfalls.

Der Herr Abgeordnete Dr. Lippert zur Geschäftsordnung!

Dr. Lippert (BP): Meine Damen und Herren! Beim außerordentlichen Haushalt handelt es sich ja nur um einige Sperrvermerke. Die betreffenden Beträge bleiben so lange gesperrt, bis der Landtag seine Zustimmung gibt. Darüber wird erst in der nächsten Haushaltsausschußsitzung beraten. Ich glaube, daß die Berichterstattung schon zu Ende geführt werden könnte; nur die Abstimmung müßte so lange ausgesetzt werden, bis der Haushaltsausschuß getagt hat.

Präsident Dr. Hundhammer: Ich schlage vor, dieser Anregung stattzugeben. Die weitere Berichterstattung kann sich dann auf die Beschlüsse zu den Sperrvermerken beschränken; daraufhin kann die Abstimmung erfolgen. Jetzt aber kann über den Haushalt als solchen berichtet werden. Der Zeitpunkt der Abstimmung wird noch besonders vereinbart, sie erfolgt aber mit tunlichster Beschleunigung.

Herr Berichterstatter, bitte!

von Haniel-Niethammer (CSU), Berichterstatter: Herr Staatsminister Zietsch berichtete vor dem Haushaltsausschuß: Die Finanzierung des außerordentlichen Haushalts 1952 kann, abgesehen von der Deckung des Fehlbetrags des außerordentlichen Haushalts 1950 mit 164,3 Millionen, als gesichert gelten. Das Wesen des außerordentlichen Haushalts besteht darin, daß die vorgesehenen Ausgaben auf der Einnahmenseite durch außerordentliche Einnahmen gedeckt werden müssen, die aus Anleihen oder Darlehen — Beiträge Dritter — fließen.

(Unruhe)

— Ich möchte gleich sagen, ich werde ungefähr 8 Minuten zu meinem Bericht brauchen. — Wir können Ihnen beim außerordentlichen Haushalt 1952 die entsprechenden Deckungsvorschläge machen und es ist erstmals möglich — ich betone, erstmals möglich —, die vorgesehenen Investitionsausgaben durchzufinanzieren, nicht nur anzufinanzieren, wie das in den letzten Jahren geschehen ist.

(von Haniel-Niethammer [CSU])

Wir haben die notwendigen Vorlagen zur Verfügung gestellt.

An Einnahmen sind vorgesehen:

Zuschüsse und Beiträge Dritter	3,6 Millionen D-Mark,
aus der Veräußerung von Wertpapieren	42,7 Millionen D-Mark,
aus Darlehen des Bundes und des Soforthilfefonds für den sozialen Wohnungsbau	154,4 Millionen D-Mark,
aus dem Nettoerlös der Steuergutscheine	8 Millionen D-Mark,
aus Darlehen zur Finan- zierung von Sonderbau- maßnahmen	3,8 Millionen D-Mark,
aus sonstigen Anleihe- quellen	247,6 Millionen D-Mark.
Zu diesem Ansatz treten hinzu infolge des Aus- falls der vorgesehenen Ablieferung des ordent- lichen Haushalts wegen der Erhöhung der Bundes- anteile an den Steuern	110 Millionen D-Mark.

Der außerordentliche Haushalt bilanziert also auf der Einnahmenseite mit 570,1 Millionen, und ebenso auf der Ausgabenseite.

Der Betrag „aus sonstigen Anleihequellen“ in Höhe von 247,6 Millionen D-Mark zuzüglich der 110 Millionen setzt sich wie folgt zusammen:

Darlehen der Staatsbank	120 Millionen D-Mark,
Darlehen der Zusatzver- sorgungsanstalt	5 Millionen D-Mark,
Darlehen des Bundes für eine Baumaßnahme	0,4 Millionen D-Mark,
zusätzliche Ausgabe von Anleihen zur Abfindung der Irso	20 Millionen D-Mark,
Schatzanweisungen einer neuen Serie zum Er- werb der Anorgana Gendorf im Rahmen der IG-Entflechtung	10 Millionen D-Mark,
sonstige Anleihen zuzü- glich der 110 Millionen	202,2 Millionen D-Mark.

Von dem Betrag „Sonstige Anleihen“ in Höhe von 202,2 Millionen muß zunächst ein Teilbetrag von 54,3 Millionen zuzüglich 110 Millionen, also von 164,3 Millionen, das ist der Deckungsbetrag für den Fehlbetrag des außerordentlichen Haushalts 1950, unberücksichtigt bleiben. Der Restbetrag in Höhe von 37,9 Millionen wird im wesentlichen durch das Restaufkommen der 8prozentigen Schatzanweisungsanleihe gedeckt.

Das bisherige Zeichnungsergebnis dieser Anleihe beläuft sich auf 172 Millionen, was bei einem Ausgabekurs von 98 Prozent einen Erlös von 168,6 Mil-

lionen ergibt. Hiervon werden für die Restfinanzierung des außerordentlichen Haushalts 1951 140,8 Millionen benötigt, so daß für den außerordentlichen Haushalt 1952 27,8 Millionen zur Verfügung stehen. Der Differenzbetrag von 10,1 Millionen dürfte durch Auslandszeichnungen der Anleihe aufgenommen; wenn nicht, muß die Deckung durch andere Anleihen oder andere außerordentliche Haushaltseinnahmen beschafft werden. Der Fehlbetrag des außerordentlichen Haushalts 1950 in Höhe von 164,3 Millionen muß außer Betracht bleiben; wir müssen diesen Fehlbetrag auf das Rechnungsjahr 1953 übernehmen. Hinzu kommt auf Grund der gestrigen Beschlüsse, daß wir im ordentlichen Haushalt 1952 einen Fehlbetrag von 84,1 Millionen hinzurechnen müssen.

Zum Fall IRSO bemerkte der Minister: Ich darf in diesem Zusammenhang eine Bemerkung zur Finanzierung der IRSO-Abfindung machen, weil der IRSO-Vertrag noch behandelt werden muß. Ursprünglich war daran gedacht, die Hälfte der Abfindung in bar und die andere Hälfte in Wertpapieren zu leisten, die die IRSO selbst veräußern sollte. Wir versuchen, wenn der Landtag zustimmt, im Vertrag eine günstigere und raschere Zahlungsabwicklung zu erreichen.

Zum staatlichen Hochbau führte der Minister aus: Wir konnten nach langen Verhandlungen mit den einzelnen Ressorts die Anforderungen von 80 Millionen auf 56,4 Millionen zurückschrauben. Aus Gründen der Deckung waren wir gezwungen, einen weiteren Betrag von 6,4 Millionen zu streichen; wir können für den staatlichen Hochbau nur 50 Millionen zur Verfügung stellen.

Zu dem vom Bund geplanten Gesetz zur Förderung des Kapitalmarkts und der sogenannten Bayernklausel sagte der Minister, daß ein solcher Gesetzentwurf nicht mit rückwirkender Kraft in Geltung gesetzt werden könne, daß dieses Gesetz also nur für Anleihen gelten könne, die nach seinem Inkrafttreten verausgabt werden, aber nicht für Anleihen, die vorher verausgabt wurden, ehe man noch etwas von einem solchen Gesetz wußte. Im übrigen seien die Schatzanweisungen bis 30. Juni 1953 festgelegt. Die erste Kündigung sei am 1. Januar 1953 zum 1. Juli 1953 möglich und müßte durch eingeschriebenen Brief erfolgen, so daß das Emissionsinstitut mit dem Kündiger verhandeln kann. Man müsse aber die Dinge auf sich zukommen lassen und versuchen, die Beträge anderweitig unterzubringen. Betroffen würden durch diese Klausel auch einige Industrie-Emissionen. Man müsse sich überlegen, ob nicht über den Reservefonds von 20 Prozent des Emissionsbetrags, der nach den Anleihebedingungen gebildet werden müsse, hinaus durch Mittel, die unter Umständen kurzfristig beschafft werden, die Beträge zur Verfügung gestellt werden können, mit denen der Rücklauf aufzufangen ist. Als Optimist glaube er aber, mit einer solchen Möglichkeit nicht unmittelbar rechnen zu müssen.

Im Verlauf der Aussprache über den außerordentlichen Haushalt wurde auch die Frage des Sylvensteinspeichers angeschnitten. Der Abgeord-

(von Haniel-Niethammer [CSU])

nete Haas erklärte, seine Fraktion habe sich auf Grund verschiedener Mitteilungen veranlaßt gesehen, durch einen Antrag — es ist der Antrag von Knoeringen und Fraktion betreffend Bereitstellung von Haushaltsmitteln zum Bau des Sylvensteinspeichers — einmal eine grundsätzliche Stellungnahme herbeizuführen. Einmal heiße es, der große Speicher werde gebaut, und nun höre man wieder — so hatte sich nämlich der Herr Staatssekretär Fischer geäußert —, man habe sich mit dem Bayernwerk auf den kleinen Speicher geeinigt. Es müsse endlich eine Entscheidung getroffen werden; denn in der Bevölkerung bestehe große Unruhe.

(Abg. Haas: Seit gestern auf den großen wieder!)

Er gab zu, daß es unmöglich ist, für den Haushalt 1952 noch eine Entscheidung herbeizuführen, und erklärte sich im Namen der Antragsteller damit einverstanden, daß der Antrag erst mit dem Haushalt 1953 behandelt wird.

Bei der Debatte über den Bereich des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten kam es zu einer längeren Diskussion über das Schiff „München“ auf dem Starnberger See, das sich entgegen bisherigen Zusicherungen als nicht mehr verkehrssicher erwiesen hat.

Der Antrag Meixner, Euerl und Fraktion betreffend Bereitstellung von Haushaltsmitteln für die Gewährung von Krediten für den Althausbesitz wurde auf 1953 vertagt.

Kurz zu erwähnen wäre noch, daß der Abgeordnete Dr. Lippert bei Beratung des Hochbauetats für den Regierungsbezirk Niederbayern erklärte, der Stadtrat Landshut habe ihn beauftragt bekanntzugeben, daß er Verfassungsklage einlegen werde, wenn die im Haushaltsplan für das Regierungsgebäude in Landshut, vorgesehene Summe von 200 000 DM nicht in der Weise erhöht werde, daß die Regierungsverlegung nach Landshut wirklich durchgeführt werden kann. Ministerialrat Dr. Mangab gab auf Anfrage an, daß die Pläne für den Wiederaufbau und die Wiederinstandsetzung des Regierungsgebäudes vom Landbauamt sorgfältig ausgearbeitet wurden und nunmehr vorliegen. Nach der vorläufigen Überprüfung durch die Oberste Baubehörde sei mit einem Kostenaufwand von über 2,1 Millionen D-Mark zu rechnen. Die Staatsregierung könne in der Sache nichts unternehmen, solange nicht ihrem Wunsch Rechnung getragen sei, den verfassungsmäßigen Zustand herzustellen und die Regierung für Niederbayern in Landshut wieder zu errichten. Was die anderweitige Verwendung des Gebäudes anlange, so habe das Innenministerium darüber eine Anfrage an das Staatsministerium der Finanzen gerichtet, da das Gebäude jetzt noch der Finanzverwaltung gehört. Solange aber noch keine endgültige Klärung der Frage erfolgt sei, werde das Staatsministerium nicht abschließend beurteilen können, was mit dem Gebäude geschieht. — Es wurde Beschluß gefaßt, daß auch diese Frage spätestens 1953 endgültig entschieden werden muß.

Ich komme zum letzten Punkt, zur Tierärztlichen Klinik. Staatsrat Dr. Meinzolt führte aus, der Streit gehe bekanntlich darum, wohin die Tierärztliche Klinik kommen solle. Die Sache sei nach allen Richtungen geprüft worden. Die Entscheidung müsse nun beschleunigt fallen, weil aus ERP-Mitteln ein Betrag von 800 000 DM gegeben worden sei unter der Auflage, daß mit den Bauten vor dem 1. Juni 1952 begonnen werden müsse. Was die Wahl des Platzes anlange, so seien gegen den Platz im Englischen Garten sehr starke Bedenken laut geworden. Man habe aber festgestellt, daß die Besucher des Englischen Gartens in keiner Weise im Genuß der Natur beeinträchtigt werden, wenn die Klinik im Gelände der ehemaligen Baumschule errichtet wird; denn die Gebäude der Klinik seien verhältnismäßig klein und außerdem durch eine Baumkulisse verdeckt. Eine Verlegung des Instituts an einen anderen Platz würde einen Mehraufwand von rund 6 Millionen D-Mark erfordern.

Bei den Ansätzen der Ministerialforstabteilung ergaben sich Zweifel, ob die Kostenvoranschläge nicht etwas zu hoch und zu aufwendig seien; es handelt sich im wesentlichen um Forstarbeiterwohnungen, im Durchschnitt mit 17 000 DM bewertet. Aus diesem Grunde wurde, wie ich zu Anfang bereits erwähnte, bei verschiedenen Posten eine Sperrklausel eingefügt, daß über diesen Betrag erst verfügt werden darf, wenn nach eingehendem Bericht die Zustimmung des Landtags nachträglich erteilt wird. Dasselbe bezog sich auch auf einige Einrichtungen des staatlichen Bades Reichenhall, Erweiterungen der Kuranlagen, Verlegung der Tennisplätze usw.

Damit ist der Bericht über die Beratungen des außerordentlichen Haushalts in großen Zügen abgeschlossen. Den Antrag auf Zustimmung des Hauses werde ich erst am Freitag stellen, wenn auch noch die letzten Fragen geklärt sind.

Präsident Dr. Hundhammer: Es dürfte zweckmäßig sein, auch die hiezu vorgesehene Aussprache erst zu führen, wenn der Berichterstatter seinen Bericht abgeschlossen hat.

Unter diesen Umständen kann auch das Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans für das Rechnungsjahr 1952, Ziffer 7 der Tagesordnung, erst am Freitag behandelt werden.

Ich schlage vor, nunmehr die Ziffer 5 der Tagesordnung vorzunehmen:

Antrag der Staatsregierung betreffend Verminderung der Zahl der Geschäftsbereiche der Staatsregierung; hier Aufhebung des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten (Beilage 1590).

Über die Beratungen des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr (Beilage 3012) berichtet der Abgeordnete Michel. Ich erteile ihm das Wort.

Michel (CSU), Berichterstatter: Herr Präsident, Hohes Haus! Der Wirtschaftsausschuß hat in seiner 48., 50. und 52. Sitzung Beratungen über die Beilagen 1590 und 1610 gepflogen. Berichterstatter war Abgeordneter Michel, Mitberichterstatter Abgeordneter Drechsel.

(Michel [CSU])

Der Berichterstatter stellte fest, bei dem Gesetzentwurf auf Beilage 1590 handle es sich um den ersten Antrag, ein Ministerium in Bayern aufzulösen. Damit beginne ein Abstrich in der bayerischen Selbständigkeit. Er verwies auf die Beratungen der Verfassungsgebenden Landesversammlung, bei denen Dr. Hoegner, als Artikel 49 der Verfassung zur Beratung kam, erklärte: „Ich stehe auf dem Standpunkt, daß die Volksvertretung kaum die Zuständigkeit des bayerischen Staates beschneiden wird. Da hätte sie ihre Aufgabe verfehlt.“ Der Mitberichterstatter, Dr. Ehard, habe seine Ausführungen mit den Worten eingeleitet: „Wenn sich der Landtag schon dazu entschließen wird, Ministerien zu beseitigen, um etwa dem Land Bayern als solchem zu schaden — —“ Schon daraus sei zu ersehen, daß man damals, als man an die Neugestaltung des bayerischen Staates ging, die Festigkeit dieses Staates in den Ministerien erblickte.

Sodann stellte der Berichterstatter den Antrag, Sachverständige zu der Angelegenheit zu hören. Ihm gehe es darum, daß nach den Darlegungen des Verkehrsministeriums Vertreter der Wirtschaft ihre Gedankengänge vortragen, damit man ein vollständiges Bild bekomme. Man müsse sich klar darüber sein, daß die Folgen der Aufhebung des Verkehrsministeriums erheblich sein werden. Man wisse nicht, welche anderen Ministerien folgen werden. Daher sei es geboten, mit der größten Vorsicht zu Werke zu gehen, um sich nicht dem Vorwurf aussetzen zu müssen, man sei leichtfertig und übereilt in die Materie eingestiegen.

Abgeordneter Piehler teilte diese Auffassung nicht und wehrte sich gegen die Zuziehung von Sachverständigen.

Abgeordneter Dr. Geislhöringer widersprach der Ansicht des Abgeordneten Piehler. Auch hier gelte der Grundsatz: Principiis obsta! Heute sei es das Verkehrsministerium, morgen das Wirtschaftsministerium, übermorgen das Arbeitsministerium. Wenn man einmal einen Einbruch zulasse, werde man später mit Recht gesagt bekommen: Wer A sagt, muß auch B sagen.

Abgeordneter Luft stellte fest, im wesentlichen handle es sich um eine politische Entscheidung. Diese treffe auf alle Fälle der Landtag.

Der Antrag des Berichterstatters auf Zuziehung von Sachverständigen wurde mit 16 Stimmen gegen 8 Stimmen bei einer Stimmenthaltung angenommen.

In der 50. Sitzung vom 3. Juli 1952 hörte dann der Wirtschaftsausschuß die Sachverständigen. Als erster sprach Generaldirektor Dr. Seeling vom Landesverband der bayerischen Industrie. Er betonte, die bayerische Industrie sei für eine Eingliederung des Verkehrsministeriums in das Wirtschaftsministerium. In keinem anderen Bundesland sei die Verkehrsfrage so sehr eine Schicksalsfrage für die gesamte Wirtschaft wie gerade in Bayern. An Hand einiger Zahlen zeigte er sodann, wie ungleich schwieriger die Lage der bayerischen Indu-

strie gegenüber der Industrie in Nordrhein-Westfalen ist. Sein eigenes Unternehmen hat eine große Glasproduktionsstätte in Weiden und eine ebenso große in Witten an der Ruhr. In Witten wird das Glas in die Hütte geliefert, ohne mit Transportkosten belastet zu sein. In Bayern werden für die Lieferung von Briketts aus dem Rheinland 25,10 DM je 1000 kg bezahlt. Soda als wichtiger Bestandteil der Glasfabrikation ist in Witten mit 12,10 DM für 1000 kg belastet, in Weiden mit 33,10 DM. Der Export über die deutschen Seehäfen ist ab Witten mit 16,50 DM belastet, ab Weiden mit 32,10 DM. Diese wenigen Zahlen aus einem Spezialgebiet mögen beweisen, wie ungemein wichtig für die bayerische Industrie die Verkehrs- und Tariffragen sind.

Als zweiter Sachverständiger wurde Dr. Helfferich, Verkehrsreferent der Industrie- und Handelskammer München, gehört. Die Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammer habe sich bereits im November 1948 für die Verschmelzung des Verkehrsministeriums mit einem anderen Ministerium ausgesprochen und sei 1949 im gleichen Sinne vorstellig geworden, wenn auch nicht bei der bayerischen Staatskanzlei. Erst im letzten Jahre haben Referenten ostbayerischer Kammern durchblicken lassen, sie legten für ihr Gebiet Wert darauf, daß das Verkehrsministerium erhalten bleibt. Es existiere aber keine Beschlusfassung aus neuester Zeit aus dem Kreis der Industrie- und Handelskammern über die Erhaltung des Verkehrsministeriums. Mehr als in einem anderen deutschen Land sei in Bayern die Verkehrspolitik in erster Linie Wirtschaftspolitik. Die Belastung der bayerischen Wirtschaft durch die Eisenbahnfrachten, die Frachten des Güterfernverkehrs und der Binnenschifffahrt liege zur Zeit bei mindestens 800 Millionen D-Mark, wobei Luftverkehr, Privatbahnen und Kraftwagenüberlandverkehr nicht einbezogen sind. Für die Anlieferung wichtiger Rohstoffe und sonstiger Güter aus außerbayerischen Bezugsquellen habe Bayern 1951 im ganzen 560 Millionen D-Mark, im Eisenbahnverkehr allein 430 Millionen D-Mark, aufzubringen gehabt. Nach den Feststellungen des Instituts für Wirtschaftsforschung ist der Anteil Bayerns am westdeutschen Sozialprodukt 16 Prozent. Die Gesamtbelastung Bayerns allein an den Eisenbahnfrachten beträgt 19 Prozent. Die Aufgabe des Verkehrsministeriums sei es bisher gewesen, die Interessenten der Verkehrsträger zu erkennen, zu vertreten und möglichst aufeinander abzustimmen. Es sei selbstverständlich viel leichter, solche Gründe zu fördern und in den entscheidenden Tarifverhandlungen im Bundesrat vorzubringen, wenn das durch ein Ministerium geschehe, das ex professo mit der Wirtschaft zu tun habe.

Als dritter Sachverständiger nahm Direktor Schneider vom Landesverband der bayerischen Spediteure das Wort. Er betonte, frei und unbeeinflusst seine Meinung sagen zu können. Er kenne das Problem Schiene-Straße zur Genüge. Wie er schon am 12. Januar 1951 dem Ministerpräsidenten Dr. Ehard geschrieben habe, sei der Verkehr die Grundlage der gesamten Wirtschaft und nicht

(Michel [CSU])

nur wegen seiner gewaltigen technischen Ausrüstung einer der wichtigsten Arbeitgeber, sondern auch in technischer, betrieblicher und tarifpolitischer Hinsicht ein fast unübersehbarer Komplex, der nur von Verkehrsfachleuten gemeistert werden könne. Der Wettbewerb der verschiedenen Verkehrsmittel dürfe sich nicht ungezügelt auswirken, sondern es müsse eine sinnvolle Zusammenarbeit der Verkehrsmittel durch eine überlegene staatliche Leitung herbeigeführt werden. Die Überwachung des modernen gewaltigen Verkehrswesens und der damit zusammenhängenden großen Fragen könne nicht von einem beliebigen Fachminister nebenbei übernommen werden, das Verkehrsministerium sei keine Nebenerscheinung, sondern ein bestimmender Hauptfaktor des modernen Lebens überhaupt. Der Anteil Bayerns an der Lösung der großen Verkehrsfragen — Eisenbahnpolitik, Wasserstraßenpolitik, Kanalpolitik, Kraftwagenverkehr — sei so bedeutend, sein besonderes Interesse bei seiner abseitigen Lage so wichtig, daß eine falsche oder unzulängliche Verkehrspolitik eine gefährliche Wirkung für die bayerische Wirtschaft bedeuten und damit auch Bayern gefährden würde. Die Lösung der für Bayern so lebenswichtigen Fragen könne nicht allein den Bundesinstanzen überlassen werden, sondern Bayern habe eine eigene Initiative zu entwickeln.

Weiterhin führte der Redner aus: Ein besonderer Grund für die Beibehaltung des Verkehrsministeriums ergebe sich daraus, daß Bayern das verkehrsgrößte Land sei und in der verkehrsdichten Nordrhein-Westfalen nicht nachstehe. Bayern stehe mit seinen Tarifkilometern an der Spitze und habe die meisten elektrischen Bahnen. Es grenze mit zwei Dritteln an das Ausland und habe als Grenzland ganz besondere Aufgaben. Aus diesen Gründen habe es ein Anrecht auf ein eigenes Verkehrsministerium, das den dadurch auftretenden Verpflichtungen entsprechend nachkommen muß.

Direktor Braun vom Bayerischen Lloyd hielt es für notwendig, seine Gedanken als Vertreter des Verkehrs in der für Bayern außerordentlich einschneidenden Frage der Verkehrspolitik darzulegen. Die Wirtschaft würde es gerne sehen, wenn beiläufig auch der Verkehr geregelt werden könnte; sie habe ein Interesse daran, daß er nicht an Substanzverlust zugrunde gehe. Ein Blick zeige, daß bisher die Wirtschaft nicht den starken Einfluß geltend gemacht habe, der die Erhaltung des Verkehrsministeriums gewährleiste. Wenn Bayern so stark den föderativen Charakter betone, so wäre es müßig, darzulegen, welche Möglichkeiten sich ein Staat begibt, wenn er auf die selbständige Wahrung der Verkehrsbeeinflussung verzichtet.

Der Sachverständige zitierte dann eine Äußerung, die Reichsverkehrsminister Oeser bereits vor 30 Jahren getan hat: Mit der Verkehrs- und Tarifpolitik könne man ganze Gebiete zur wirtschaftlichen Blüte bringen, aber ebenso auch ver-

öden lassen. Nach seiner, Brauns, Ansicht gebe es in Bayern noch eine ganze Reihe von Sonderproblemen, die durch die Schwierigkeiten der Rhein-Main-Donau-Verbindung, die bayerischen Binnenschiffahrtsverhältnisse mit ihren Widersprüchen usw. gekennzeichnet werden. Diese Probleme seien zwar in Bewegung, aber man müßte vergleichen, in welchem Zeitmaß in Bayern die Kanal- und Verkehrsprojekte durchgeführt werden, und in welchem fast unauffälligen Tempo sie in Norddeutschland ihre Erledigung finden. Wenn man in Bayern immer wieder Schwierigkeiten hervorhebe, so müßten sie auch auf dem Gebiet des Verkehrs untersucht werden. Der Sachverständige wollte mit seinen Ausführungen zeigen, daß wirtschaftliche Fragen nicht in jedem Fall mit Verkehrsfragen verquickt werden können.

Abgeordneter Bantele wollte von Direktor Braun wissen, in welcher Weise sich der Donauschiffsverkehr übergebiethlich abwickle und ob sich das bayerische Verkehrsministerium überhaupt einschalte oder den Donauschiffsverkehr lediglich eine Angelegenheit der Russen sein lasse.

Direktor Braun antwortete darauf, die deutsche Donauschiffahrt erstrecke sich zur Zeit lediglich auf die Strecke Regensburg—Linz, und das Zugeständnis des russischen Generals an Bundeskanzler Figl sei zunächst rein theoretischer Art. Es gebe noch völkerrechtliche Meinungsverschiedenheiten zwischen der österreichischen Regierung und der russischen Besatzungsmacht, so daß noch eine gewisse Zeit verstreiche, bis der Verkehr praktisch beginnen könne. Die Wahrung der größeren verkehrspolitischen Belange im Donauschiffsverkehrsverkehre falle mehr oder weniger in das Bundesgebiet; trotzdem wäre die deutsche und westeuropäische Donauschiffahrt bisher nicht in Gang gekommen, wenn nicht Bayern die Sache aufgegriffen hätte. In Bonn halte man den Rhein für viel wichtiger und frage sich, was man im Osten viel wahrnehmen könne.

Dr. Geislhöringer erinnert daran, daß die Frage der Beibehaltung des bayerischen Verkehrsministeriums nicht erst im Dezember 1951 aufgetaucht sei, sondern bereits im letzten Landtag eine erhebliche Rolle gespielt habe. Inzwischen habe sich manches geändert. Der Redner wollte in letzter Stunde die warnende Stimmung erheben, damit später nicht Vorwürfe gemacht werden können.

Der Berichterstatter stellte fest, die Beibehaltung des Verkehrsministeriums oder seine Auflösung habe eine politische und eine wirtschaftliche Bedeutung. Mit dem Wunsche „Machen Sie mit dem Verkehrsministerium den Anfang der Zusammenlegung der Ministerien; die anderen Ministerien folgen nach!“ habe Dr. Seeling die Katze aus dem Sack gelassen.

Dann gab der Berichterstatter einen ausführlichen Überblick über die reiche Erfahrung Bayerns im Verkehrswesen, die ihm ein besonderes Ansehen im Kranz der deutschen Länder gegeben habe. In diesem Zusammenhang verwies er auf

(Michel [CSU])

das von ihm ausgearbeitete Exposé zum Staatsvertrag vom 4. April 1920.

Abgeordneter **Piehler** war mit den Argumenten des Berichterstatters nicht einverstanden. Für die Fraktionsbesprechung der SPD machte Piehler geltend, sie habe sich einzig von wirtschaftlichen und finanziellen Erwägungen leiten zu lassen.

Abgeordneter **Hadassch** meinte, heute habe man eine Bundesbahn, ob man sie will oder nicht. Dem Föderalismus würde es am meisten schaden, wenn er die Zustände des 18. und 19. Jahrhunderts aufrechterhalten wolle.

(Widerspruch bei der BP)

Abgeordneter **Lufft** wunderte sich darüber, daß schon im vergangenen Landtag Aufgaben dem Verkehrsministerium zugeordnet worden sind, die heute beim Innenministerium, Wirtschaftsministerium und Finanzministerium liegen und die in den Bereich des Verkehrs fallen.

Dann ergriff Ministerpräsident **Dr. Ehard** das Wort und erklärte zur Frage der Auflösung oder Nichtauflösung des Verkehrsministeriums habe er sich wiederholt eingehend geäußert und auch der Herr Wirtschaftsminister habe dazu Stellung genommen.

Der Ministerpräsident führte dann weiter aus: Man dürfe zur richtigen Zeit nicht verkehrte Schlüsse daraus ziehen. Mit genau demselben Recht könne man sagen, es ist falsch, wenn wir heute ein Reich oder eine Bundesrepublik haben, und es wäre besser, wenn wir einzelne Länder hätten, die in irgend einer besonderen Position zusammengesetzt wären und in einer Art Mosaik arbeiten könnten. Das mit einem einfachen Satz abzutun — im Zeichen des Verkehrs, des Düsenjägers und Rundfunks —, gehe nicht an.

Abgeordneten **Dr. Lenz** erinnerte an die Feststellung des Herrn Ministerpräsidenten, die Aufgaben der Verkehrsverwaltung hätten in den letzten Jahren eine wesentliche Erweiterung erfahren. Er könne nicht verstehen, daß man ausgerechnet in einem solchen Moment an den Abbau eines Ministeriums gehe.

Der **Vorsitzende** verwies auf den Vorschlag des Berichterstatters, vor Eintritt in die Einzelberatung des Gesetzes eine Abstimmung über das Gesetz im ganzen vorzunehmen. Im Hinblick auf die Fassung des § 1 Absatz 1 erübrige sich eine solche gesonderte Abstimmung. Auf den Einspruch des Berichterstatters wurde zunächst über den Antrag der Bayernpartei auf Beilage 1610 abgestimmt.

Dieser Antrag hat den Wortlaut:

Die Staatsregierung wird ersucht, von der Auflösung des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten Abstand zu nehmen.

Der Antrag wurde mit 15 gegen 8 Stimmen bei zwei Stimmenthaltungen abgelehnt.

Der Ausschuß ging dann zur Beratung des Gesetzentwurfs auf Beilage Nr. 1590 über. Der Be-

richterstatter stellte zu § 1 Absatz 1 einen Abänderungsantrag, den der Ausschuß ablehnte. Auch der Antrag des Berichterstatters, der Wirtschaftsausschuß solle wie der Rechts- und Verfassungsausschuß den § 3 streichen, verfiel der Ablehnung. § 2 und § 3 wurden mit überwiegender Mehrheit angenommen.

Zu § 4 stellte der Berichterstatter den Antrag auf Streichung, der aber abgelehnt wurde. § 5 und § 6 wurden mit der gleichen Mehrheit angenommen.

§ 7 erhielt unter Streichung des Dringlichkeitsvermerks folgende abgeänderte Fassung:

Das Gesetz tritt am in Kraft.

In der zweiten Lesung wurden das Gesetz mit derselben Mehrheit angenommen.

In seiner 52. Sitzung am 10. Juli 1952 beriet der Ausschuß nochmals über die Beilage 1590. Der **Vorsitzende** berichtete, es sei ihm bei der Abstimmung über den Antrag auf Aufhebung des Verkehrsministeriums insofern ein Versehen unterlaufen, als er nicht gleichzeitig auch das Schreiben des Ministerpräsidenten betreffend Entwurf eines Gesetzes über die Zuständigkeit auf dem Gebiet des Verkehrswesens (Beilage 1590) zur Abstimmung brachte. Der Ausschuß für den Staatshaushalt, der sich gleichfalls mit der Angelegenheit beschäftigen müsse, habe die Zustimmung des Wirtschaftsausschusses zu diesem Schreiben verlangt. Es wäre also zu beschließen, daß die Zahl der Geschäftsbereiche der Staatsregierung, wie sie in Artikel 49 der Verfassung aufgeführt sind, um den in Absatz 1 Ziffer 8 genannten — Verkehrsangelegenheiten, Post- und Telegraphenwesen — zu vermindern ist.

Dieser Antrag wurde mit 9 gegen 8 Stimmen abgelehnt. Der **Vorsitzende** machte hierauf auf die Inkonsistenz aufmerksam, die darin liege, daß der Ausschuß den Gesetzentwurf mit Mehrheit angenommen, aber das Schreiben des Ministerpräsidenten auf Aufhebung des Geschäftsbereichs abgelehnt habe. Abgeordneter **Behringer** meldete sich sodann zum Wort und erklärte, es sei ihm ein Fehler unterlaufen, er bitte, daß die Abstimmung revidiert werde. Das wurde vom gesamten Ausschuß abgelehnt.

(Zuruf von der SPD — Abg. **Op den Orth**: Der Bericht war unerhört einseitig! — Pfeifen auf der Tribüne — Anhaltende Zurufe einer Tribünenbesucherin — Glocke des Präsidenten)

Präsident Dr. Hundhammer: Ich bitte, die Zwischenruferin sofort von der Tribüne zu entfernen.

(Die Tribünenbesucherin setzt ihre erregten Zurufe fort)

Die Sitzung ist unterbrochen. —

Die Beratungen sind wieder aufgenommen.

Über die Verhandlungen des Ausschusses für Rechts- und Verfassungsfragen (Beilage 1825) berichtet der Herr Abgeordnete **Kiene**; ich erteile ihm das Wort.

Kiene (SPD), Berichterstatter: Der Ausschuß für Rechts- und Verfassungsfragen hat sich in seiner 52. Sitzung am Dienstag, den 13. November 1951, mit dem Gegenstand auf Beilage 1590, Entwurf eines Gesetzes über die Zuständigkeiten auf dem Gebiete des Verkehrswesens, befaßt, desgleichen mit dem Antrag der Abgeordneten Dr. Baumgartner, Dr. Fischbacher und Fraktion betreffend Abstandnahme von der Auflösung des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten (Beilage 1610). Berichterstatter war meine Person, Mitberichterstatter Dr. Raß.

Der Berichterstatter war der Ansicht, verfassungsrechtliche Bedenken bestünden gegen den Vorschlag des Ministerpräsidenten nicht. Er verwies hierzu auf Artikel 49 Absatz 3 der Verfassung. Danach bedürfe es zu einer Änderung nur eines Beschlusses des Landtags. Im Gegensatz zu diesem Vorschlag habe die Bayernpartei den Antrag gestellt, das Verkehrsministerium beizubehalten. Es sei also zu prüfen, ob aus sachlichen Gründen das Ministerium erhalten bleiben solle, was aber wohl Angelegenheit des Wirtschaftsausschusses sei. Der Berichterstatter schlug Zustimmung zu dem vorliegenden Antrag vor.

Der Mitberichterstatter teilte die Auffassung des Berichterstatters, daß keine verfassungsrechtlichen Bedenken gegen den Vorschlag geltend gemacht werden können und daß sich der Wirtschaftsausschuß mit der sachlichen Seite beschäftigen müsse.

Der Abgeordnete Dr. Schier vertrat trotz der in Artikel 49 Absatz 3 der Verfassung vorgesehenen Möglichkeit die Auffassung, daß es sich um eine Verfassungsänderung handle. Man habe im Jahre 1946 bei der Schaffung von acht Ministerien kaum daran gedacht, schon wenige Jahre später aus Ersparnisgründen die Führung des Staates umzubauen.

Ministerpräsident Dr. Ehard führte aus, man solle das Kind nicht gleich mit dem Bad ausschütten. Artikel 49 der Verfassung enthalte in seinem Absatz 1 eine Aufzählung der Geschäftsbereiche. An sich müßte eine Verfassungsänderung vorgenommen werden, wenn innerhalb der Bereiche der Ministerien eine Änderung eintreten solle. Es müßte also der ganze Apparat der Verfassungsänderung einschließlich der Volksabstimmung in Bewegung gesetzt werden. Deshalb habe man bewußt den Absatz 3 hereingenommen und damit die Änderung der Verfassung in diesem Fall erleichtert. Man habe die Änderung der Zahl der Geschäftsbereiche zunächst einmal von einem Vorschlag des Ministerpräsidenten abhängig gemacht, zu dem ein Beschluß des Landtags hinzutreten muß, der diesen Vorschlag des Ministerpräsidenten sanktioniert. Nur dann, wenn ein solcher Vorschlag des Ministerpräsidenten nicht erfolgt, sei der Landtag bei einer Änderung in der Zahl der Geschäftsbereiche an die in der Verfassung festgelegten Formen einer Verfassungsänderung gebunden. Die Rechtslage sei also absolut eindeutig und die Befürchtung des Abgeordneten Dr. Schier unbegründet.

Der Ministerpräsident schildert dann die geschichtliche Entwicklung, die seinerzeit zur Bildung des Verkehrsministeriums geführt habe. Inzwischen seien durch eine Reihe von Maßnahmen des Bundes die Aufgaben des Verkehrsministeriums außerordentlich zusammengeschmolzen. Übrig geblieben sei nur noch die Beaufsichtigung und Leitung der staatlichen Schifffahrt, die oberste Aufsicht über die Binnenschifffahrt sowie die oberste Aufsicht und Lenkung des gesamten Straßenverkehrs. Bei der Bundespost und Bundesbahn habe die Landesverwaltung nur noch ein beschränktes Mitwirkungsrecht; es handle sich dabei hauptsächlich um Funktionen auf wirtschaftlichem Gebiet, die auch durch die Wirtschaftsverwaltung in der gleichen Form ausgeübt werden können. Die Zahl der Privatbahnen sei sehr gering; die Aufsicht darüber könne ohne weiteres der Bundesbahn übertragen werden, die sie nach Weisung und auf Kosten des Landes zu übernehmen habe. Auf dem Gebiete des Straßenverkehrs sei durch den Wegfall von verkehrsleitenden Aufgaben der Unterbau völlig geschwunden. Für die Verwaltung der staatlichen Schifffahrt auf den oberbayerischen Seen sei die Regelung im Entwurf vorgesehen. Dazu brauche man kein eigenes Ministerium. Daß die Luftfahrt nicht als besonderes Hoheitsgebiet des Landes gelten könne, sei ohne weiteres klar. Die notwendige Betreuung in der ministeriellen Ebene könne durch das Wirtschaftsministerium und, soweit die Verkehrspolizei in Frage kommt, durch das Innenministerium geschehen.

Nach Artikel 49 Absatz 3 würde es genügen, daß der Ministerpräsident den Vorschlag macht, das Ministerium aufzuheben und die bisherigen Zuständigkeiten irgendwie zu verteilen, und daß er den Landtag bittet, durch einfachen Beschluß diesem Vorschlag zuzustimmen. Nun komme aber die Abgrenzung der Zuständigkeiten und da heißt es in Artikel 77: „Die Organisation der allgemeinen Staatsverwaltung, die Regelung der Zuständigkeiten usw. erfolgen durch Gesetz.“ Hier besteht ohne Zweifel ein Widerspruch. Dieser Widerspruch sei aber sehr einfach zu lösen: Artikel 77 Absatz 1 ist die Regel; Artikel 49 Absatz 3 bringt eine Sondervorschrift für einen bestimm abgegrenzten Fall. Das Kabinett habe sich auf den Standpunkt gestellt: Man will gar keine Verfassungsdiskussion über diese Frage herbeiführen, sondern es handelt sich nur um die Frage, ob Auflösung oder nicht. Da bedarf es nur des Vorschlags des Ministerpräsidenten und des Beschlusses des Landtags. Die Regelung der Zuständigkeiten für den Fall der Auflösung des Ministeriums solle dann durch ein Gesetz erfolgen.

Nach einer längeren Geschäftsordnungsdebatte nahm Abgeordneter Dr. Schier zu den Ausführungen des Ministerpräsidenten Stellung. Er vertrat auch weiterhin die Ansicht, es handle sich trotz des Artikels 49 Absatz 3 um eine Verfassungsänderung, und er verwies auf den Artikel 75 der Verfassung. Man könne nicht jetzt nach wenigen Jahren eine der tragenden acht Säulen für überflüssig halten; man müsse doch beachten, nach welchen Prinzipien die Verfassung aufgebaut wurde; sie beruhe auf dem Prinzip des Föderalismus, das

(Kiene [SPD])

durch die acht Säulen verwirklicht werde. Der Rechts- und Verfassungsausschuß habe daher lediglich die Frage zu ventilieren, ob es heute wirklich schon notwendig sei, die Säge an den Baum der Verfassung anzulegen. Artikel 75 besage:

(1) Die Verfassung kann nur im Wege der Gesetzgebung geändert werden. Anträge auf Verfassungsänderungen, die den demokratischen Grundgedanken der Verfassung widersprechen, sind unzulässig.

Nun komme hier allerdings eine Änderung der demokratischen Grundgedanken nicht zum Ausdruck; sie könnte höchstens in der Art, wie die Demokratie gehandhabt wird, was sich in der Auflösung dieses Ministeriums zeige, erblickt werden. Bayern habe das größte Interesse am Verkehr; es gehe daher nicht an, sich bei der Auslegung eines so komplizierten Begriffes rein grammatikalisch auf den Text des Artikels 49 zu beschränken. Man müsse vielmehr überlegen, ob eine solche Änderung auch nach Artikel 75 gerechtfertigt sei. Er stehe auf dem Standpunkt, eine Notwendigkeit, von dem Recht des Artikels 49 Gebrauch zu machen, liege nicht vor, weil der Artikel 75 Einschränkungen vorsieht und weil dann die Bahn frei wäre für eine Entwicklung, die nicht im Interesse der bayerischen Staatsregierung und der Demokratie liegen kann.

Abgeordneter Dr. von Prittwitz und Gafron vermutete, daß niemand den Kollegen Schier überzeugen könne. Es sei aber wohl längst eine einheitliche Meinung dahingehend vorhanden, daß der Vorschlag der Regierung verfassungsrechtlich durchaus einwandfrei ist. Der Meinung, daß die sachliche Seite im Wirtschaftsausschuß behandelt werden müsse, konnte sich der Redner nicht anschließen, denn es handle sich um ein Organisationsgesetz. Auch die Gemeindeordnung werde, obwohl sie auch wirtschaftliche Gesichtspunkte berühre, im Rechts- und Verfassungsausschuß behandelt.

Ministerpräsident Dr. Ehard stellte fest, Artikel 75 habe mit der Möglichkeit des Artikels 49 Absatz 3 nichts zu tun. Ein Widerspruch bestehe nur, wie bereits erwähnt, zwischen Artikel 49 Absatz 3 und Artikel 77. Hier habe aber das Kabinett alle verfassungsrechtlichen Zweifel eindeutig ausgeräumt, indem es erklärte, wir machen nur einen Beschluß; wenn ein solcher Beschluß zustande kommt, gilt das Gesetz über die Änderung der Zuständigkeiten. Die Zuständigkeiten sollen aber im Wege eines Gesetzes geregelt werden.

Abgeordneter Bezdold vertrat die Ansicht, es hätte in diesem Fall überhaupt nicht eines Gesetzes bedurft. Nach Artikel 44 Absatz 3 trage der Ministerpräsident die Verantwortung vor dem Landtag. Er ernenne seine Minister, und es sei nahezu eine deklaratorische Sache, wenn sich der Landtag damit einverstanden erklärt. Jedenfalls könne keine Rede davon sein, daß der Kabinettsbeschluß verfassungswidrig sei.

Es kam hierauf zu einer Abstimmung darüber, ob verfassungsrechtliche Bedenken bestehen oder nicht. Der Antrag der beiden Berichterstatter wurde

gegen eine Stimme bei fünf Stimmenthaltungen angenommen. Der Antrag des Berichterstatters, die Vorlage zur sachlichen Beratung an den Wirtschaftsausschuß zu überweisen, verfiel mit einem Stimmenverhältnis von 10 : 10 Stimmen der Ablehnung. Ich bitte, besonders darauf aufmerksam machen zu dürfen, daß der Rechts- und Verfassungsausschuß diesen Beschluß gefaßt hat.

Sodann trat der Ausschuß in die Beratung des Gesetzentwurfs ein.

Zu § 1 beantragten beide Berichterstatter Zustimmung.

Abgeordneter Junker wandte sich dagegen, daß die Verwaltung und der Betrieb der staatlichen Schifffahrt dem Staatsministerium der Finanzen übertragen werden soll. Da es sich nicht nur um die Verwaltung, sondern auch um den Betrieb handle, wäre es zweckmäßiger, das Innenministerium einzuschalten.

Ministerpräsident Dr. Ehard betonte demgegenüber, man sei davon ausgegangen, die Zuständigkeiten des bisherigen Verkehrsministeriums möglichst geschlossen auf das Wirtschaftsministerium zu übernehmen.

Abgeordneter Zillibiller fürchtete, das Finanzministerium würde in erster Linie fiskalisch denken und die rein wirtschaftlichen Interessen außer Acht lassen.

Abgeordneter Dr. Schier warf die Frage auf, ob eine Aufteilung des bisherigen Verkehrsministeriums auf drei verschiedene Sparten wirklich vorteilhaft sei. Der Landtag müßte sich als Wahrer des Volksinteresses zunächst einmal von den interessierten Kreisen belehren lassen. Man habe aber noch nichts darüber erfahren, ob sich die beteiligten Wirtschaftskreise dafür oder dagegen ausgesprochen haben. Als Mensch der schon einige Jahrzehnte in der Wirtschaft tätig ist, könne er sich nicht vorstellen, daß eine Verbilligung und Ersparnis eintritt, wenn man die Aufgaben des Verkehrsministeriums auf drei Sparten verteilt. Wahrscheinlich werde eher das Gegenteil eintreten.

Der Mitberichterstatter machte geltend, es müsse zunächst darüber abgestimmt werden, ob das Verkehrsministerium überhaupt aufgelöst werden soll oder nicht. Das letztere wünsche der Antrag Dr. Baumgartner und Fraktion.

Zur Begründung des Antrags seiner Fraktion führte der Redner aus, das Verkehrsministerium habe eine absolute Existenzberechtigung; denn auch nach der grundsätzlichen Zuständigkeit des Bundes in Verkehrsangelegenheiten bleibe noch eine Reihe von Aufgaben und eine Fülle von Problemen gerade für Bayern. Bayern habe die schwierigste Verkehrslage unter allen Bundesländern, es sei von der Rohstoffbasis weit entfernt, und auch die fertigen Produkte müßten über weite Strecken befördert werden. Insbesondere die Oberpfalz, Oberfranken und Niederbayern lägen durch die unglückliche Zonengrenzziehung in einem toten Winkel, so daß sich Umwege bis zu 400 Kilometer ergeben. Für die durch die hohen Frachtkosten in ihrer Existenz bedrohten Industrien müßten Sondertarife angestrebt werden. Alle diese Dinge würden am zweckmäßig-

(Kiene [SPD])

sten von einem starken Fachministerium bearbeitet. Da Bayern arm an Kohle, aber reich an Wasserkraften ist, müßten die Wasserkraften ausgenutzt werden, um die Bahnen zu elektrifizieren. Auch die Schifffahrt auf der Donau müßte wieder gehoben werden. Die Verkehrsstraßen entsprächen keineswegs den modernen Anforderungen, und so ergebe sich eine Reihe von Problemen, die unbedingt durch ein Verkehrsministerium bearbeitet werden müssen. Die erwartete Einsparung von 350 000 DM werde wohl nicht ohne weiteres eintreten. Wenn ein starkes Fachministerium diese ganzen Angelegenheiten bearbeitet, wäre das doch nur von Vorteil für den bayerischen Staat.

Nach einer kurzen Geschäftsordnungsdebatte, ob es sich bei dem Antrag der Bayernpartei um einen Abänderungsantrag handelt, wozu der Berichterstatter schließlich feststellte, der Antrag der Bayernpartei sei nur die schwarze Seite des weißen Antrags der Staatsregierung, ließ der Vorsitzende über den Antrag der Bayernpartei (Beilage 1610) abstimmen. Dieser Antrag wurde mit 15 gegen 10 Stimmen abgelehnt, der Antrag der Regierung mit 15 gegen 8 Stimmen bei 1 Stimmenthaltung angenommen.

Dr. Schier erklärte, es komme ihm durchaus nicht darauf an, daß der Apparat dem Ministerpräsidenten unterstellt bleibt, sondern nur darauf, daß er als Ganzes überführt wird, und zwar möglichst nicht in das Wirtschaftsministerium. Vielleicht könne man aber eine Zwischenlösung finden.

Ministerpräsident Dr. Ehard wandte ein, die Frage, ob der Ministerpräsident sich einen Geschäftsbereich vorbehält oder ihn übernimmt, habe er ganz allein zu entscheiden. Er behalte sich vor, sich dazu bei gegebener Gelegenheit zu äußern.

Der Berichterstatter war im Gegensatz zu der Auffassung des Abgeordneten Dr. Schier der Ansicht, daß die Beziehungen zwischen der Wirtschaft und dem Verkehr so enge sind, daß ein anderes Ministerium als das Wirtschaftsministerium für die Übernahme des Verkehrsministeriums überhaupt nicht in Frage kommt. Der Transport der Rohstoffe — Steine, Eisen, Kohle, Holz — mache mindestens drei Viertel des ganzen Güterverkehrs auf der Eisenbahn und auf den Straßen aus. Aus diesem Grunde habe man ja auch in anderen Ländern Wirtschaft und Verkehr in einem Ministerium zusammengelegt. Leider sei es nicht möglich, die frühere bayerische Hoheit über den Verkehr wieder herzustellen.

Nachdem sich Dr. Schier neuerdings gegen das Wirtschaftsministerium gewandt hatte, bat Ministerpräsident Dr. Ehard, nicht zu übersehen, daß Bayern die Tarife nicht selbst machen könne. Zudem werden ein großer Teil der Angelegenheiten ohnedies vom Wirtschaftsministerium im Wirtschaftsausschuß des Bundesrats vertreten.

Während der Mitberichterstatter Ablehnung des § 1 Absatz 1 beantragte, ersuchte der Berichterstatter um Zustimmung.

Darauf wurde der § 1 Absatz 1 mit 15 gegen 8 Stimmen bei einer Stimmenthaltung angenommen.

Zu Absatz 2 beantragte der Berichterstatter Zustimmung, der Mitberichterstatter Ablehnung. Dr. von Prittwitz trat dafür ein, daß die Angelegenheiten der Sicherheit des Straßenverkehrs dem Staatsministerium des Innern übertragen werden, das im Einvernehmen mit dem Wirtschaftsministerium zu entscheiden hätte.

Ministerpräsident Dr. Ehard sagte, man sollte doch den Grundsatz verfolgen, möglichst alle Zuständigkeiten geschlossen an das Wirtschaftsministerium zu übertragen, wobei dieses in grundsätzlichen Fragen im Einvernehmen mit dem Innenministerium entscheiden solle. Andernfalls würde es große Divergenzen in der obersten Spitze bei Gesetzgebungsakten geben.

Abgeordneter Dr. Anker Müller trat der Anregung des Abgeordneten Dr. von Prittwitz bei. Die Angelegenheiten der Verkehrssicherheit müßten beim Innenministerium bleiben. Beim Straßenverkehr müsse man die verkehrspolitischen und verkehrswirtschaftlichen Momente einerseits und die Verkehrssicherheit andererseits unterscheiden. Die ersteren gehörten in das Wirtschaftsministerium; die Verkehrssicherheit aber sei ein Teil der gesamten Sicherheit, für die das Innenministerium zuständig sei. Es dürfe nicht ausschlaggebend sein, daß durch die Reichsgesetzgebung im Zusammenhang mit der Straßenverkehrsordnung eine Zeitlang eine andere Regelung getroffen war. Man könne nicht die Anordnungsbefugnis einem anderen Ministerium geben, das dann die Polizeikräfte, die eingesetzt werden sollen, vom Innenministerium heranholen muß. Wenn sich beim Bund die Straßenpolizei beim Bundesverkehrsministerium befinde, so deshalb, weil das Bundesinnenministerium überhaupt keine polizeilichen Zuständigkeiten habe.

Ministerpräsident Dr. Ehard vertrat die Auffassung, man müsse sich einigermaßen nach der Regelung des Bundes richten.

Längere Ausführungen über die Situation machte dann Ministerialdirigent Dr. Brunner. Er betonte unter anderem, im Interesse einer reibungslosen Zusammenarbeit zwischen Bayern und Bund sei es zweckmäßig, hier die gleiche Regelung zu treffen, also diese Angelegenheiten dem Ministerium für Wirtschaft und Verkehr zu übertragen. Daß die Polizeiexekutive selbstverständlich beim Innenministerium sein muß, bestreite niemand. Bisher seien zwar die technischen Belange in der Hauptsache im Verkehrsministerium bearbeitet, dann aber im wesentlichen vom Innenministerium wahrgenommen worden. Diesem unerfreulichen Zustand wolle der Absatz 2 ein Ende machen.

Abgeordneter Dr. Anker Müller vertrat noch einmal seinen bereits dargelegten Standpunkt, daß die Sicherheitsfragen des Verkehrs immer vom Innenministerium behandelt worden seien. Es sei ohne weiteres möglich, die notwendigen Fachkräfte des Verkehrsministeriums in das Innenministerium zu versetzen.

Ministerpräsident Dr. Ehard bat gerade auf Grund der Ausführungen des ehemaligen Herrn

(Kiene [SPD])

Innenministers dringend, den Vorschlag der Regierung anzunehmen, weil man sonst aus dem ewigen Streit um die Zuständigkeiten nicht herauskomme. Die Frage, ob eine Angelegenheit die Sicherheit des Straßenverkehrs betrifft oder eine allgemeine Straßenverkehrssache ist, werde nämlich immer wieder auftauchen. Dieser Streit um die Federführung müsse einmal aufhören. Die Mitwirkung des Innenministeriums sei durch die ausdrückliche Forderung gesichert, daß in grundsätzlichen Fragen nur im Einvernehmen mit dem Innenministerium entschieden werden darf.

Sodann wurde der Antrag des Berichterstatters, den Absatz 2 zu genehmigen, mit 14 gegen 9 Stimmen bei 2 Stimmenthaltungen angenommen.

Zu Absatz 3 beantragte der Berichterstatter unter Bezugnahme auf die Begründung Zustimmung, der Mitberichterstatter Ablehnung.

Abgeordneter Zillibiller beantragte auf Grund der vom Kollegen Junker und ihm eingangs gemachten Ausführungen die Streichung des Absatzes 3. Die Folge davon sei, daß die Verwaltung und der Betrieb der staatlichen Schifffahrt auf das Wirtschaftsministerium übergeht.

Dieser Antrag wurde mit 13 gegen 9 Stimmen angenommen.

Der Absatz 4 wurde mit 14 gegen 8 Stimmen bei 2 Stimmenthaltungen angenommen.

Des weiteren wurden angenommen § 2 Absatz 1 mit 16 gegen 7 Stimmen bei einer Stimmenthaltung, Absatz 2 mit 16 gegen 7 Stimmen bei 2 Stimmenthaltungen und Absatz 3 mit 17 gegen 6 Stimmen bei einer Stimmenthaltung.

§ 3 wurde mit 16 gegen 7 Stimmen bei 2 Stimmenthaltungen, § 4 mit 16 gegen 9 Stimmen bei 1 Stimmenthaltung, § 5 mit 16 gegen 7 Stimmen bei 2 Stimmenthaltungen, und § 6 und § 7 mit 16 gegen 8 Stimmen bei 1 Stimmenthaltung angenommen.

Der Tag des Inkrafttretens ist durch das Plenum festzusetzen.

Ich bitte Sie im Namen des Rechts- und Verfassungsausschusses, seinen Beschlüssen beizutreten und das Gesetz in der vorgeschlagenen Form zu genehmigen.

(Abg. Op den Orth: Zur Geschäftsordnung!)

Präsident Dr. Hundhammer: Zunächst wird die Frage zu erörtern sein, ob das Gesetz als solches verabschiedet werden kann, nachdem der Haushaltsausschuß, der ja auch zur Mitberatung in dieser Materie zuständig ist, erklärt hat, er wolle erst die grundsätzliche Entscheidung über die Aufrechterhaltung oder Aufhebung des Verkehrsministeriums im Plenum abwarten und sich erst dann mit der Gesetzesmaterie befassen. Die wesentliche Entscheidung wird ohnehin die sein: Wird das Ministerium aufgehoben und dem grundsätzlichen Vorschlag des Herrn Ministerpräsidenten zugestimmt oder nicht? Das möchte ich zu der Schlußbemerkung des Berichterstatters hier anfügen.

Nun hat sich zur Geschäftsordnung gemeldet der Herr Abgeordnete Op den Orth. Ich erteile ihm das Wort.

Op den Orth (SPD): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Wir haben als Abgeordnete das Recht, von unseren Berichterstattern objektive Berichte zu verlangen. Ich habe festgestellt, daß wir einen unerhört einseitigen Bericht bekommen haben, und ich möchte darauf aufmerksam machen, damit das in Zukunft verhindert wird. Die Ausführungen der Gutachter im Ausschuß sind vom Berichterstatter sehr genau gebracht, die hervorragende Argumentation des Herrn Ministerpräsidenten und des Abgeordneten Pichler dagegen mit je zwei Sätzen abgetan worden.

(Zuruf: Hört, hört!)

Präsident Dr. Hundhammer: Zur Geschäftsordnung erteile ich das Wort dem Herrn Abgeordneten Michel als dem vermutlich angegriffenen Berichterstatter:

Michel (CSU): Ich möchte mich dagegen verwahren, daß ich unsachlich berichtet hätte. Ich darf daran erinnern, daß ich die Fachleute ausführlich habe zu Wort kommen lassen und daß ich bezüglich der Erklärungen der Abgeordneten gefragt habe, ob Sie damit einverstanden sind, daß ich es kurz mache. Der Bericht selber umfaßt 67 Seiten; ich könnte jetzt noch berichten, wenn ich alles vorgelesen hätte. Ich glaube, daß ich den Bericht auf das Wesentliche zusammengedrängt habe. Die Mitglieder des Hohen Hauses haben die Möglichkeit, jetzt zu sprechen. Ich bin überzeugt, wenn ich nur heruntergelesen hätte, würden von den sehr geehrten Damen und Herren nur noch wenige wissen, was in dem Bericht alles enthalten ist. Meines Erachtens habe ich das Wichtigste gebracht.

(Zuruf: Aber Sie sollen proportional die Ausführungen bringen!)

Präsident Dr. Hundhammer: Es dürfte wohl nicht zweckmäßig sein, diese Auseinandersetzung jetzt fortzuführen. Wenn es notwendig ist, wäre in dem betreffenden Ausschuß einmal über die Sache zu sprechen; dann müßte auch das volle Stenogramm nachgeprüft werden. Ich bitte, damit einverstanden zu sein. Die Debatte untereinander möchte ich im Augenblick nicht zulassen.

(Abg. Op den Orth: Ein Vorschlag zur Geschäftsordnung!)

— Zur Geschäftsordnung Herr Abgeordneter Op den Orth!

Op den Orth (SPD): Damit wir eine Diskussionsgrundlage bekommen, möchte ich bitten, die Ausführungen des Herrn Ministerpräsidenten nachträglich aus dem Protokoll zu verlesen.

Präsident Dr. Hundhammer: Dann müßten die Gutachten auch verlesen werden;

(Abg. Op den Orth: Die sind verlesen worden!)

das geht doch wohl allzu weit.

(Präsident Dr. Hundhammer)

Es ist ein Vorschlag gemacht worden, über den ich abstimmen lassen muß. Ich verweise aber auf die Konsequenzen bezüglich des ganzen Protokolls. Wer dem Antrag Op den Orth zustimmt, wolle sich vom Platz erheben. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Das letztere ist die Mehrheit; der Antrag ist abgelehnt.

Im Rahmen der beginnenden Aussprache erteile ich nunmehr das Wort dem Herrn Staatsminister der Finanzen.

Zietsch, Staatsminister: Hohes Haus! Im Zusammenhang mit diesem Problem ist auch die Frage möglicher **Einsparungen** aufgeworfen worden. Nach unseren Berechnungen sind im Laufe der Zeit Einsparungen von einer halben Million D-Mark möglich. Davon entfallen etwa 300 000 DM auf Besoldungen für die Beamten und Angestellten infolge Wegfalls von etwa 50 Prozent, weil nämlich ein Teil der Beamten zu ihrer Stammbehörde, zur Bundesbahn beispielsweise, zurücktritt oder Beamte und Angestellte an anderer Stelle verwendet werden können. Wir haben ja immer wieder einen Neueinstellungsbedarf infolge des Ausscheidens wegen Alters usw. Es besteht also eine Eingliederungs- und Umgliederungsmöglichkeit. Ferner werden etwa 50 000 DM infolge Wegfalls der Bewirtschaftungskosten für Dienstgrundstücke und Diensträume, der Mieten hauptsächlich, eingespart werden können, weitere 75 000 DM durch Verminderung der sächlichen Ausgaben. Weitere Einsparungen, die allerdings im Augenblick nicht beziffert werden können, werden eintreten durch einen Anschluß der Straßenverkehrsdirektionen an die Zweigstellen der Oberfinanzdirektionen und der sechs Straßenverkehrshauptämter an die Regierungen. Diese Einsparungen werden zweifellos bei den Überlegungen mit eine Rolle spielen müssen.

Die andere Frage haben auch die beiden Herren Berichtersteller schon dargestellt. Im § 1 Absatz 3 des Regierungsentwurfs ist vorgesehen, daß die Verwaltung und der Betrieb der **staatlichen Schifffahrt** auf den staatlichen Gewässern auf das Staatsministerium der Finanzen übertragen werden soll. Bei den staatlichen Gewässern handelt es sich in diesem Fall um den Ammersee und den Würmsee. Die Beschlüsse der beiden Ausschüsse, des Wirtschaftsausschusses und des Rechts- und Verfassungsausschusses, stehen sich entgegen. Auf Grund des Beschlusses des Rechts- und Verfassungsausschusses hat das Staatsministerium der Finanzen schon mit Schreiben vom 28. November 1951 an den Herrn Präsidenten des Bayerischen Landtags gebeten, diese Angelegenheit noch dem Ausschuß für den Staatshaushalt zuzuleiten. Wir haben unsere Bitte damit begründet, daß die Verwaltung und der Betrieb der staatlichen Schifffahrt auf dem Königs- und auf dem Tegernsee schon unter der Aufsicht des Staatsministeriums der Finanzen von der Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen geführt wird und daß die nach der Regierungsvorlage geplante Zusammenfassung der staatlichen Schifffahrt beim Staatsministerium der Finanzen, die ein rationelleres Wirtschaften erreichen soll,

nach Streichung des Absatzes 3 des § 1 unmöglich ist. Ferner ist in unserem Schreiben betont, daß diese Zusammenfassung auch im Sinne des Landtagsbeschlusses vom 5. April 1951 liegt; damals wurde die Staatsregierung um Vorschläge ersucht, inwieweit eine Koordinierung und Zusammenfassung von staatlichen Betrieben und Beteiligungen möglich ist.

(Sehr richtig! bei der SPD)

Die Schifffahrt auf dem Königssee und dem Tegernsee im Bereich des Staatsministeriums der Finanzen hat im Rechnungsjahr 1949 einen Zuschuß von lediglich 2899 DM erfordert, bereits im Rechnungsjahr 1950 aber einen Überschuß von 136 241 DM erbracht. Im Rechnungsjahr 1951 wird diese Schifffahrt mit einem noch besseren Ergebnis abschließen. Demgegenüber betrug der Zuschuß für die staatliche Schifffahrt auf dem Würmsee und dem Ammersee im Rechnungsjahr 1950 80 000 DM, im Rechnungsjahr 1951 164 000 DM; im Rechnungsjahr 1952 wird er voraussichtlich die 300 000-Mark-Grenze übersteigen.

(Zuruf des Abg. Op den Orth)

Dabei wurde im Gegensatz zu der Schifffahrt auf dem Königssee und dem Tegernsee für die Schifffahrt auf dem Ammersee und dem Würmsee erst zum 1. April 1951 die kaufmännische Buchführung eingerichtet; der wahre Verlust, allein schon durch die Abschreibungen, ist nicht unbeträchtlich höher. Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung und auch der Verwaltersersparnis erscheint es deshalb geboten, die staatliche Schifffahrt in einer Hand zusammenzufassen.

Die Schifffahrt auf den staatlichen Gewässern ist durch § 4 der Verordnung über die Aufhebung des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten aus dem Jahre 1920 seinerzeit auf das Staatsministerium der Finanzen übertragen worden. Auch nach der Verordnung über die Staatsministerien vom Jahre 1932 gehörte die Verwaltung der staatlichen Erwerbsunternehmungen, der staatlichen Bäder und der staatlichen Schifffahrt zum Aufgabenkreis des Staatsministeriums der Finanzen. Erst durch die Gründung des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten im Jahre 1946 ist die staatliche Schifffahrt auf dem Ammersee und Würmsee dem Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten übertragen worden.

Meine Damen und Herren, ich wollte diese Feststellung nur treffen, damit Sie in der Lage sind, die Dinge richtig zu beurteilen. Ich möchte Sie bitten, dem Antrag des Wirtschaftsausschusses Ihre Zustimmung zu geben, der die Regierungsvorlage angenommen hat. — darüber wird ja noch Bericht erstattet werden —, also der Beschlußfassung des Rechts- und Verfassungsausschusses nicht zu folgen, und zwar mit Rücksicht auf die notwendige Wirtschaftlichkeit, die gerade bei der staatlichen Schifffahrt erzielt werden muß und die bei Zusammenfassung in einer Hand wohl auch möglich sein wird.

Präsident Dr. Hundhammer: In der Rednerliste ist als erster gemeldet der Herr Abgeordnete Michel; ich erteile ihm das Wort.

Michel (CSU): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Der Bayerische Landtag ist heute aufgerufen, gleich einem Ärztekollegium darüber zu entscheiden, ob dem Patienten, dem bayerischen Staat, ein Glied abgeschnitten werden soll oder nicht.

(Oho-Rufe und Widerspruch vor allem bei der SPD)

Sie selbst müssen darüber befinden, ob das, was vom bayerischen Staat gelöst werden soll, überflüssig ist wie der sprichwörtliche Kropf oder ob es eine Institution ist, die dem Lande Bayern etwas zu geben und zu sagen hat.

Wenn wir uns darüber unterhalten, ob wir eine Behörde auflösen wollen oder nicht, so müssen wir uns verschiedene Gesichtspunkte vergegenwärtigen. Wir müssen einmal fragen: Was wurde in der abgelaufenen Zeit mit dieser Institution erreicht? Hat sie sich bewährt? Hat sie ihren Sinn und Zweck erfüllt? Zum anderen müssen wir auch von der Gegenwart in die Zukunft blicken.

Der bayerische Staat ist auf Grund seiner Lage, seines **geschlossenen Verkehrsgebiets**, gehalten gewesen, den Verkehrsproblemen schon seit geraumer Zeit besonders aufgeschlossen gegenüberzutreten. Ich darf daran erinnern, daß die Straßen nach dem Süden, nach dem Westen und nach dem Osten sich einst alle in unserem Vaterlande kreuzten und von hier aus in aller Herren Länder führten. Aber ich möchte gar nicht so weit zurückgehen, sondern mich auf die modernere Zeit beschränken. Es mag zirka 150 Jahre her sein, daß der bayerische Staat sich mit Verkehrsproblemen ernstlich befassen mußte. Der bayerische Staat hat diese Probleme in hervorragender Weise zu lösen gewußt, so daß er sich im Kranz der deutschen Länder einer wirklich hervorragenden und ausgezeichneten Stellung erfreute; allenthalben wurde sein Bemühen um die Regelung und Lösung der Verkehrsprobleme gern und offen anerkannt. Das Bestreben Bayerns, die Verkehrsprobleme zu regeln, führte im Jahre 1903 zur Gründung eines **eigenen bayerischen Verkehrsministeriums**. Die Entwicklung des Verkehrsministeriums war so günstig, daß man mit der Verordnung vom 18. Dezember 1906 eine weitere Förderung dieses Ministeriums beschloß. Welche Bedeutung man dem Verkehrsministerium in Bayern beigemessen hat, mögen uns Heutigen, die wir diese Zeit um 1906 nicht mehr erlebten oder nicht mehr genau in Erinnerung haben, und den Nachfolgern die Ruinen des Gebäudes des Verkehrsministeriums zeigen. Denn man hätte nicht einen solchen Prachtbau hingestellt, wenn man die Verkehrsprobleme in Bayern als etwas betrachtet hätte, was von jedem X-beliebigen auch gelöst werden kann. Das Verkehrswesen Bayerns blühte bis zum Jahre 1920. Die **Weimarer Verfassung** hat bestimmt, daß die **Eisenbahn Reichssache** sei. Mit dem Staatsvertrag von 1920 kamen die Bahnen an das Reich, und damit wurde leider auch das Verkehrsministerium aufgelöst.

(Abg. Dr. Baumgartner: Ohne Bezahlung!)

— Sehr richtig, Herr Kollege Dr. Baumgartner! Bayern hat seine Staatsbahnen, die einen Wert von 3,5 Milliarden Goldmark repräsentierten, hingegeben, ohne bis heute einen Pfennig Gegenleistung erhalten zu haben.

(Abg. Op den Orth: Wir haben heute die Bundesbahn!)

— Entschuldigen Sie, Herr Kollege, wenn ich etwas hingebe, muß ich eine Gegenleistung bekommen. Das ist doch ganz klar. Und wenn der bayerische Staat etwas gibt, was aus seinem Vermögen, aus den Steuergeldern seiner Untertanen geschaffen ist, muß ihm eine Gegenleistung gegeben werden.

(Abg. Op den Orth: Das steht jetzt nicht zur Debatte!)

— Ich will Ihnen sagen, daß das auch wesentlich ist. Hätten wir 1920 das Verkehrsministerium nicht aufgelöst, dann wäre es wahrscheinlich nicht passiert, daß der Staatsvertrag von 1920 in den Wirren der nachfolgenden Zeit in Vergessenheit geraten ist und man heute im Finanzministerium sagt: Wir haben leider keine Unterlagen mehr.

(Ministerpräsident Dr. Ehard: Das Verkehrsministerium ist heute noch da!)

Das Verkehrsministerium ist 1920 aufgelöst worden, und damit ging alles unter. Die Staatsverträge kamen an das Finanzministerium als „ferner liefern“. 1924 ist auch vom Reich anerkannt worden, daß Bayern als Verkehrsfaktor wesentlich ist. Darum hat man den Bayern ein Äquivalent gegeben und eine Zweigstelle des Reichsverkehrsministeriums in Bayern errichtet, die dann 1934 durch die Gruppenverwaltung Bayern aufgelöst wurde. 1935 ist die Gruppenverwaltung Bayern untergegangen durch das Bestreben Hitlers, die Länder mit dem Reich gleichzuschalten.

Aber kaum war Bayern wieder selbständig, wehrte es sich dagegen, daß man ihm sein Verkehrsministerium mehr oder weniger abgedrückt hat, daß es sein Verkehrsministerium den Verhältnissen opfern mußte. Man hat 1945 wieder ein Verkehrsministerium ins Leben gerufen.

(Zurufe)

Wer zwingt uns heute, das Verkehrsministerium zu opfern? Sind wir schon so weit davon entfernt, die Belange und Interessen unseres Staates wahrzunehmen, daß wir die Wichtigkeit des Verkehrs nicht mehr sehen?

(Abg. Op den Orth: Die Herren im Verkehrsministerium haben doch seit Monaten keine Arbeit mehr!)

— Ich glaube, Herr Kollege, daß Sie falsch unterrichtet sind. Ich werde in den weiteren Ausführungen noch darauf zurückkommen.

(Verschiedene Zurufe von der SPD)

— Wenn Sie haben wollen, daß ich schnell zu Ende komme, dürfen Sie mich nicht dauernd unterbrechen. Sie können stundenlang schreien. Ich rede so lange, bis ich fertig bin.

(Abg. Op den Orth: Der Stoff geht bald aus!)

(Michel [CSU])

Ich darf daran erinnern, daß es nicht Zufall, sondern die **Aufgeschlossenheit Bayerns** war, das im Jahre 1835 die erste Bahn auf dem Kontinent errichtet hat. Wenige Jahre später hat man bereits eine größere Strecke gebaut.

(Zurufe)

— Die erste Bahn in Deutschland ist von Nürnberg nach Fürth gegangen.

(Zuruf aus der Mitte: Also nicht Bayern, Nürnberg! — Abg. Dr. Haas: Das ist schon 117 Jahre her!)

— 1835 war Nürnberg bei Bayern. Aber das gehört zur Geschichte, und bayerische Geschichte ist bei manchem Abgeordneten anscheinend Glückssache.

(Abg. Dr. Haas: Das war vor 117 Jahren!)

Gerade auf diese Entwicklung können wir stolz sein. Herr Kollege Dr. Haas, wir können zeigen, daß wir auf diesem Gebiet etwas Positives geleistet haben.

(Abg. Dr. Haas: Vor 117 Jahren!)

Später haben wir die Bahn von München nach Augsburg gebaut,

(Abg. Dr. Haas: Vor 110 Jahren!)

die auch ein bedeutender Fortschritt damals war. Aber nicht nur auf die Eröffnung von Bahnstrecken hat man in Bayern Wert gelegt, auch die **technischen Errungenschaften**, die Bayern auf dem Verkehrssektor geschaffen hat, sind wesentlich. Ich darf darauf hinweisen, daß Bayern das erste Land war — Herr Kollege Dr. Haas wird gleich die Jahreszahl nennen —, das dazu überging, daß die Schienen, die ursprünglich nur 32 Meter lang waren, zusammengeschweißt wurden, so daß es heute Strecken von 10 km Länge gibt. Das wirkt sich auf die Fahrverbindungen aus. Ich könnte Ihnen auch Beispiele aus dem Lokomotivenbau aufzeigen. Bayern hat auch die ersten Postomnibusse in Betrieb gesetzt.

(Zuruf: Und die Postkutschel)

— Die Postkutschen sind auch in Süddeutschland zuerst gelaufen, aber über die Postkutschen reden wir nicht. Ich spreche von der modernen Zeit.

(Zuruf)

— Ich bin auch noch mit der Postkutsche gefahren.

(Abg. Dr. Haas: Zur Sache!)

Ich darf daran erinnern, daß nicht nur die Postomnibusse, sondern auch der Selbstwählverkehr hier in Bayern, und zwar in München, erfunden wurde. Wissen Sie die Jahreszahl, Herr Kollege Dr. Haas? Das ist 25 Jahre her, es war im Jahre 1925. Das wissen Sie nicht; ich kann das verstehen, weil es neueren Datums ist.

Als man im Jahre 1945 in Bayern wieder ein Verkehrsministerium geschaffen hatte, hat man sich Problemen zugewendet, die diese Zeit erforderte. Ich darf daran erinnern, daß das Rollfeld in München-Riem auf Betreiben des Verkehrsministeriums

geschaffen wurde. Es ist im Augenblick eines der besten Rollfelder, die in Deutschland überhaupt existieren. Dann wurde die Elektrifizierung der Bahnstrecke Nürnberg—Regensburg und der Strecke Regensburg—Coburg auf Betreiben des Verkehrsministeriums durchgeführt. Ich erinnere ferner an den **Aufbau der Bahnhöfe**. Denken Sie nur an den Starnberger Bahnhof in München und an den Teilaufbau des Hauptbahnhofs! Das Verkehrsministerium hat im Zusammenwirken mit dem Finanzministerium die Mittel dafür beschafft, daß München doch einen einigermaßen repräsentativen Bahnhof bekam. Ich darf weiter daran erinnern, wie sehr sich Herr Ministerpräsident Dr. Ehard als Verkehrsminister dafür eingesetzt hat, daß der Flughafen in Nürnberg aufgebaut wird.

(Abg. Op den Orth: Das hat der Ministerpräsident getan!)

— Als Verkehrsminister. Ich weiß nicht, wo Sie ihn auseinanderschneiden wollen. Es ist ganz klar, daß bei großen Aktionen der Ministerpräsident nicht nur gehört, sondern auch eingeschaltet wird. Das wird bei allen Ministerien so sein.

(Abg. Junker: Das wird er auch in Zukunft tun!)

Herr Kollege Kiene hat heute bei seiner Berichterstattung ausgeführt, der Rechts- und Verfassungsausschuß sei zu der Überzeugung gekommen, das bayerische Verkehrsministerium habe keine Zukunft mehr. Ich darf diejenigen Kollegen, die mit mir im Wohnungs- und Siedlungsausschuß des alten Landtags waren, daran erinnern, wie wir mit der Bundesbahn wegen des Vorortverkehrs für die Großstädte München und Nürnberg gekämpft haben und wie kaltschnäuzig man uns behandelt hat. Man erklärte uns, nur Millionenstädte hätten Anspruch auf einen Vororttarif. Ich glaube, im Interesse unserer arbeitenden Bevölkerung in der Umgebung Münchens wäre eine billige und schnelle Beförderung von der Wohnung außerhalb Münchens zur Arbeitsstätte in München unbedingt zu fordern und zu begrüßen.

Ich darf die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses daran erinnern, wie sehr wir uns schon mit dem Problem der **Autobahn Nürnberg—Frankfurt** beschäftigten, wie wir immer besorgt sein müssen, daß die brennenden **Straßenprobleme** in unserem Land einer Lösung zugeführt werden. Ich darf an die vielen Autobahnen erinnern, deren Weiterführung eingestellt wurde. Aufgabe des Verkehrsministeriums ist es, dafür zu sorgen, daß diese angefangenen Strecken endlich der Vollendung zugeführt werden.

(Abg. Op den Orth: Im Verkehrsministerium sitzt kein Straßenbauer)

— Ich habe nicht gesagt, daß das Verkehrsministerium in Zukunft nicht mehr Kompetenzen haben soll, sondern lediglich, daß diese Aufgaben vom Verkehrsministerium gelöst werden müssen. Ich darf darauf aufmerksam machen, daß unsere Bundesstraßen sich in einem argen Zustand befinden. In erster Linie wäre es wieder Aufgabe eines Ver-

(Michel [CSU])

kehrministeriums, daß die notwendigen Instandsetzungsarbeiten durchgeführt werden.

(Abg. Junker: Die hat es gegeben; warum sind sie so schlecht?)

— Leider hat das Verkehrsministerium nicht die Zuständigkeiten besessen, die es hätte haben müssen, um die Verkehrsprobleme zu lösen. Ich möchte dazu noch bemerken, man sollte nicht immer den Fehler machen und annehmen, daß Verkehrsministerium gleich Eisenbahnministerium ist. Der Verkehr spielt sich heute auf der Schiene, der Straße, in der Luft und auf dem Wasser ab. Meiner Ansicht nach müßten die Verkehrsprobleme, die ein Land von dem Ausmaß Bayerns berühren, von Bayern selbst in die Hand genommen und einer Lösung zugeführt werden.

Ich darf ferner daran erinnern, daß wir noch dafür sorgen müssen, unsere **Bahnen** weiterhin zu **elektrifizieren**. Ich denke dabei an die Strecke Mering—Weilheim. Die Teilstrecke Augsburg—Mering ist bereits elektrifiziert. Ich denke weiter an die Strecke Dachau—Ingoistadt. Gerade diese Probleme sind für uns, die wir weit von der Kohle entfernt sitzen, sehr wichtig. Ich darf daran erinnern, daß nach dem Zusammenbruch vor allem in Bayern die Züge ausgefallen sind, weil wir die Kohle aus dem Ruhrgebiet nicht haben herbekommen können. Soweit die Strecken elektrifiziert waren, hatten die Züge viel weniger Verspätungen aufzuweisen.

Weiter darf ich auf das alte Problem der Fernpaßbahn von Augsburg über Schongau nach Bozen und Meran hinweisen, mit dem wir uns auch im Wirtschaftsausschuß beschäftigen mußten. Mit diesem Problem hat man sich schon vor dem ersten Weltkrieg befaßt. Es bedarf schwerer und intensiver Verhandlungen, um es zu einem Ziel zu bringen. Für Schwaben würde es eine wesentliche Frachtverbilligung im Verkehr mit den italienischen Märkten zur Folge haben.

(Abg. Junker: Die Queralpenstraße ist wichtiger!)

— Ob die Queralpenstraße wirtschaftlich ebenso wichtig ist? Sie ist wohl für den Fremdenverkehr wesentlich, aber das ist eine zweite Sache. Ich will heute nur zu den großen Problemen Stellung nehmen, die uns wirtschaftlich berühren. Die Queralpenstraße, Kollege Junker, wäre zweifellos zu begrüßen, und ich hätte nichts dagegen, wenn sie vollendet würde.

Ich darf nochmals auf die Rechte aus dem **Staatsvertrag** aufmerksam machen. Das Verkehrsministerium allein wird dieses schwierige Problem nicht lösen können, aber es wird mit Ameisenfleiß alles das zusammentragen müssen,

(Heiterkeit)

was der Regierungschef, Ministerpräsident Dr. Ehard, an Material benötigt, um die bayerischen Ansprüche entsprechend durchdrücken zu können. Im Staatsvertrag — Sie mögen lachen, soviel Sie wollen; das Problem ist ernst, ernster vielleicht als Sie

annehmen — wurde uns zugesichert, daß wir für verkehrsgünstig gelegene Gebiete **Frachtermäßigungen** erhalten. Sehen Sie sich doch heute einmal die Gebiete in der Oberpfalz an, die früher die Kohle aus Schlesien oder aus der Tschechoslowakei bezogen haben! Diese Gebiete müssen ihre Kohle heute aus dem Ruhrgebiet beziehen und dafür ungeheuer Frachten bezahlen. Sie sind kaum mehr in der Lage, konkurrenzfähig zu bleiben. Unsere Rechte aus dem Staatsvertrag werden mit Füßen getreten. Man beachtet sie nicht und gewährt uns nicht die Frachtvergünstigungen, die wir notwendig haben. Daß wir heute aus Oberschlesien keine Kohlen mehr bekommen, dürfte doch nicht die Schuld Bayerns sein.

Ich darf Sie weiter daran erinnern, wie wesentlich es für uns ist, durch ein Verkehrsministerium Einfluß auf die **Fahrplangestaltung** zu bekommen. Denken Sie ferner an den Ausbau der Wasserstraßen, an die Schiffbarmachung der Unteren Isar, an den Bau des Rhein—Main—Donau—Kanals! Denken Sie daran, wie schlecht Bayern in diesem Falle mit Mitteln bedacht wurde, während für andere Länder Mittel in reichem Maße zur Verfügung standen! Bayern hat für dieses wirklich große Projekt im letzten Jahr nur 10 Millionen D-Mark erhalten.

Über den Ausbau der **Flugplätze** ist schon gesprochen worden. Sie wissen alle, daß wir vielleicht in Deutschland wieder dazu kommen, die eine oder andere Fluglinie selbst einzurichten und selbstständig zu unterhalten. Es ist deshalb wichtig, daß entsprechende Verhandlungen geführt werden, und daß man nicht nur — wie der Herr Ministerpräsident ganz richtig gesagt hat — auf dem Stuttgarter Flugplatz landet, sondern daß auch die bayerischen Flugplätze angefliegen und bedient werden.

Ich denke dann an das **Kraftfahrzeugwesen**, das einen bedeutenden Bestandteil unseres Verkehrs wesens darstellt. Bedenken Sie, daß mehr als 600 000 Kraftfahrzeuge in Bayern zugelassen sind. Mit der Zulassung allein ist es schließlich nicht getan. Sie bedürfen auch einer Überprüfung und Überwachung.

Ich erinnere dann an die Probleme der **Verkehrspolizei**.

(Abg. Hagen Lorenz: Ist das Verkehrsministerium daran schuld?)

— Wenn Sie wollen, können Sie in Bayern mit drei Ministerien auskommen. Sie können alle zusammenlegen; Sie brauchen nur das Innenministerium, das Finanzministerium und das Kultusministerium. Sie können den Landtag auflösen und von Bonn Staatssekretäre an Stelle der Minister einsetzen lassen. Das haben wir schon gehabt. Ob es billiger kommt, ist die zweite Frage. Der Herr Seeling hat ganz richtig erklärt: Machen Sie einmal den Anfang mit dem Zusammenlegen von Ministerien, dann kommen die anderen Ministerien nach. Herr Ministerpräsident Dr. Ehard hatte recht, wenn er sagte, ob der Zentralismus billiger kommt als der Föderalismus, müsse erst einmal bewiesen werden.

Es ist daran zu denken, daß wir gar keinen Einfluß auf die Werbung durch die **Briefmarke**

(Michel [CSU])

haben. Das ist ein Gebiet, dessen Tragweite sich diejenigen nicht bewußt sind, die es nicht überprüft haben. Wir haben uns auch im Ausschuß für Wirtschaft und Verkehr damit befassen müssen.

Ich darf daran erinnern, daß in absehbarer Zeit mit dem **Fernsehen** zu rechnen ist. Als Bayern einst auf diesem Gebiet selbständig war, war es hierin bahnbrechend; nun, da die Sache vom Bund aus geregelt ist, sind wir bereits im Hintertreffen. Sie konnten dieser Tage in der Zeitung lesen: **Fernsehen 1953** — Bayern kommt später daran. Das ist ein typisches Beispiel dafür, wie man es versteht, Bayern hintanzusetzen, wenn es nicht selbst die Initiative ergreifen kann.

Interessant ist, daß der derzeitige Bundesverkehrsminister und sein Staatssekretär es außerordentlich bedauern würden, wenn Bayern sein Verkehrsministerium auflassen würde. Das mag paradox klingen, wenn man bedenkt, daß jedes Bundesministerium doch das Bestreben hat, möglichst viel Macht an sich zu ziehen. Der Bundesverkehrsminister ist aber so verantwortungsbewußt, um sich darüber klar zu sein: Je größer ein Apparat ist, um so schwerfälliger ist er und um so mehr Fehler werden gemacht; je kleiner er ist, um so wendiger ist er und um so besser kommt man zum Ziel und erreicht das, was man im Interesse des Verkehrs und der Wirtschaft erreichen will.

Ich darf daran erinnern, daß der Ministerpräsident von Nordrhein-Westfalen, der ja mehr zum Zentralismus als zum Föderalismus neigt — er hat schon einmal geäußert, wir brauchen überhaupt keine Minister, wir kommen mit Staatssekretären durch —, auch sein Verkehrsministerium mit dem Wirtschaftsministerium zusammengelegt hat, aber dann aus einem Saulus ein Paulus wurde. In kurzer Zeit mußte dieser zentralistisch eingestellte Mann bekennen: Ich habe mich geirrt; wir haben in Nordrhein-Westfalen einen großen Fehler gemacht, als wir das Verkehrs- und Wirtschaftsministerium zusammengelegt haben; wir hätten das besser unterlassen, aber wir werden nach Mitteln und Wegen suchen, um die beiden Ministerien bald wieder zu trennen. Ich glaube, es ist im Interesse unseres Landes, wenn wir eine **oberste Verkehrsbehörde** haben, die die Länderprobleme viel besser lösen kann, als wenn sie zentralistisch oder nebenbei im Lande behandelt werden.

Auch die verfassunggebende Landesversammlung hat sich seinerzeit klar und deutlich zur Notwendigkeit eines Verkehrsministeriums bekannt. Ich darf nochmals an die Ausführungen des Berichterstatters und des Mitberichterstatters von damals, unseres hochverehrten Herr Ministerpräsidenten und des Herrn stellvertretenden Ministerpräsidenten, erinnern, die sich damals schärfstens dagegen verwahrten, daß der Bayerische Landtag jemals dazu käme, ein Ministerium aufzulösen. Der stellvertretende Ministerpräsident Dr. Hoegner hat damals erklärt: Wenn Bayern ein Ministerium auflöst, würde der Bayerische Landtag seine Aufgabe verkennen.

Sorgen Sie bitte dafür, daß unser Bayernland nicht geschwächt wird und daß wir auf dem wesentlichsten und wichtigsten Gebiet, dem Verkehrsgebiet, nicht abseits stehen. Denken Sie bitte daran: In München soll 1953 die große **Verkehrsausstellung** stattfinden. Und heute, ein Jahr zuvor, wollen wir unsere Mißachtung aussprechen und das Verkehrsministerium auflösen! Ich bitte Sie, daran zu denken, je stärker ein Land ist, um so sicherer und ruhiger wird es durch eventuelle Krisenzeiten gehen. Mögen wir die Länder stark machen, um einen kräftigen Bund zu haben!

(Bravo! und Beifall bei einem Teil der CSU und bei der BP)

Vizepräsident Hagen: Das Wort hat der Herr Abgeordnete Dr. Geiselhöringer.

Dr. Geiselhöringer (BP): Meine Damen und Herren! Der Herr Kollege Op den Orth wird meine Ausführungen wahrscheinlich nicht in dem Sinne finden, wie er sie erwartet. Aber es tut mir leid, wenn ich ihn enttäuschen müßte.

(Zuruf von der SPD: Tun Sie das!)

Das Gespenst der Auflösung des Verkehrsministeriums spukt schon seit etwa vier Jahren im Lande umher.

(Abg. Dr. Korff: Das arme Gespenst! Vier Jahre! — Heiterkeit)

Damals war es die FDP,

(Abg. Dr. Korff: Die böse!)

die im Landtag Antrag auf Auflösung gestellt hat. Darauf werde ich noch kommen. Die FDP hat aus ihrer zentralistischen Überzeugung nie ein Hehl gemacht. Das kann ich ehren und verstehen und ich bin ihr deshalb auch gar nicht böse, wenn ich mich ihr auch nicht anschließen kann.

Nun hat sich aber seit dem Jahr 1948 manche Wendung vollzogen. Der Herr Kollege Michel hat soeben davon gesprochen, daß aus einem Saulus ein Paulus geworden ist. Das gilt auch hier. Wir haben neulich gehört, daß im nächsten Jahr in München eine sehr interessante Ausstellung zu sehen sein wird, und zwar als eine Halbjahrhundertfeier der **Gründung des ersten bayerischen Verkehrsministeriums**. Ich kann mir zu dieser Verkehrsausstellung keinen besseren Auftakt denken als den, den wir heute erleben werden, nämlich den Beschluß des Bayerischen Landtags, das bayerische Verkehrsministerium aufzulösen.

(Sehr richtig! bei der BP)

Vor 1950 stand die Mehrheit der Fraktionen des damaligen Landtags, die auch heute noch hier vertreten sind, auf dem Standpunkt, den Antrag der FDP könne man keinesfalls mitmachen. Ich werde Ihnen hernach einige Zitate vorlesen, die das bestätigen.

(Abg. Hagen Lorenz: Sie versprechen uns ja allerhand!)

— Sie brauchen keine Angst zu haben. Heute sagt man, man muß das Verkehrsministerium auflösen, und zwar aus zwei Gründen, die uns der Herr

(Dr. Geislhöringer [BP])

Ministerpräsident in der letzten Sitzung des Wirtschaftsausschusses im einzelnen klar dargelegt hat. Leider muß ich Ihnen sagen, er konnte mich nicht davon überzeugen, daß diese Gründe wirkliche Gründe und nicht bloß Vorwände sind; denn sie sind aus zwei Ursachen heraus herbeigeholt, deren eine so wenig Ehrlichkeit ist wie die andere. Die eine war die, daß man sagt, das Verkehrsministerium habe ohnehin nichts mehr zu tun.

(Zuruf von der FDP)

Man hat aber seit anderthalb Jahren, seit der Herr Ministerpräsident gleichzeitig Verkehrsminister ist, alles getan, um diese Zuständigkeiten auszuhöhlen. Das erinnert mich an den Elternmörder, der zuerst seine Eltern umgebracht und dann in der Verhandlung um mildernde Umstände gebeten hat mit der Begründung, er sei jetzt Doppelwaise.

(Heiterkeit)

So ist es hier auch. Der Herr Ministerpräsident hat mit Fleiß und Bedacht seit Jahr und Tag dem Verkehrsministerium alle Zuständigkeiten genommen, die es jemals gehabt hat und die es hätte haben sollen. Und jetzt sagt er: Das Ministerium hat ja gar nichts mehr zu tun. Daß dem nicht ganz so sein kann, werde ich Ihnen beweisen.

(Abg. Dr. Franke: Bonn hat doch die Aufgaben weggenommen, das sind doch Ihre Freunde! — Heiterkeit)

— Auf einmal!

(Abg. Dr. Franke: Natürlich!)

Dann wissen Sie mehr als wir. Ich werde bei Ihnen ein Privatissimum nehmen, damit ich Aufklärung bekomme. Ich habe das wirklich noch nicht gewußt.

Im November 1951 haben wir in diesem Haus gehört, welchen **Aufgabenbereich** das Verkehrsministerium haben soll. Ich darf das verlesen:

1. Mitwirkung bei der Bundesgesetzgebung unter besonderer Berücksichtigung der Landesinteressen;
2. Mitwirkung bei der Verwaltung der Verkehrszentralbehörden des Bundes;
3. Vertretung der Landesinteressen gegenüber den Zentralbehörden;
4. Vertretung der Belange der Verkehrsträger gegenüber dem Lande;
5. Gesetzgebung auf dem den Ländern vorbehaltenen Gebiet;
6. Durchführung der dem Lande unmittelbar obliegenden verkehrspolitischen und verwaltungsmäßigen Aufgaben auf dem Gebiete des Verkehrs;
7. Vertretung der Belange des Verkehrs gegenüber den Landesparlamenten.

Wenn diese Aufgaben ernst genommen werden — und sie müßten ernst genommen werden —, dann ist ein Verkehrsministerium wahrscheinlich auch ausgelastet. Auf der anderen Seite sind das Aufgaben, die ein — wie wir annehmen, schon voll aus-

gelastetes — Wirtschaftsministerium nicht nebenbei, so im Nebenberuf, auch übernehmen kann.

(Sehr gut! bei der Bayernpartei)

Das kann man sich an den fünf Fingern abzählen. Es ist nämlich in den letzten anderthalb Jahren noch schlimmer geworden, und nach weiteren anderthalb Jahren wird der Wirtschaftsminister sagen: Als Verkehrsminister habe ich überhaupt nichts mehr zu tun.

Der zweite Punkt sind die **Einsparungen**. Mit diesem Wort wirbt man natürlich um Popularität; denn das Volk erwartet Einsparungen. Man kann aber auch Einsparungen am verkehrten Platz machen und hier sind sie am verkehrten Platz. Ich habe schon einmal betont: Die Aufgaben des Verkehrsministeriums vertragen solche Einsparungen nicht; man könnte sie nur dann vertragen, wenn mit diesen Einsparungen wirklich ernst gemacht werden könnte.

Ein Beispiel von außerhalb Bayerns, das dem Herrn Ministerpräsidenten nicht erwünscht ist! Er hat dem Kollegen Michel Vorhaltungen gemacht, weil dieser einen Brief eines Professors aus Württemberg verlesen hat, und hat gesagt: Wir brauchen die anderen nicht, wir wissen das selber besser! Der Herr Ministerpräsident von Nordrhein-Westfalen, Arnold, hat mutig und ehrlich bekannt, er sehe heute ein, daß die Aufhebung des Verkehrsministeriums seines Landes, die er vollzogen hat, ein Fehler war. Er hat auch mutig erkannt und bekannt; daß die vermeintliche Einsparung gar keine wirkliche Einsparung ist. Man spricht in Nordrhein-Westfalen von etwa 70 000 DM Einsparungen.

Bei uns hat man schon beim ersten Gesetzentwurf von 1949 von 350 000 DM gefaselt. Als ich dann in der letzten Sitzung des Staatshaushaltsausschusses die Frage gestellt habe, wie hoch denn die Einsparungen sind, da haben die Vertreter der Regierung keine Antwort gegeben. Der Herr Finanzminister hat erklärt, daß er das noch nicht wisse. Er ist inzwischen wohl, wie ich höre, aufgeklärt worden, und hat uns heute erklärt, daß etwa 500 000 DM eingespart werden.

(Lachen bei der BP)

Das Kunststückchen soll uns jemand einmal vormachen, bei einem Etat von insgesamt 3,3 Millionen D-Mark 500 000 DM einzusparen! Ich kann mir das nicht erklären. Im Etat sind beim Verkehrsministerium 180 000 DM sächliche Ausgaben und 569 000 DM persönliche Ausgaben, insgesamt 749 000 DM. Die anderen Ausgaben sind solche bei Unterbehörden und Außenbehörden, und da wird man nichts ersparen können; denn diese Behörden haben auch weiterhin ihre Aufgaben, oder man müßte zugeben, daß sie bisher schon arbeitslos waren.

Von den 749 000 DM Ausgaben, die das Verkehrsministerium hat, sollen wir 500 000 DM oder, wie man früher sagte, 350 000 DM einsparen. Das Ministerium hat laut Voranschlag 43 etatmäßige Beamte. Wie man da eine halbe Million ersparen kann, dieses Rechenkunststück hat uns bis jetzt

(Dr. Geislhöringer [BP])

noch niemand vorgemacht und wird uns niemand vormachen können.

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Baumgartner)

Das sind Zahlen, die einfach auf dem Papier stehen, nicht ernst genommen und nicht erwiesen werden können. Da wird, auf Deutsch gesagt, auf den Gimpelfang ausgegangen. Man sagt dem Volk: 500 000 DM werden erspart. Wenn wir nach einem Jahr nachfragen, wo die Ersparnisse sind, werden wir beweisen können, daß nicht nur nichts erspart worden ist, sondern daß wahrscheinlich mehr ausgegeben werden muß.

Eine andere Frage! Wie stellen sich die einzelnen **Parteien** zu dieser Frage? Ich habe schon erwähnt: Der **FDP** machen wir keinen Vorwurf; sie macht aus ihrem Herzen keine Mördergrube, ihr Standpunkt ist **zentralistisch-unitaristisch**. Sie sagt: Wir brauchen überhaupt keine Minister, es genügen Staatssekretäre oder Präsidenten, wie man sie nennen will, es genügen Verwaltungsvorstände, man kann sie auch Verwaltungsdirektoren nennen, sie haben ja nichts mehr zu sagen.

(Abg. Dr. Haas: Alles Unterstellungen!)

— Ja, wenn die FDP anderer Meinung ist; ich habe es jedenfalls bisher so gehört. Die FDP ist nun einmal zentralistisch und das hat sie bisher auch nie bestritten. Insoweit werden wir uns mit der FDP auch niemals verständigen können; denn in diesem Punkt gehen unsere Anschauungen allzuweit auseinander.

Eine andere Stellung liegt bei der **SPD** vor. Der SPD möchte ich sagen, daß ich bei der Durchsicht der Protokolle des früheren Landtags unter anderem eine Stelle gefunden habe, wo ein Mitglied der SPD erklärte, es sei eigenartig, daß er oder die SPD die Interessen des Verkehrsministeriums vertreten muß. Ich werde nachher der Reihe nach alle diese Dinge bringen; denn wenn ich sie Ihnen nicht schwarz auf weiß zeige, würden sie mir es wahrscheinlich nicht glauben. Die SPD ist auch hier ehrlich und sie unterscheidet sich von der FDP in diesem Punkt gar nicht, denn auch sie ist unitaristisch und zentralistisch. Wenn es nach der SPD ginge, dann bräuchten wir in München keine Minister, sondern es würde genügen, wenn wir in Bonn Minister haben und hier in München irgendwelche Außenstellen. Das ist der Grundgedanke der SPD und darüber täuscht uns niemand hinweg, auch wenn sich einzelne Vertreter der SPD manchmal noch viel föderalistischer gebärden, als wir uns das im Traum vorstellen könnten. Ich denke an unseren Freund Piehler und an den Herrn Staatsminister Zietsch, die beide sich so oft in geradezu erfreulicher und erfrischender Weise als echte bayerische Föderalisten erwiesen haben. Dabei sind sie aber wahrscheinlich ein bißchen aus ihrem Parteikonzept gefallen, und wenn es darauf ankommt, werden sie sich nicht mehr daran zurückerinnern dürfen.

Herr Kollege Michel hat bereits erwähnt und auch im Wirtschaftsausschuß zitiert, daß seiner-

zeit, im Jahre 1946, der damalige Ministerpräsident Dr. Hoegner und der jetzige Ministerpräsident Dr. Ehard etwas anderer Ansicht waren. Ich glaube, es ist auch im Protokoll festgehalten, daß der Herr Ministerpräsident damals erklärt hat: „Wer ein Ministerium auflöst, der versündigt sich an Bayern.“ Ich werde Ihnen das gleich wörtlich vorlesen. Es steht auf Seite — —

(Zuruf des Abg. Piehler: Soll ich Ihnen helfen?)

— Es wäre mir sehr angenehm, wenn Sie heraufkommen wollten; ich sage Ihnen dann immer, wo es steht.

(Heiterkeit — Abg. Michel zeigt dem Redner die in Frage kommende Stelle.)

— Sie (zur SPD) werden mir hoffentlich nicht böse sein, wenn mich Ihr Koalitionsfreund jetzt unterstützt.

(Heiterkeit — Abg. Michel: Alles im Interesse Bayerns!)

Herr Dr. Hoegner hat also gesagt: „Ich stehe auf dem Standpunkt, daß die Volksvertretung selbst kaum die Zuständigkeiten des bayerischen Staates beschneiden dürfe; da hätte sie ihre Aufgabe verfehlt. Eine solche Beschneidung der Zuständigkeiten des bayerischen Staates kann nur von außen kommen.“

(Zuruf: Das war eben falsch!)

— Also, Sie sagen, es war falsch. Ich will Ihnen aber einige Stellen aus den früheren Protokollen vorlesen und Sie werden darüber wohl etwas erstaunt sein.

In der Sitzung vom 3. Juli 1952 hat der Berichterstatter aus der 24. Sitzung der Verfassungskommision Landesversammlung vom 28. August 1946 die Ausführungen des damaligen Berichterstatters Dr. Ehard zitiert, in denen es hieß: „Wenn der Landtag sich schon entschließen wollte, Ministerien zu beseitigen, um dem Lande Bayern zu schaden, dann könnte er auch andere Möglichkeiten finden.“ Der Mitberichterstatter Dr. Hoegner hat in der gleichen Sitzung der Verfassungskommision Landesversammlung erklärt: „Die Volksvertretung hätte ihre Aufgabe verfehlt, wenn sie die Zuständigkeiten des bayerischen Staates beschneiden würde.“ So sagte man damals! Und jetzt erklärt uns der Herr Ministerpräsident am 3. Juli: „Meine Überzeugung ist aus sachlichen Erwägungen: So wie das Verkehrsministerium jetzt ist, hat es keine sachliche Berechtigung.“ Zu diesem Punkt habe ich bereits Stellung genommen. Man hat seine Zuständigkeiten ausgehöhlt, um sagen zu können: So, wie das Kind jetzt zugerichtet ist, kann man es nicht mehr brauchen. Der Landesvater hat als Rabenvater sein Kind einfach ausgehungert und sagt jetzt: Seht her, welche Gestalt! Die können wir nicht mehr weiter anschauen!

(Heiterkeit)

Nun will ich Ihnen aus dem Jahre 1948 noch einige Kostproben und Stilblüten bringen.

(Dr. Geislhöringer [BP])

Der Abgeordnete Held — ich glaube, er stand damals bei der CSU — — —

(Abg. Kiene: Er wollte zur Bayerischen Volkspartei!)

— Hat es die damals gegeben? Da hat es doch keine Bayerische Volkspartei gegeben, sondern die CSU!

(Abg. Kiene: Zur Bayernpartei!)

Der Abgeordnete Held bezeichnete es als bedauerlich, „daß von einem, wenn auch kleinen Teil seiner Fraktion auf die Auflösung des Verkehrsministeriums hingearbeitet werde“. — Damals war es noch ein kleiner Teil, inzwischen scheint sich eine kleine Wandlung innerhalb seiner Partei vollzogen zu haben. Weiter führte er aus: „Aber auch bei den anderen Fraktionen sei eine Art Propaganda für die Auflösung gemacht worden. So liegt ein Antrag vor, den Verkehrsausschuß mit dem Wirtschaftsausschuß zu vereinigen. Er für seine Person könne da nicht mitmachen.“ Damals war die CSU also noch anderer Meinung!

Und nun kommt ein Abgeordneter Hofmann und erklärt für die SPD — das ist die Stelle, die ich vorhin gemeint habe —, „es sei eigenartig gewesen, daß die SPD als Oppositionspartei“ — damals war sie noch Oppositionspartei und deshalb hat sie eine andere Stellung gehabt — „in der Regel das Verkehrsministerium verteidigen mußte“.

(Zuruf von der SPD: Das war auch ein Eisenbahner!)

„Für die SPD habe die Frage der Auflösung des Verkehrsministeriums noch nie bestanden.“

(Beifall bei der BP)

Der Herr Abgeordnete Hofmann war damals anscheinend noch nicht im Bilde. Heute wird er wohl schon belehrt worden sein; ich will nicht sagen, daß Sie ihn katholisch gemacht haben.

(Heiterkeit)

Unter dem 25. Januar 1950, also auch noch unter der Herrschaft des alten Landtags, finde ich folgendes:

Die bevorstehende grundlegende Neuordnung im Verkehr kann nicht von einem anderen Ministerium miterledigt werden, schon deshalb nicht, weil in Bayern mehrere Ministerien in stärkster Weise an der Entwicklung interessiert sind. Ich nenne nur das Wirtschafts-, das Innen- und das Landwirtschaftsministerium. Eine Zerstückelung hätte unweigerlich eine Erschwerung und Schwächung der Arbeitsleistung sowie Stoßkraft zur Folge. Wer die Bedeutung des Verkehrs als Diener und Träger der Wirtschaft kennt, wird eher an den notwendigen weiteren Ausbau des bayerischen Verkehrsministeriums als an einen kaum wieder gutzumachenden Abbau dieser Einrichtung denken.

So war damals die Meinung.

(Zuruf: Die waren eben gescheiter!)

— Das meint man manchmal bloß, meist stimmt es aber nicht.

Ferner hat man gesagt:

Weitere Sonderverkehrsverwaltungen gehörten in das Ministerium, und dazu gehörten das Straßenverkehrswesen, das Privat- und Bergbahnwesen, die auf das Land beschränkten Aufgaben der Binnenschifffahrt und die Schifffahrt auf den bayerischen Seen. Auf einem Teil dieser Gebiete hat, wie ich gegenüber den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Haas zum Etat des Verkehrsministeriums ausdrücklich feststellen möchte, das Grundgesetz nicht nur keine Minderung, sondern einen erheblichen Zuwachs an Zuständigkeiten des Landes gebracht.

So hat man es damals betrachtet. Heute sagt man, das Verkehrsministerium habe keine Zuständigkeiten mehr.

Nun möchte ich Ihnen noch aus den Berichten über die Plenarsitzungen einiges vorlesen, was besonders interessant ist.

Am 17. März 1948 hat der Abgeordnete Kaifer (CSU) unter anderem folgendes ausgeführt:

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.)

— Rechts gab es also damals auch, nur waren die Herren von der CSU rechts, während sie inzwischen etwas weiter nach links gerückt sind, wie das deutlich in der Koalition vom Dezember 1950 zum Ausdruck kommt.

(Heiterkeit — Zuruf von der SPD: Gegen den Willen der Bayernpartei!)

— Wir sind nicht gefragt worden, sonst hätten wir unseren Willen schon zum Ausdruck gebracht. Wir stellen nur fest, was damals war.

Von Herrn Staatsminister Frommknecht ist am 21. März 1950 ausgeführt worden — auch Herr Staatsminister Frommknecht stand, wenn ich nicht falsch unterrichtet bin, der CSU sehr nahe und deshalb hat er damals wohl die Ansicht der CSU ausgedrückt —:

Es ist wiederum irrig, wenn man glaubt, Verkehr und Wirtschaft gehören zusammen und das Verkehrsministerium könne deshalb aufgelöst werden und seine Aufgaben könnten vom Wirtschaftsministerium in einer Verkehrsabteilung erledigt werden. Die Wirtschaft ist Verkehrsnutzer wie die Land- und Forstwirtschaft.

(Dr. Geiselhöringer [BP])

schaft, aber auch das Sozialministerium wie das Kultusministerium sind am Verkehr interessiert. Deshalb gehört das gesamte Verkehrswesen in eine neutrale Hand.

So war damals die offizielle Stellungnahme der CSU, die ja jetzt etwas revidiert worden ist aus Gründen, die wir noch kurz erwähnen werden.

Am 22. März 1950 hat der Abgeordnete Held, der damals auch der CSU angehört hat, folgendes gesagt:

Lediglich die Linke glaubte es damit abtun zu können, daß wir ein bayerisches Verkehrsministerium nicht mehr notwendig hätten. Wir von der rechten Seite des Hauses sind einer anderen Auffassung. Wir vertreten auf Grund der Erfahrungen seit dem Jahre 1920 die Auffassung, gerade jetzt ist ein bayerisches Verkehrsministerium notwendiger denn je.

Er sagte ferner:

Wir werden streng darüber wachen, daß die Aufgaben unseres Verkehrsministeriums nicht geschmälert werden, sondern eher eine Erweiterung erfahren.

Der Herr Held ist leider nicht mehr da; sonst hätte er in den letzten eineinhalb Jahren dieser Überwachungspflicht sehr eifrig obliegen können. Bisher hat sie anscheinend niemand von der CSU als Nachfolger des Herrn Held wahrgenommen.

(Zuruf: Doch, der Herr Michel!)

Herr Held erklärte weiter:

Aus diesem Grunde wäre ich dafür, daß alles, was mit den Straßen usw. zusammenhängt, aus dem Innenministerium herausgenommen und auf das Verkehrsministerium übertragen wird, damit das Innenministerium auf einen wesentlich kleineren Stand gebracht werden kann. Aus dem Haushalt des Verkehrsministeriums ist zu ersehen, daß eine gewaltige Fülle von Aufgaben von ganz wenig Männern geleistet werden muß. Unter keinen Umständen wäre es zu verantworten, wenn man dem bayerischen Verkehrsministerium die Schlüsselstellung, die es heute einnimmt, nehmen würde.

Dann sagte er:

Es ist doch ganz klar, daß die Interessen der gesamten Verkehrsverwaltung . . . bei einer Eingliederung ins Wirtschaftsministerium immer nur einseitig behandelt werden könnten . . . Wer das Verkehrsministerium auflösen will, hat nach meiner Meinung entweder vom Verkehr keine Ahnung oder ist kein Bayer.

(Oho-Rufe und lebhafter Widerspruch links — begeisterter Beifall bei der Bayernpartei)

Das sagte der Herr Held von der CSU!

(Abg. Stock: Der ist jetzt ein Bayer bei der Deutschen Partei!)

— Das weiß ich nicht. — Herr Held fuhr fort:

Mit dem Kampf gegen die Verkehrshoheit der Länder hat nach meiner Auffassung eine neue

Ära des Zentralismus begonnen und dagegen wehre ich mich.

(Abg. Junker: Was sagt er denn heute?)

— Ich habe ihn noch nicht gefragt. Vielleicht haben Sie noch eine engere Fühlung mit ihm, als ich. Ich habe ihn noch nicht kennengelernt. — Am 28. September 1950 sagte der damalige Verkehrsminister Frommknecht — und der mußte es doch wissen —:

Das Verkehrsministerium aufzulösen wäre ein Schritt nach rückwärts unter vollkommener Verkennung der Bedeutung des Verkehrs. Trotzdem wird heute die Forderung erhoben, mit Rücksicht auf die notwendige Verwaltungsvereinfachung das Verkehrsministerium als solches aufzuheben und dem Wirtschaftsministerium einzugliedern. Das sollte wohl eine optische Wirkung nach außen hin erzielen.

Der Herr Minister Frommknecht hat also damals schon erkannt, was wir heute auch wissen und was auch die Öffentlichkeit allmählich merkt, nämlich daß es nur eine optische Wirkung sein soll. Der Herr Verkehrsminister erklärte weiter:

Es gibt aber auch optische Täuschungen. Wer da glaubt, mit der Auflösung des Ministeriums Hunderttausende und noch mehr einzusparen, der irrt sich ganz gewaltig. Wenn viel gewonnen wird, so ist es ein Bruchteil des Ministergehalts; denn die einem anderen Ministerium angegliederte Abteilung benötigt auch einen Kopf, der die Abteilung den Bundesinstanzen gegenüber vertreten kann. Alles andere muß bleiben, weil ja auch die gleichen Aufgaben zu erfüllen sind. Dieser fragliche, geringe Gewinn wird aber um ein Vielfaches aufgehoben durch die moralischen Verluste, die mit der Herabsetzung des Ministeriums zu einer Abteilung verbunden sind.

Das sind Dinge, auf die ich Sie ganz besonders hinweisen möchte. Wenn jemand diese Verhältnisse beurteilen kann, so muß es doch der damalige Verkehrsminister sein, der der CSU angehört. Wenn er nichts davon verstanden hätte, wäre es ein Fehler der CSU gewesen, diesen Posten mit einem solchen Mann zu besetzen. Haas (SPD) sagte nun:

Daß die bayerische Staatsregierung an und für sich nicht mehr die großen Aufgaben wie früher hat, geht daraus hervor, daß der Haushaltsplan im vergangenen Jahre etwa 3 Milliarden D-Mark betrug, während er in diesem Jahre auf 1,6 Milliarden D-Mark zurückgegangen ist.

Damit hat sich der Herr Haas nicht gerade als Prophet erwiesen; denn inzwischen haben wir diesen Rückgang ja längst wieder aufgeholt.

So sind also die Dinge in den letzten Jahren verlaufen. Deshalb muß man sich ernstlich die Frage vorlegen: glaubt man wirklich, dem Volk etwas vormachen zu können, indem man ihm hier eine Einsparung vorgaukelt? Das ist nicht wahr, meine Herren, das muß man ehrlich bekennen.

(Abg. Op den Orth: Vorgaukelt? — Abg. Hagen Georg: Herr Präsident, der Herr Finanzminister gaukelt doch nichts vor!)

(Dr. Geislhöringer [BP])

— Es ist nicht vom Herrn Finanzminister, sondern es steht in der Begründung zu dem Gesetzentwurf. Wenn in dieser Begründung gesagt ist, man spart 350 000 Mark ein — ich weiß nicht, wer das gesagt hat —, muß ich sagen, wer das hineingeschrieben hat, hat es entweder wider besseres Wissen oder aus Dummheit hineingeschrieben, oder er will täuschen.

(Zurufe — Glocke des Präsidenten)

Präsident Dr. Hundhammer: Herr Abgeordneter, ich glaube, diese Kritik an der Begründung des Entwurfs, die von der Regierung gegeben ist, geht zu weit. Ich weise sie zurück.

Dr. Geislhöringer (BP): Ich stelle also dann fest, daß der Betreffende es aus Unwissenheit getan hat.

(Heiterkeit und Beifall bei der BP)

Von meinen Vorrednern ist schon auf die **geschichtliche Entwicklung des Verkehrsministeriums** hingewiesen worden; ich will das nicht rekapitulieren. In Bayern haben wir schon im Jahre 1903 ein Verkehrsministerium gehabt. Um so merkwürdiger mutet es mich manchmal an, wenn diejenigen Herren, die nach 1945 nach Bayern gekommen sind, uns erzählen und begründen wollen, daß sie es besser verstehen als wir, ob wir ein Verkehrsministerium brauchen oder nicht. Sie werden wahrscheinlich im Jahre 1903 überhaupt noch nicht da gewesen sein. Da sprechen Leute mit, die damals noch nicht auf der Welt waren, aber glauben, sie wissen alles besser.

(Abg. Junker: Das sind auch nicht die Dümmeren!)

— Gewiß nicht, aber ob sie diese Sachen, die die rein bayerische Entwicklung betreffen, so verstehen wie wir, möchte ich bezweifeln. Es gab eine Zeit, wo man gesagt hat, wer älter ist, dem rieselt der Kalk schon in den Knochen, den brauchen wir nicht mehr; die Zeit haben wir auch hinter uns. Ich bin der Letzte, der der Jugend etwa ihr Recht absprechen will, im Gegenteil, aber manchmal, sage ich, gehört der jugendliche Elan etwas gedämpft durch die Reife des Älteren.

(Zuruf von der CSU)

Ich will nicht zitieren, was der Herr Minister sonst noch gesagt hat, auch nicht, daß sogar der Bundesverkehrsminister und sein Staatssekretär, wie man hört, mündlich und schriftlich den Herrn Ministerpräsidenten in Bayern gemahnt haben, er möge diese Auflösung des Verkehrsministeriums unterlassen. Wir hören, auch wenn wir nicht in der Koalition sind, manchmal Dinge, die wir besser nicht hören sollten; aber man hört sie eben manchmal doch.

(Abg. Op den Orth: Eine preußische Mahnung!)

— Da bin ich nun wieder gar nicht so schlimm; die Preußen sind manchmal ganz hell auf der Platte.

(Heiterkeit — Abg. Kiene: Wie man es braucht, mal so, mal so!)

Wir halten diese Frage aus rein **bayerischen Belangen** heraus, um das Wort einmal zu gebrauchen, für außerordentlich ernst. Hier wird eine Bresche gebrochen, das ist der erste Schritt, der zweite folgt gleich nach, oder, wie es bei Busch heißt: Dieses war der erste Streich, doch der zweite folgt sogleich. Das fürchten wir.

Meine Damen und Herren, wir warnen! Es gibt viele unter Ihnen, denen ich die Intelligenz ganz gewiß nicht abspreche, die sich aber hier einem **Optimismus** hingeben, den ich nicht mehr verstehe. Glauben Sie mir, Sie erkennen es zu spät, nämlich dann, wenn es wieder einmal so weit ist wie im Jahre 1933.

(Abg. Stock: Hätten Sie es vor 20 Jahren erkannt, das wäre besser gewesen!)

Interessant ist nun die Umstellung der CSU in ihrem größeren Teil. Sie ist meines Erachtens nicht aus dem Grund erfolgt. Warum sie erfolgte, das hat ein anderer gesagt, der nicht der CSU angehört. Interessant ist, daß der BHE, wie man hörte, bis vor kurzem überwiegend, und zwar zu 99 Prozent, möchte ich fast sagen,

(Zuruf vom BHE: Das ist nicht richtig!)

den Standpunkt einnahmen, das bayerische Verkehrsministerium dürfe nicht aufgelöst werden.

(Abg. Dr. Strosche: Eine falsche Information!)

— Nach meiner Information soll damals die Abstimmung ein Ergebnis von 18:1 erbracht haben; 18 waren dafür, 1 dagegen.

(Abg. Simmel: Ein Beweis, daß Sie falsch informiert sind!)

— Wenn diese Information nicht stimmt, bin ich nicht schuld;

(Zuruf vom BHE: Wir müssen es besser wissen als Sie!)

ich war nicht dabei. Ich sage nur, was mir berichtet worden ist. Nun hat der BHE, das heißt eines seiner Mitglieder, sogar ein sehr interessantes, erschöpfendes und wirklich gutes Resümee, ein Memorandum herausgegeben, das wir alle kennen. Ich glaube, das Memorandum ist bis heute noch nicht zurückgezogen. Daß man es später zurückgenommen hat, liegt auf einer anderen Ebene. Einer dieser Herren war in einer Sitzung des Wirtschaftsausschusses so offenerzig, oder — vielleicht wollte er es nicht sein —, so naiv, uns zu sagen: Was redet ihr lange herum, ob das sachlich begründet ist oder nicht; das ist eine **politische Frage**. Die politische Frage, wurde gesagt, ist ja schon gelöst. Wir haben sie in der Koalition gelöst, wir in der Koalition sind die mehreren; also redet euch den Mund fransig, es ist ganz wurst, ob ihr sachliche Gründe habt oder nicht, wir haben es beschlossen und dabei bleibt es.

(Zurufe von der SPD)

Interessant ist noch, was vorher vom Rechtsausschuß berichtet worden ist. Die Stellungnahme des Rechtsausschusses ist hier ganz gleichgültig.

(Widerspruch bei der SPD)

(Dr. Geiselhöringer [BP])

Es sind verschiedene **Rechtsfragen** angeschnitten worden, zum Beispiel ob Artikel 75 oder 77 oder 49 Absatz 3 der bayerischen Verfassung anwendbar ist. Aber auch darüber brauchen wir uns nicht zu unterhalten, darüber sind wir uns alle klar. Es handelt sich nicht um Recht oder Unrecht, sondern es wird gemacht, weil es in der Koalition seinerzeit so vereinbart worden ist. Das ist der einzige und der wirkliche Grund, wollen wir uns nichts vormachen!

(Abg. Meixner: Man hat doch vorher auch seine Gründe gehabt!)

Man hat es damals so bestimmt, und deshalb hat es gar keinen Sinn, irgendwelche Kompromißlösungen zu suchen.

Ich brauche auch nicht darauf hinzuweisen, daß es eigentlich eine Bestimmung in der bayerischen Verfassung gibt — ich glaube, es ist der Artikel mit der ominösen Ziffer 13 —, in der es heißt:

Die Abgeordneten sind Vertreter des Volkes, nicht nur einer Partei. Sie sind nur ihrem Gewissen verantwortlich und an Aufträge nicht gebunden.

Wenn dem so wäre, meine Herren, müßten viele von der CSU wie vom BHE gegen die Auflösung sein. Aber man hat — ich habe es im Wirtschaftsausschuß gesagt — die Kandare angezogen und gesagt, das ist Koalitionsbedingung, wir müssen die Koalitionsbedingungen erfüllen, und deshalb wird es auch gemacht.

(Abg. Meixner: Das ist ja gar nicht wahr!

— Abg. Junker: Steht das drin? Haben Sie das gelesen?)

— Ich habe es nicht gelesen. So ist es mir gesagt worden.

(Abg. Meixner: Gesagt worden!)

Im Wirtschaftsausschuß ist das behauptet worden. Wenn die Herren der Koalitionsparteien etwas Falsches sagten, weiß ich nicht, ob sie es sagten, weil sie nicht im Bilde waren, oder aus anderen Gründen, die ich jetzt nicht charakterisieren will.

(Abg. Simmel: Sie sind ein Märchenerzähler!)

— Ich habe nur wiedergegeben, was Leute aus Ihren eigenen Reihen gesagt haben.

Es ist übrigens ferner gesagt worden — auch das hat der Herr Kollege Michel schon erwähnt —, im Jahre 1946 hat der Herr Ministerpräsident Dr. Hoegner das Verkehrsministerium wiederhergestellt. Heute, im Jahre 1952, ist er einer der Vertreter der Auflösung dieses Ministeriums.

(Staatsminister Dr. Hoegner: Damals gab es noch kein Grundgesetz!)

Wir werden aus politischen und aus idellen Gründen gegen die Auflösung des Ministeriums sein, weil wir damit einen Stein herausbrechen sehen aus der **Selbständigkeit des bayerischen Staates**. Es handelt sich um eine außerordentlich wichtige Frage, die für die Zukunft sehr bedeutsam ist, und es kann vorkommen, daß man, genau so wie ich Ihnen heute Zitate aus dem Jahr 1948 vorlesen mußte, vielleicht in einigen Jahren auch diejenigen zur Rechenschaft ziehen wird, die heute so oder so gestimmt haben.

(Oho! bei der SPD)

Deshalb werden wir über diese Frage namentliche Abstimmung beantragen.

(Beifall bei der BP)

Präsident Dr. Hundhammer: Ich schlage dem Hohen Haus vor, die Beratungen jetzt zu unterbrechen.

Nun ist die Frage, ob heute nachmittag weiter beraten werden kann oder nicht. Mehrere Fraktionen wollen Fraktionssitzungen halten; auf der anderen Seite dürfte die Beratung über die gegenwärtig zur Diskussion stehende Materie längere Zeit in Anspruch nehmen. Wäre es nicht möglich, heute nachmittag um 3 Uhr zunächst die Plenarsitzung wieder aufzunehmen und diese Angelegenheit zum Abschluß zu bringen und dann Fraktionssitzungen abzuhalten? — Herr Abgeordneter Meixner!

Meixner (CSU): Meine Damen und Herren! Ich möchte dem Vorschlag des Herrn Präsidenten widersprechen. Wir haben für heute nachmittag eine Fraktionsbesprechung mit einer für uns wichtigen Tagesordnung angesetzt, die wahrscheinlich längere Zeit in Anspruch nehmen wird. Andererseits sind noch eine ganze Reihe Redner vorgesehen, und nach dem bisherigen Verlauf der Diskussion ist wohl damit zu rechnen, daß sie sich bis in den späten Nachmittag, wenn nicht überhaupt bis zu dem sonst üblichen Schluß der Sitzung hinziehen wird. Ich würde also bitten, es bei dem bisherigen Vorhaben zu belassen und den heutigen Nachmittag für die Fraktionssitzungen freizugeben.

(Zustimmung)

Präsident Dr. Hundhammer: Es ist meinem Vorschlag widersprochen worden. Ich glaube, wir wollen nicht durch einen Mehrheitsbeschluß eine Fraktion gewissermaßen zur Aufgabe ihres Standpunktes zwingen und damit von der bisherigen Übung abweichen.

Die Beratung wird also morgen früh um 9 Uhr fortgesetzt.

Die Sitzung ist geschlossen.

(Schluß der Sitzung: 12 Uhr 45 Minuten)