

Sitzungsbericht

Nr. 154

Ausgegeben in Bonn am 28. Februar 1956

1956

154. Sitzung
des Bundesrates

in Bonn am 24. Februar 1956 um 10.00 Uhr

Vorsitz: Bundesratspräsident von Hassel
Schriftführer: Dr. Haas, Staatssekretär, Leiter der Staatskanzlei

Anwesend:

Baden-Württemberg:
Farny, Minister für Bundesangelegenheiten

Bayern:
Dr. Haas, Staatssekretär, Leiter der Staatskanzlei
Dr. Panholzer, Staatssekretär
Simmel, Staatssekretär

Berlin:
Dr. Klein, Senator für Bundesangelegenheiten
Theuner, Senator für Verkehr und Betriebe

Bremen:
Dr. Nolting-Hauff, Senator für die Finanzen

Hamburg:
Dr. Weber, Senator, Bevollmächtigter der Freien und Hansestadt Hamburg bei der Bundesregierung
von Fisenne, Senator

Hessen:
Dr. Zinn, Ministerpräsident

Niedersachsen:
Hellwege, Ministerpräsident
Wegmann, Minister des Innern und Stellvertreter des Ministerpräsidenten
Ahrens, Minister für Wirtschaft und Verkehr

Nordrhein-Westfalen:
Dr. Meyers, Innenminister
Dr. Flecken, Minister der Finanzen
Dr. Middelhaue, Minister für Wirtschaft und Verkehr und Stellvertreter des Ministerpräsidenten
Dr. Sträter, Minister für Bundesangelegenheiten

Rheinland-Pfalz:
Altmeier, Ministerpräsident und Minister für Wirtschaft und Verkehr
Dr. Zimmer, Minister des Innern und Sozialminister
Becher, Minister der Justiz

Schleswig-Holstein:
von Hassel, Ministerpräsident
Dr. Schaefer, Finanzminister

Von der Bundesregierung:
Dr. Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr
Hartmann, Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen
Dr. Ripken, Staatssekretär im Bundesministerium für Angelegenheiten des Bundesrates
Dr. Sonnemann, Staatssekretär im Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten

Tagesordnung

Zur Tagesordnung (D)

Entwurf eines Gesetzes über die Liquidation der Deutschen Reichsbank und der Deutschen Golddiskontbank (BR-Drucks. Nr. 1/56) 49 C, 71 C
Dr. Nolting-Hauff (Bremen) . . . 51 C, 71 C
Dr. Klein (Berlin), Berichterstatter 49 C, 71 D

Beschlußfassung: Annahme von Änderungen; im übrigen keine Einwendungen gemäß Art. 76 Abs. 2 GG 54 D, 72 A

Gesetz über das Vierte Berichtigungs- und Änderungsprotokoll vom 7. März 1955 zu den Anlagen des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens (GATT) und zum Wortlaut der diesem Abkommen beigegeführten Zollzustandnislisten (BR-Drucks. Nr. 52/56) . . . 54 D

Beschlußfassung: Kein Antrag gemäß Art. 77 Abs. 2 GG 55 A

Gesetz zu der Erklärung vom 10. März 1955 über die Verlängerung der Geltungsdauer der Zollzustandnislisten zum Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen (GATT) (BR-Drucks. Nr. 53/56) 55 A

Beschlußfassung: Kein Antrag gemäß Art. 77 Abs. 2 GG 55 A

Gesetz über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu dem Brüsseler Protokoll vom 30. Juli 1956 über die Immunitäten der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich (BR-Drucks. Nr. 54/56) 55 A

Beschlußfassung: Kein Antrag gemäß Art. 77 Abs. 2 GG 55 B

- (A) **Verordnung zur Änderung von Vorschriften des Straßenverkehrsrechts (BR-Drucks. Nr. 391/55)** 55 B
- Verordnung über die Kennzeichen von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern (Kennzeichenverordnung) BR-Drucks. Nr. 437/55)** 55 B
- Dr. Sträter (Nordrhein-Westfalen) 55 B
- Dr. Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr 56 C, 61 A
- Dr. Klein (Berlin) 57 B, 65 A
- Dr. Haas (Bayern) 60 D
- Farny (Baden-Württemberg) 63 B
- Dr. Weber (Hamburg) 63 C
- Dr. Zimmer (Rheinland-Pfalz) 63 D
- Beschlußfassung:** Zustimmung gemäß Art. 80 Abs. 2 GG, sofern die angenommenen Änderungen Berücksichtigung finden 64 D
- Entwurf eines Gesetzes über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu dem Abkommen vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt und die Annahme der Vereinbarung vom 7. Dezember 1944 über den Durchflug im Internationalen Fluglinienverkehr (BR-Drucks. Nr. 40/56)** 65 A
- Beschlußfassung:** Keine Einwendungen gemäß Art. 76 Abs. 2 GG. Der Bundesrat ist der Ansicht, daß das Gesetz gemäß Art. 84 Abs. 1 GG seiner Zustimmung bedarf 65 B
- Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 20. Oktober 1955 über die Gründung der „EUROFIMA“ Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale (BR-Drucks. Nr. 41/56)** 65 B
- Dr. Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr 65 B
- Beschlußfassung:** Annahme einer EntschlieÙung; im übrigen keine Einwendungen gemäß Art. 76 Abs. 2 GG 66 C
- Gesetz über das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954 (BR-Drucks. Nr. 56/56)** 66 C
- Beschlußfassung:** Zustimmung gemäß Art. 84 Abs. 1 GG 66 C
- Geschäftsbericht der Deutschen Bundespost über das Rechnungsjahr 1954 (BR-Drucks. Nr. 32/56)** 66 C
- Beschlußfassung:** Der Bundesrat nimmt gemäß § 19 Abs. 6 des Postverwaltungsgesetzes Kenntnis 66 D
- Vorschlag zur Ernennung des Mitgliedes für den Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn (BR-Drucks. Nr. 16/56)** 66 D
- Beschlußfassung:** Herr Senator a. D. Wenhold (Bremen) wird vorgeschlagen 66 D
- Gesetz über die Feststellung eines Nachtrags zum Bundeshaushaltsplan für das Rechnungsjahr 1955 (Nachtragshaushaltsgesetz 1955) (BR-Drucks. Nr. 44/56)** 66 D
- Beschlußfassung:** Kein Antrag gemäß Art. 77 Abs. 2 GG. Annahme einer EntschlieÙung 67 A
- Entwurf einer weiteren Ergänzung zum Entwurf des Nachtrags zum Bundeshaushaltsplan für das Rechnungsjahr 1955 (BR-Drucks. Nr. 58/56)** 67 A
- Farny (Baden-Württemberg) 67 A
- Beschlußfassung:** Annahme einer Stellungnahme 67 B
- Gesetz zur Änderung des Umsatzsteuergesetzes (BR-Drucks. Nr. 46/56)** 67 C
- Beschlußfassung:** Kein Antrag gemäß Art. 77 Abs. 2 GG 67 C
- Gesetz über die Tilgung von Ausgleichsforderungen (BR-Drucks. Nr. 45/56)** 67 C
- Beschlußfassung:** Anrufung des Vermittlungsausschusses. Der Bundesrat ist der Ansicht, daß das Gesetz seiner Zustimmung bedarf 67 D
- Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Zollgesetzes, des Zolltarifs und des Mineralölsteuergesetzes (Zweites Zolländerungsgesetz) BR-Drucks. Nr. 43/56)** 67 D
- Beschlußfassung:** Keine Einwendungen gemäß Art. 76 Abs. 2 GG 67 D
- Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Notopfergesetzes (BR-Drucks. Nr. 48/56)** 68 A
- Beschlußfassung:** Keine Einwendungen gemäß Art. 76 Abs. 2 GG. Der Bundesrat ist der Ansicht, daß das Gesetz gemäß Art. 108 GG seiner Zustimmung bedarf 68 A
- Entwurf eines Gesetzes über eine Kredithilfe für das Land Berlin (BR-Drucks. Nr. 49/56)** 68 A
- Beschlußfassung:** Keine Einwendungen gemäß Art. 76 Abs. 2 GG 68 A
- Verordnung zur Änderung der Fünften Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über einen Währungsausgleich für Sparguthaben Vertriebener (BR-Drucks. Nr. 26/56)** 68 B
- Beschlußfassung:** Zustimmung gemäß Art. 80 Abs. 2 GG 68 B
- Zweite Verordnung zur Änderung und Ergänzung der Dritten Verordnung zur Durchführung des Feststellungsgesetzes (BR-Drucks. Nr. 28/56)** 68 B
- Beschlußfassung:** Zustimmung gemäß Art. 80 Abs. 2 GG 68 B
- Sechste Verordnung zur Durchführung des Feststellungsgesetzes (6. FeststellungsDV) (BR-Drucks. Nr. 27/56)** 68 B
- Dr. Panholzer (Bayern), Berichterstatter 68 B
- Beschlußfassung:** Zustimmung gemäß Art. 80 Abs. 2 GG 69 A
- Vierte Verordnung zur Auszahlung der Entschädigung an Berechtigte nach dem Kriegsfangenenentschädigungsgesetz (4. AuszahlungsvO — KgfEG) (BR-Drucks. Nr. 39/56)** 69 A
- Beschlußfassung:** Zustimmung gemäß Art. 80 Abs. 2 GG 69 A
- (C)
- (D)

- (A) Entwurf eines Gesetzes über die Errichtung, Inbetriebnahme, Verlegung und Erweiterung von Mühlen (Mühlengesetz) (BR-Drucks. Nr. 42/56) 69 A
 Farny (Baden-Württemberg) 69 A
 Dr. Weber (Hamburg) 69 C
 Beschlufassung: Annahme von Empfehlungen; im übrigen keine Einwendungen gemäß Art. 76 Abs. 2 GG 69 D
 Gesetz zur Förderung der deutschen Eierwirtschaft (BR-Drucks. Nr. 57/56) 69 D
 Farny (Baden-Württemberg),
 Berichterstatter 69 D
 Beschlufassung: Anrufung des Vermittlungsausschusses 70 B
 Verordnung M Nr. 2/56 über Milchauszahlungspreise (BR-Drucks. Nr. 50/56) 70 B
 Farny (Baden-Württemberg) 70 C, D, 71 A
 Dr. Sonnemann, Staatssekretär im Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten 70 D
 Beschlufassung: Zustimmung gemäß Art. 80 Abs. 2 GG 71 A
 Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Anerkennung freier Ehen rassistisch und politisch Verfolgter (BR-Drucks. Nr. 55/56) 71 A
 Beschlufassung: Zustimmung gemäß Art. 84 Abs. 1 GG 71 A
 Bericht des Rechtsausschusses über Verfahren vor dem Bundesverfassungsgericht (BR-Drucks. — V — Nr. 3/56) 71 B
 Beschlufassung: Von einer Äußerung und einem Beitritt wird abgesehen 71 B
 Benennung der Vertreter der öffentlichen Körperschaften für den Vorstand und Verwaltungsrat der Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung (Bundesanstalt) (BR-Drucks. Nr. 34/56) 71 B
 Beschlufassung: Die vorgeschlagenen Vertreter werden mit der Maßgabe bestimmt, daß die namentliche Benennung der Vertreter des Landes Nordrhein-Westfalen in Kürze erfolgt 71 C

Die Sitzung wird um 10,01 Uhr durch den Präsidenten, Ministerpräsident von Hassel, eröffnet.

Präsident von HASSEL: Meine Herren! Ich eröffne die 154. Sitzung des Bundesrates. Der Bericht über die 153. Sitzung liegt Ihnen gedruckt vor. Einwendungen gegen diesen Bericht werden, wie ich feststelle, nicht erhoben. Der Sitzungsbericht ist daher genehmigt.

Wir treten in die Beratung der Tagesordnung ein. Von der Tagesordnung abgesetzt wird Punkt 5:

Benennung eines Vertreters der Länder für den Verwaltungsrat der Deutschen Pfandbriefanstalt.

Ich rufe Punkt 1 der Tagesordnung auf:

Entwurf eines Gesetzes über die Liquidation der Deutschen Reichsbank und der Deutschen Golddiskontbank (BR-Drucks. Nr. 1/56)

Dr. KLEIN (Berlin), Berichterstatter: Herr Präsident! Meine Herren! Mit dem Ihnen in der BR-Drucks. Nr. 1/56 vorliegenden Gesetzesvorschlag hat es die Bundesregierung unternommen, den rechtlichen und wirtschaftlichen Status der Deutschen Reichsbank und der mit ihr auf das engste verknüpften Deutschen Golddiskontbank zu klären und zugleich die Abfindung der Anteilseigner der Deutschen Reichsbank sowie der Aktionäre der Deutschen Golddiskontbank zu regeln. Die Notwendigkeit einer Entscheidung des Gesetzgebers — und zwar einer baldigen Entscheidung — wird allgemein anerkannt. Die seit Jahren unter Beteiligung hervorragender Juristen, Nationalökonomien, Verwaltungs-, Währungs- und Wirtschaftspraktiker geführte öffentliche Diskussion über diese Fragen hat gezeigt, daß die in dem Reichsbankkomplex steckenden vielfältigen Probleme nur durch ein Gesetz einigermaßen befriedigend und damit der Aussicht auf Rechtsbestand gelöst werden können. Der Gesetzgeber muß hier die Rolle eines Schlichters in Vermögensstreitigkeiten übernehmen und einen unter Berücksichtigung der Prinzipien unseres Grundgesetzes und aller sonst in Betracht zu ziehenden rechtlichen, politischen und wirtschaftlichen Umständen angemessenen Vergleich dekretieren.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes leitet die Bundesregierung teils aus Art. 73 Nr. 4 GG, teils aus Art. 74 Nr. 11 GG her. Sie verneint außerdem die Zustimmungsbedürftigkeit des Gesetzes, wobei sie sich auf die nach ihrer Ansicht insoweit präjudiziellen Gesetze zur Änderung des Gesetzes über die Bank deutscher Länder und des Landeszentralbankgesetzes sowie auf das Reichsbanktreuhändergesetz beruft. Entgegen dieser Ansicht war die Mehrheit in dem mit der Vorlage befaßten drei Ausschüssen des Bundesrates der Auffassung, daß die Zuständigkeit des Bundesgesetzgebers für die Regelung der Liquidation der Reichsbank nur aus Artikel 135 Abs. 5 GG entnommen werden kann und daß schon deshalb die dort ausdrücklich vorgeschriebene Zustimmung des Bundesrates erforderlich ist. Außerdem ergäbe sich die Zustimmungsbedürftigkeit auch aus Artikel 84 Abs. 1 GG — Regelung des Verwaltungsverfahrens. Es wird deshalb empfohlen, die Eingangsworte des Gesetzes entsprechend zu ergänzen.

Der Gesetzentwurf sieht in §§ 1, 4, 8 und 10 Verwaltungsbefugnisse von Bundesstellen, nämlich der beteiligten Bundesminister, vor. Diese Befugnisse beziehen sich ausnahmslos auf überregionale Verwaltungsakte und sind daher verfassungsrechtlich unbedenklich.

Der Erste Abschnitt des Entwurfs (§§ 1 bis 4) regelt die Liquidation der Deutschen Reichsbank. Der Gesetzentwurf geht davon aus, daß

1. die Deutsche Reichsbank durch den Zusammenbruch des Reiches und die staats- und notenbankrechtliche Entwicklung der Folgezeit nicht untergegangen, sondern nur außer Funktion gesetzt und dezentralisiert worden sei. Die Dezentralisierung habe weder konfiskatorischen noch poenalen, sondern nur organisatorischen Charakter gehabt, die

(A) Vermögensauseinandersetzung sei ausdrücklich vorbehalten worden;

2. die Deutsche Reichsbank grundsätzlich als **Geldinstitut** anzusehen sei. Der Gesetzgeber habe sich deshalb schon bisher mit gewissen Teilmaßnahmen in die **Währungs- und Umstellungsgesetzgebung** einbezogen. Dieser Weg müsse unter Beachtung des verfassungsrechtlichen Prinzips der **Gleichbehandlung gleichartiger Tatbestände** zu Ende gegangen werden;

3. die **Anteilseigner** der Deutschen Reichsbank nicht Gläubiger verbriefteter Geldforderungen (Obligationäre), sondern **Inhaber von Substanz- und Mitgliedschaftsrechten** nach Art stimmrechtsloser Vorzugsaktien seien und unter Berücksichtigung aller dieser Umstände vom Gesetzgeber verlangen könnten, in Anlehnung an die Grundsätze des Umstellungsrechts für Geldinstitute nicht schlechter gestellt zu werden als die Kapitaleigner anderer dezentralisierter Unternehmen.

Auf diesen Prämissen ist im Gesetzentwurf folgende Lösung aufgebaut: 1. Die Deutsche Reichsbank wird aufgelöst und abgewickelt (§ 1). Hiergegen werden von keiner Seite Einwände erhoben. 2. Die für die Deutsche Reichsbank geltenden Umstellungsvorschriften werden in dem für erforderlich gehaltenen Umfang ergänzt (§ 2). Auch diese Regelung wird im Prinzip von niemandem beanstandet. 3. Die Anteilseigner der Deutschen Reichsbank erhalten als **Abfindung** auf je 100 RM Reichsbankanteile **60 DM Genußrechte an der Bank deutscher Länder**, die mit 6% jährlich gewinnberechtigt sind und mit 150% am Erlös aus einer potentiellen Liquidation der Bank deutscher Länder teilhaben sollen (§§ 3 und 11).

(B) Dieser Gesetzesvorschlag ist es vor allem, der Anlaß zur Kritik an dem Entwurf gegeben hat. Zwar wird allgemein anerkannt, daß den Anteilseigner der Deutschen Reichsbank eine Abfindung oder Entschädigung zuzubilligen ist, umstritten sind jedoch die Höhe und die Art dieser Abfindung.

Die **Anteilseigner** der Deutschen Reichsbank **verlangen** ihrerseits unter Hinweis auf die mit 300 Millionen DM aktive Restmasse der Reichsbank eine Abfindung von **100 DM für je 100 RM Reichsbankanteile** zuzüglich 5 v. H. jährlicher Dividende seit der Währungsreform, also rund 140%, und zwar grundsätzlich in Anteilen an der Bank deutscher Länder. Diese Forderung geht an der Tatsache vorüber, daß sie sich nicht ausschließlich auf die aktive Restmasse, sondern nur auf die Gesamtheit der Aktiven und Passiven der zu liquidierenden Institute beziehen kann. Ein solcher Status ist aber zweifellos nicht aktiv.

Das andere Extrem ist die **Stellungnahme des Finanzausschusses** des Bundesrates, die dahin geht, daß die Anteilseigner der Deutschen Reichsbank nicht besser gestellt werden dürften als die Inhaber von Reichstiteln und daß außerdem die Entschädigungspflicht nicht der Bank deutscher Länder, sondern dem Bund obliegen müsse. Deshalb schlägt der Finanzausschuß vor, für je 100 RM Reichsbankanteile **6,50 DM Bundes-Obligationen** auszugeben, die mit 5% verzinst und mit 1% jährlich getilgt werden sollen.

Der **Rechtsausschuß** hat sich auf die Feststellung beschränkt, daß bei der Bestimmung der Höhe und

der Art der Entschädigung vom Gesichtspunkt des Gleichheitsgrundsatzes auszugehen sei. Die vorgeschlagene **Abfindung mit Substanz-Genußrechten** an der Bank deutscher Länder hält der Rechtsausschuß rechtlich für **unbedenklich**.

Der **Wirtschaftsausschuß** erachtet die Höhe der Forderungen der Anteilseigner für rechtlich nicht fundiert und übertrieben. Er ist andererseits der Auffassung, daß der Vorschlag des Finanzausschusses weder dem nichtkonfiskatorischen Charakter der Dezentralisation der Deutschen Reichsbank, noch dem verfassungsrechtlichen Prinzip der Gleichbehandlung gleichartiger Tatbestände, noch dem Umstand gerecht wird, daß die Anteilseigner nicht Gläubiger verbriefteter Geldforderungen, also Obligationäre, sondern **Inhaber von Substanz- und Mitgliedschaftsrechten** sind. Diese Rechtsstellung der Anteilseigner wird unterstrichen durch § 12 Abs. 2 Satz 2 des Reichsbankgesetzes vom 15. Juni 1939, wonach der Hauptversammlung der Anteilseigner die Beschlußfassung über eine Erhöhung des Grundkapitals der Deutschen Reichsbank zustand. Der Wirtschaftsausschuß hält die vorhin genannten Prämissen, auf denen der Gesetzentwurf beruht, für zutreffend und die daraus für die Berechnung der Abfindung der Anteilseigner gezogenen Konsequenzen verfassungsrechtlich und wirtschaftlich für besser begründet als den Vorschlag des Finanzausschusses. Außerdem empfiehlt sich die Art der Abfindung auch aus wirtschaftlichen und fiskalischen Erwägungen, weil die vorgesehene „ewige Rente“ weder eine Kapitalforderung der Anteilseigner gegen die Bank deutscher Länder begründet, noch zu einer Verschuldung des Bundesfiskus führt und daher im Gegensatz zu dem Vorschlag des Finanzausschusses keine Belastung des Bundeshaushalts mit Tilgungsverpflichtungen mit sich bringt. Schließlich verschiebt die in dem Gesetzentwurf vorgesehene Lösung die **Abfindungsverpflichtung** gegenüber den Anteilseignern der Deutschen Reichsbank keineswegs vom Bund auf das Zentralbanksystem. Vielmehr geht sie **wirtschaftlich zu Lasten des Bundes**, denn nach Nr. 29 Abs. 1 Ziff. 5 des Gesetzes über die Bank deutscher Länder steht der Restbetrag des Reingewinnes der Bank deutscher Länder und der wohl auch im nicht gerade wahrscheinlichen Falle einer Liquidation der Bank deutscher Länder verbleibende Überschuß der Aktiva über die Passiva dem Bunde zu. Richtig ist allerdings, daß durch den Gewinnanspruch der Genußrechtsinhaber die Höhe der **Zuführung an den Tilgungsfonds für Ausgleichsforderungen** beeinträchtigt werden könnte. Man darf aber bei der Beurteilung dieser Frage nicht von dem abnorm niedrigen Reingewinn der Bank deutscher Länder im Jahre 1954 von 63 Millionen DM ausgehen. Die Vergleichszahlen sind für 1953 117 Millionen, für 1952 143 Millionen und für 1951 164 Millionen DM. Hiernach kann angenommen werden, daß der Reingewinn der Bank deutscher Länder in den nachfolgenden Jahren wieder regelmäßig ausreichen wird, um trotz aller Vorbelastungen den Tilgungsfonds für Ausgleichsforderungen in der vorgeschriebenen Höhe dotieren zu können.

Andererseits ist der Wirtschaftsausschuß der Auffassung, daß der Bund als der an der Abfindung der Anteilseigner der Reichsbank wirtschaftlich eigentlich Interessierte in dem Gesetz auch als solcher ausdrücklich in Erscheinung treten sollte. Deshalb und zugleich um die Möglichkeit zu eröff-

(A) nen, die „ewige Rente“ zu beseitigen, empfiehlt der Wirtschaftsausschuß, durch die bei § 11 vorgeschlagene Ergänzung den Bundesminister der Finanzen zu ermächtigen, die Genußrechte der Bank deutscher Länder zum Erlöschen zu bringen, indem er sie aus Mitteln des dem Bunde zustehenden Restgewinns der Bank deutscher Länder ankauft.

Noch in einem weiteren Punkte widersprechen sich die Empfehlungen des Finanzausschusses und des Wirtschaftsausschusses grundsätzlich, nämlich in der Frage, wie **Überschüsse aus der Abwicklung** der Deutschen Reichsbank und der Deutschen Golddiskontbank verwendet werden sollen. Einigkeit besteht darüber, daß in beiden Fällen die Überschüsse zu Gunsten der Tilgung von Ausgleichsforderungen abzuführen seien. Der Finanzausschuß möchte jedoch diese Mittel für die lineare Tilgung nach § 2 des Tilgungsgesetzes einsetzen, während der Wirtschaftsausschuß sie, wie § 4 Abs. 6 des Entwurfs und der vom Wirtschaftsausschuß vorgeschlagene § 9 Abs. 5 es vorsehen, dem Fonds für notwendige außerordentliche Tilgung von Ausgleichsforderungen zugeführt wissen will. Der Wirtschaftsausschuß kann die Ansicht des Finanzausschusses, daß die ausreichende Dotierung des Fonds für die allgemein als unerlässlich anerkannte außerordentliche Tilgung ohnedies gesichert sei, nicht teilen. Er hat außerdem erwogen, daß einerseits die Länder die ihnen für 1956 obliegende lineare Tilgungsverpflichtung schon in ihren Haushaltsvoranschlägen berücksichtigt haben und daß andererseits die durch § 9 des Tilgungsgesetzes erstrebte außerordentliche Tilgung von eminenter volkswirtschaftlicher Bedeutung ist. Hinzu kommt, daß der Bundestag dem § 9 des Tilgungsgesetzes durch die Einbeziehung der sogenannten Deckungsforderungen einen Inhalt gegeben hat, der geeignet ist, das von den Ländern mit der außerordentlichen Tilgung von Ausgleichsforderungen erstrebte Ziel hinauszurücken. Schließlich kann in diesem Zusammenhang nicht unberücksichtigt bleiben, daß der Finanzausschuß zu dem uns heute im 2. Durchgang vorliegenden Entwurf eines Gesetzes über die Tilgung von Ausgleichsforderungen empfohlen hat, den Vermittlungsausschuß mit dem Ziele anzurufen, den Satz für die laufende Tilgung von 1% jährlich auf ½% herabzudrücken. Es sollte daher alles getan werden, den Fonds für die Tilgung in den besonders dringenden Fällen so hoch wie möglich zu dotieren. Dazu gehört auch, daß ihm die Abwicklungsüberschüsse der Deutschen Reichsbank und der Deutschen Golddiskontbank zugeführt werden.

Die im Zweiten Abschnitt des Gesetzentwurfs vorgesehene Regelung der **Liquidation der Deutschen Golddiskontbank** ist über die Einwände hinaus, die der Finanzausschuß gegen die Höhe und die Art der Abfindung der Anteilseigner der Reichsbank erhoben hat und auch hier erhebt, keinen weiteren grundsätzlichen Bedenken begegnet. Der gelegentlich vernommenen Kritik, daß der Umtausch der Aktien der Deutschen Golddiskontbank in Genußscheine der Bank deutscher Länder noch weniger gerechtfertigt sei als die Art der Abfindung der Anteilseigner der Deutschen Reichsbank, wird nach Auffassung des Wirtschaftsausschusses durch die Ausführungen unter XIII der Begründung des Gesetzentwurfs der Boden entzogen.

(C) Aus diesen Gründen schlage ich vor, den Empfehlungen des Wirtschaftsausschusses, die im einzelnen in der BR-Drucks. Nr. 1/1/1956 aufgeführt und — soweit ich sie in meinem Bericht nicht erwähnt habe — durch die dort beigegebenen Begründungen erläutert sind, zu entsprechen und im übrigen keine Einwendungen zu erheben.

Präsident von **HASSEL**: Ich danke dem Herrn Berichterstatter.

Dr. NOLTING-HAUFF (Bremen), Miterichter-statter: Herr Präsident! Meine Herren! Die Vorlage hat im **Finanzausschuß** des Bundesrates **scharfe Kritik** gefunden. Sie läßt nach Auffassung des Finanzausschusses in weitem Maße die Voraussetzungen, die im allgemeinen von einem gesetzgeberischen Vorschlag der Bundesregierung an die beiden gesetzgebenden Körperschaften erfüllt sein müssen, vermissen. Die entscheidendste dieser Voraussetzungen ist die Einordnung einer Gesetzesvorlage in das bestehende Recht und die Abstimmung der mit einer solchen Vorlage vorgeschlagenen Regelungen auf bereits vorhandene verwandte Normen. Von alledem ist bei der hier zur Erörterung stehenden Gesetzesvorlage wenig zu merken. Sie ist ein **Gemisch aus taktischen Erwägungen**, mit denen hier offenbar ein Präludium der künftigen Notenbankgesetzvorlage gespielt werden soll, und **Interessentenwünschen**. Beides muß als Grundlage eines Gesetzes von vornherein abgelehnt werden, um so mehr, wenn auch noch, wie es hier geschehen ist, zur Begründung der Vorlage Vergleiche und Erwägungen herhalten müssen, bei denen Gesichtspunkte de lege ferenda und de lege lata durcheinandergelassen werden.

Daß die Reichsbank und die Deutsche Golddiskontbank als Unternehmen des untergegangenen Reiches, die außerdem mit dessen Zusammenbruch auf das engste zusammenhängen, liquidiert werden müssen, mag eine Ordnungsfrage sein. Hierzu ist es aber weder erforderlich, den Anteilseignern der Reichsbank eine Entschädigung in Höhe von 60 Prozent des Nominalbetrages ihrer Anteile zu gewähren, noch erscheint es dazu geboten, das Währungsbanksystem der Bundesrepublik mit Verpflichtungen zur Auszahlung dieser Entschädigung zu belasten.

Um dies zunächst klarzustellen: es handelt sich hier keineswegs um eine Gesetzesvorlage, die im wesentlichen die Ordnung von Rechtsverhältnissen und Ansprüchen aus der Vergangenheit zum Gegenstand hätte, welche ohnehin bestünden; — der **Schwerpunkt der Vorlage** liegt, obwohl die amtliche Begründung in großen Teilen den entgegengesetzten Eindruck vermitteln kann, also **nicht im bestehenden Recht**. Sondern es handelt sich um eine **gesetzespolitische Vorlage**, mit der einem Kreis von Interessenten für Schäden, die durch den Krieg und seine Folgen entstanden sind, eine weit über das bisherige Normalmaß hinausgehende Entschädigung gesichert werden soll. Dies ergibt sich klar daraus, daß in den Erörterungen des Finanzausschusses der Vertreter des Bundesjustizministeriums die Frage, ob Reichsbankanteilseigner auf Grund des bestehenden Rechts mit einem **Klageanspruch**, welcher die den Gegenstand dieser Gesetzesvorlage bildende Entschädigung beinhaltet, bei den staatlichen Gerichten Erfolg haben wür-

(A) den, klar verneinend beantwortet hat. Besonders interessant ist, daß diese verneinende Antwort mit der Begründung gegeben wurde, eine Liquidation der Reichsbank als solche würde zu einem Milliardendefizit führen, womit die Anteilseigner nicht das Geringste erhalten könnten.

Wenn man sich nun fragt, warum trotzdem hier eine Gesetzesvorlage gemacht worden ist, mit der die Anteilseigner der Reichsbank etwa das Zehnfache dessen bekommen sollen, was Bankkontenbesitzer und Reichsanleihegläubiger für ihre Reichsmark-Guthaben erhalten haben bzw. erhalten sollen, ferner etwa das Sechsfache von dem, was Inhaber von Industrie-Obligationen und Pfandbriefinhaber erhalten haben und immerhin noch mindestens das Dreifache von dem, was im besten Falle Altsparer erhalten sollen, so gibt es darauf eine überzeugende Antwort nach Auffassung des Finanzausschusses nicht.

Die Initiatoren der Vorlage haben immer wieder zu vertreten versucht, daß Anteile anders und besser entschädigt werden müßten als Obligationen und Guthabekonten. Dafür, warum und wieso das so sein sollte oder müßte, sind sie allerdings die Erklärung schuldig geblieben. Wenn ein Unternehmen mit einem großen Defizit abschließt, so müssen nach klassischen Rechtsgrundsätzen, die niemand bisher angezweifelt hat, insbesondere nach konkursrechtlichen Grundsätzen, zunächst die Gläubiger befriedigt werden, während die Anteilseigner, die das Risiko des Unternehmens zu tragen haben, die Folgen des Zusammenbruchs, wenigstens soweit ihre Anteile in Betracht kommen, auf sich nehmen müssen. Es ist allerdings zuzugeben, daß es für eine Vorlage wie die hier in Betracht stehende und die, wie vorhin klargestellt wurde, neues Recht schafft, auch noch jenseits der eigentlichen Rechtssphäre liegenden Gesichtspunkte maßgebend sein könnten. Immerhin müssen dann diese Gesichtspunkte, wenn, wie hier, eine erhebliche Entschädigungspflicht der öffentlichen Hand begründet wird, die noch dazu unserem gegenwärtigen Notenbanksystem aufgelastet werden soll, von außerordentlicher Überzeugungskraft, großem sozialen Gewicht und aus dem Sachverhalt heraus gebotener Billigkeit sein.

Wieso aber unter all diesen Gesichtspunkten der heutige Staat oder, wie es die Vorlage ja eigentlich will, sein Notenbanksystem mit einer Entschädigung der Anteilseigner desjenigen Instituts belastet werden soll, das für den Zusammenbruch der Reichsmarkwährung zum allermindesten in hohem Maße mitverantwortlich ist, erscheint an sich schon nicht ohne weiteres klar. Wenn aber dann noch die Reichsbankanteilseigner eine Entschädigung erhalten sollen, die das Mehr-, ja Vielfache der Entschädigungen von Lastenausgleichsberechtigten und Altsparenern und ferner des Gegenwertes ausmacht, den Bankkonteninhaber, Reichsanleihegläubiger und Obligationäre als Restbestand aus dem von der Reichsbank zumindest mitverschuldeten Währungszusammenbruch erhalten bzw. erhalten haben, so kann man eine solche gesetzgeberische Idee nur als unverständlich bezeichnen.

Der Referent des Bundeswirtschaftsministeriums hat der Konferenz der Länderfinanzminister am 3. November 1955 vorgetragen, daß es seiner Auffassung nach über die Frage einer Entschädigung der Reichsbankanteilseigner fünf Meinungen geben könnte:

1. Man könne die Reichsbankmasse als aktiv mit 300 Millionen RM betrachten, die, da es sich um Sachwerte wie Grundstücke, Gebäude etc. handelte, eine hundertprozentige Umstellung rechtfertigten. Dann müsse man allerdings die Milliardenverpflichtungen der Reichsbank, die das heutige Notenbanksystem übernehmen mußte, gedanklich ausschalten. Bei Hinzurechnung einer Dividendennachzahlung für die Zeit nach der Währungsreform, die dann auch noch hinzu kommen müßte (6,5 x 5%), ergäbe sich bei diesem Raisonement ein Entschädigungssatz von 132,5%, wie ihn der Interessenverband der Anteilseigner verlangt. Es wäre dies allerdings ein einzigartiger Konkurs: die Gläubiger erhalten nichts oder bestenfalls haben sie eine Dividende in Höhe von 6,5% ihrer Forderungen zu bekommen, und das ganze Sachvermögen geht an die Anteilseigner und Risikoträger. Radikaler könnte man die Welt nicht auf den Kopf stellen, und diesen Gedankengang hat auch die Vorlage des Bundeskabinetts abgelehnt. (C)

2. Die Errichtung der Landeszentralbanken und damit des heutigen Notenbanksystems könne als eine Dezentralisationsmaßnahme angesehen werden, die einen rein organisatorischen und keinen konfiskatorischen Charakter habe. Da die Anteile als Kapitalanteile Substanzwerte darstellten, müßten die Anteilseigner so gestellt werden, als ob die Dezentralisation nicht stattgefunden hätte. Es ist dies das Grundkonzept der Vorlage, die dann noch den großen Gedankensprung vollführt, daß auf die Reichsbank infolgedessen die umstellungsrechtlichen Vorschriften für die privaten Kreditinstitute angewandt werden müßten. In klarem Deutsch übertragen heißt dies, daß die öffentliche Hand verpflichtet sein soll, das Milliardendefizit der Reichsbank so weit mit Ausgleichsforderungen gegen den Staat oder auch mit entsprechenden Ansprüchen gegen das gegenwärtige Notenbanksystem zu überdecken, daß die Anteilseigner die 60%ige Entschädigung, welche die Vorlage will, erhalten können. Das bedeutet also letzten Endes, daß über Ausgleichsverpflichtungen des Staates und zusätzliche Verpflichtungen der heutigen Notenbank, die er verzinst und die auch einmal getilgt werden müssen, der Steuerzahler das Defizit der Reichsbank übernehmen und die Allgemeinheit einschließlich sämtlicher anderer Kriegsgeschädigten und Lastenausgleichsberechtigten diese 60%ige Entschädigung für die Reichsbankanteilseigner aufzubringen hat. (D)

Die übrigen drei Möglichkeiten, den Sachverhalt konstruktiv zu meistern, sieht die Vorlage dann nur noch im folgenden, die sie sämtlich ablehnt:

3. Die Anteile werden nicht als Substanzwerte, sondern als Obligationen betrachtet und entschädigt.

4. Die Reichsbankanteilseigner sind wie Anteilseigner liquidierender Institute zu behandeln. Sie bekommen deshalb nichts. Nur die Gläubiger werden, soweit möglich, bei der Liquidation befriedigt.

5. Die Reichsbank ist untergegangen. Die Anteile sind deshalb wertlos. Die Anteilseigner haben höchstens Anspruch auf eine normale Entschädigung.

Warum die Vorlage, wenn sie die letztgenannten drei Möglichkeiten so klar gesehen hat, trotzdem eine 60%ige Entschädigung der Anteilseigner ver-

(A) tritt, wäre unerfindlich, wenn hierfür nicht die schon früher angedeuteten und am Schluß noch zu behandelnden Gründe beständen, die man nur mit großen Hemmungen als „politisch“ bezeichnen kann.

Die Begründung der Vorlage versucht allerdings eine konstruktive Lösung, die offensichtlich den Wirtschaftsausschuß bei seinem Votum stark beeinflusst hat. Dieser Versuch, der in der Vorlage selbst als eine Fiktion bezeichnet wird, kann einer Nachprüfung unter den gegebenen und bereits vorher erörterten sachlichen Gesichtspunkten nicht standhalten. Die fragliche Fiktion besteht darin, daß die Reichsbank so angesehen werden müsse, als ob sie zu den Kreditinstituten gehöre, die unter die Umstellungsregelungen der Währungsgesetze fallen. Die Reichsbank hat mit der Währungsumstellung als solcher nicht das Geringste zu tun gehabt, es sei denn, daß sie die eigentliche Voraussetzung der Währungsreform, nämlich den Zusammenbruch der Reichsmarkwährung, herbeigeführt hat. Die Fiktion, auf der die Gesetzesvorlage so etwas wie eine grundsätzliche Begründung ihrer Vorschläge zu basieren versucht, muß infolgedessen als Willkür bezeichnet werden. Offenbar hat hier allerdings die unklare Vorstellung mitgewirkt, daß die Reichsbankanteileigner ebenso behandelt werden sollten wie die Aktionäre und sonstigen Inhaber der unter die Umstellungsgesetzgebung fallenden Kreditinstitute. Dabei ist allerdings die ratio legis für die einschlägige Regelung der Währungsgesetzgebung völlig außer acht gelassen worden. Die Zuteilung von Ausgleichsforderungen gegen die Länder an die privaten Kreditinstitute ist doch nicht erfolgt, um den Aktionären und Inhabern dieser Banken eine besondere Stellung unter den sonstigen Kriegs- und Währungsgeschädigten hinsichtlich ihrer Rechte zu geben oder zu sichern, sondern ausschließlich zu dem Zweck, diese Kreditinstitute, die für die Durchführung der Währungsreform und für die künftige Wirtschaft in der Bundesrepublik nicht entbehrt werden konnten, funktionsfähig zu erhalten. Das war nur möglich, wenn das in den Bilanzen durch Ausfall der Reichsanleihen entstehende Loch gestopft und wenigstens ein Teil des Kapitals intakt gehalten wurde.

(B) Um die Widersinnigkeit des von der Begründung der Vorlage versuchten Analogieschlusses von dieser Regelung auf die Entschädigung der Reichsbankanteileigner ganz klar zu machen, braucht man sich nur vorzustellen, daß die Währungsreform, insbesondere was den Kreditapparat der Wirtschaft anlangt, anders als geschehen, etwa in der Form der Währungsreform von 1924 durchgeführt worden wäre. Hätte sich dabei wohl irgend jemand auf den Standpunkt stellen können, daß, weil die Aktionäre der Kreditbanken etwa im Vergleich zu den Aktionären vieler industrieller Unternehmen dabei allzu schlecht wegkommen würden, die öffentliche Hand verpflichtet sei, den Bankaktionären eine Sonderentschädigung zu gewähren? Hinsichtlich der Entschädigung der Reichsbankanteileigner ist das so ungefähr der Standpunkt der Vorlage.

Mit der gleichen Begründung könnte man z. B. die Meinung vertreten, daß die Aktionäre Anteilsinhaber und sonstigen Kapitaleigner von kriegsindustriellen Unternehmern, sagen wir, um ein ganz spezielles Beispiel zu wählen, von Flugzeug-

fabriken, eine solche staatliche Entschädigung für ihre Kapitalbeteiligungen erhalten müßten. Denn diese Unternehmen, die im wesentlichen für das zusammengebrochene Reich gearbeitet haben, sind, weil sie wenigstens zu einem erheblichen Teil ihre Forderungen gegen das Reich nicht mehr hereinbekommen haben, durch die Katastrophe, die mit dem Ende des Krieges eintrat, auf das aller schwerste geschädigt worden. Niemand hat bisher daran gedacht, etwa diese Kapitalbeteiligungen auf dem Wege der Zuteilung von Ausgleichsforderungen an diese Unternehmen zu entschädigen.

Diese Überlegung zeigt besonders klar, wohin man kommt, wenn Interessentenwünsche in die Form einer Gesetzgebungsvorlage erhoben werden, ohne daß auf der übergeordneten Ebene der Staatsräson und des Gemeinwohls eine bis ins Letzte gehende kritische Prüfung über die Einordnung einer solchen Vorlage in das gesamte geltende Recht, zumindestens soweit es einschlägig ist, und eine Abstimmung mit Regelungen, die eine echte und nicht nur scheinbare Verwandtschaft aufweisen, erfolgt. Geschieht dies, so kann das nur das Ergebnis haben, daß die Reichsbankanteilsinhaber höchstens als Lastenausgleichsgläubiger betrachtet werden können und ihre Ansprüche unter diejenigen von Flüchtlingen, Kriegssachgeschädigten, privaten Reichsanleihegläubigern und, soweit die tatsächlichen Voraussetzungen gegeben sind, von Altsparrern rangiert werden können. Damit, nicht mit der Vorlage, wäre dem in der Begründung der Vorlage angerufenen Verfassungsgrundsatz der Gleichberechtigung Genüge getan.

Insoweit würde es sich dann um Ansprüche handeln, die in der einen oder anderen Form gegen den Bund zu begründen und zu normieren wären. Das gegenwärtige Notenbanksystem hat mit solchen Ansprüchen überhaupt nichts zu tun und muß von ihnen freigehalten werden. In den Erörterungen über die Vorlage ist hin und wieder der Gedanke der Funktionsnachfolge aufgetaucht mit dem Hinweis, daß doch das gegenwärtige Notenbanksystem, soweit die westdeutsche Bundesrepublik in Frage kommt, diejenige Position in Staat und Wirtschaft eingenommen habe, die früher diejenige der Reichsbank gewesen sei. Eine Rechtsnachfolge in Verpflichtungen, die daraus hergeleitet werden könnte, daß ein Unternehmen oder eine Einrichtung die Funktionen eines anderen zusammengebrochenen Unternehmens oder einer untergegangenen Einrichtung übernommen habe, kann es grundsätzlich nicht geben. Es wäre das ein Widerspruch in sich. Jede Auffang- und Sanierungsgesellschaft, die ein zusammengebrochenes Wirtschaftsunternehmen als Funktion zu erhalten oder fortzuführen unternimmt, würde danach mit den Schulden des betreffenden Konkursunternehmens belastet werden und von vornherein scheitern müssen.

(D) Der Bundesgerichtshof ebenso wie das Bundesverfassungsgericht haben deswegen die Funktionsnachfolge als Basis für eine Rechtsnachfolge in Schulden und Verpflichtungen grundsätzlich abgelehnt. Mit derselben Begründung könnte ja auch sonst die westdeutsche Bundesrepublik für alle Schulden und Verpflichtungen des untergegangenen Reiches haftbar gemacht werden. Wäre dem so, hätte es niemals ein 131er-Gesetz zu geben brauchen. Gerade auch das bekannte Urteil des Bundesverfassungsgerichts zu diesem Gesetz hat

- (A) den Gedanken der **Funktionsnachfolge** als Schuldennachfolge klar und eindeutig **abgelehnt**.

Um so mehr muß es verwundern, wenn die Vorlage den Eindruck vermittelt, als sei im Jahre 1945 in Deutschland trotz des damals eingetretenen Weltuntergangs gar nichts geschehen und als müßten jedenfalls die Reichsbankanteilseigner von den Folgen der dazu auch noch gerade durch die Reichsbank nicht zuletzt verschuldeten Katastrophe weitgehend freigestellt werden.

Das gegenwärtige Notenbanksystem ist Eigentum der Länder, und die künftige **Bundesnotenbank** sollte, wie sich auch das Eigentum an ihr zwischen Bund und Ländern aufteilen mag, **staatliches Eigentum** bleiben. Private Rechte an der Währungsbank eines Staates gehören dem Geist vergangener Wirtschaftsepochen an. Auch aus diesem Gesichtspunkt muß Einspruch dagegen erhoben werden, daß den Reichsbankanteilseignern, sei es auch nur, wie es die Vorlage vorsieht, in Form von Genußrechten, irgendwelche Rechte an dem gegenwärtigen Notenbanksystem oder gegen dasselbe zugeteilt werden.

Es mag zunächst nur darauf hingewiesen werden, daß die aus der **Genußscheinregelung** sich ergebende Notwendigkeit der Gewinnerzielung die Möglichkeit der **Beeinflussung der Geschäftspolitik** der Notenbank durch **notenbankfremde Gesichtspunkte** einschließt. Im übrigen stolpern wir an dieser Stelle über den Pferdefuß der Vorlage: damit, daß den Reichsbankanteilseignern Anteilsrechte, wenn auch nur in der Form von Genußscheinen, gegen die Bank deutscher Länder zuerkannt werden, soll die künftige Bundesnotenbank politisch als eine Fortsetzung der früheren Reichsbank manifestiert und damit die zentralistische Lösung des Bundesnotenbankproblems im Sinne der früheren Reichsbankorganisation gewissermaßen vorweggenommen werden.

(B)

Was von der Entschädigung der Reichsbankanteilseigner gelten muß, gilt von einer solchen der **Golddiskontbankaktionäre** entsprechend. In beiden Fällen kommt der Finanzausschuß daher zu dem Vorschlag, die Entschädigung der Anteilseigner im Sinne der sonstigen und verwandten Regelung der Währungsgesetze auf 6,5% des Reichsmarkennennbetrages der Anteile in Form von Schuldverschreibungen des Bundes zu bemessen. Der Finanzausschuß stimmt mit dem Wirtschaftsausschuß und dem Rechtsausschuß darin überein, daß die Gesetzesvorlage der Zustimmung des Bundesrates bedarf. Die Genußscheinregelung zu Lasten der Bank deutscher Länder stellt einen Eingriff in die Rechtsstellung der Landeszentralbanken als Kapitaleigner der Bank deutscher Länder dar, und zwar sowohl durch die mit den Kapitaleignern gleichrangige Gewinnberechtigung als auch durch den Anspruch auf 150% des Liquidationserlöses mit Rang vor den Kapitaleignern. Das Zustimmungsrecht des Bundesrates ergibt sich aus Artikel 135 Abs. 5 und überdies auch aus Artikel 84 GG.

Die Gesetzesvorlage müßte nach der hier dargelegten Auffassung des Finanzausschusses in folgenden Punkten geändert werden:

1. § 3 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

Die Anteilseigner der Deutschen Reichsbank erhalten auf je 100 Reichsmark Reichsbankanteile 6,5 Deutsche Mark in Schuldverschreibungen des Bundes, die mit 5% zu verzinsen und jährlich mit 1% zu tilgen sind.

Dabei sollte auch auf die Beibehaltung der Überschrift des Regierungsentwurfs bestanden werden. Denn dem Vorschlag des Wirtschaftsausschusses zu folgen und das Wort „Entschädigung“ durch das Wort „Abfindung“ zu ersetzen, würde dem Anerkenntnis eines Rechtsanspruchs der Anteilseigner gleichkommen.

2. Der Finanzausschuß schlägt vor, den § 11 der Vorlage zu streichen.

Wegen der im übrigen erforderlichen Änderungen der Vorlage im einzelnen darf ich hier auf den Beschluß des Finanzausschusses vom 2. Februar 1956 verweisen.

Abschließend kann ich mir die Bemerkung nicht versagen, daß die **unerfreulichen Spekulationen**, die in den letzten Monaten an den deutschen Börsen mit den Reichsbankanteilscheinen vor sich gegangen sind, nicht dazu angetan sein dürften, die Überzeugungskraft der Regierungsvorlage zu verstärken.

Präsident von HASSEL: Ich danke dem Herrn Mitberichterstatler. Wir treten in die Abstimmung ein. Ich bitte Sie, die Drucks. Nr. 1/1/56 und 1/2/56 zur Hand zu nehmen. Aus der Ausschußempfehlung auf Drucks Nr. 1/1/56 rufe ich auf die laufende Nr. 1. Wer zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Es ist so beschlossen.

- 2a! — Angenommen!
2b! — Angenommen!
2c! — Angenommen!
3a! — Abgelehnt!

Hier muß der Antrag von Schleswig-Holstein auf BR-Drucks. Nr. 1/2/56 eingeschoben werden. Wer ihr zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Der Antrag ist mit 19 Stimmen abgelehnt.

(D)

Wir kommen zurück zur BR-Drucks. Nr. 1/1/56 Ziff. 3b. — Wer zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Mit 21 Stimmen angenommen¹⁾!

- 3c ist erledigt.
3d! — Angenommen!
3e! — Angenommen!
3f aa)! — Angenommen! 3f bb) ist damit erledigt.
4a! — Abgelehnt! 4b ist damit erledigt.
5! — Angenommen!
6a! — Angenommen! Damit ist 6b erledigt.
7a! — Abgelehnt!
7b! — Angenommen!
8a! — Abgelehnt! Damit ist 8b erledigt.
8c! — Abgelehnt!
9a! — Angenommen! Damit ist 9b erledigt.

Danach hat der Bundesrat gemäß Art. 76 Abs. 2 GG beschlossen, zu dem Entwurf eines Gesetzes über die Liquidation der Deutschen Reichsbank und der Deutschen Golddiskontbank die soeben angenommenen Änderungen vorzuschlagen und im übrigen keine Einwendungen zu erheben.

Ich rufe auf Punkt 2 der Tagesordnung:

Gesetz über das Vierte Berichtigungs- und Änderungsprotokoll vom 7. März 1955 zu den Anlagen des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens (GATT) und zum Wortlaut der diesem Abkommen beigefügten Zollzugeständnislisten (BR-Drucks. Nr. 52/56)

¹⁾ Vgl. die Berichtigung dieser Abstimmung auf S. 72 D.

(A) Wir können auf eine Berichterstattung verzichten. Der federführende Wirtschaftsausschuß empfiehlt, einen Antrag auf Einberufung des Vermittlungsausschusses nicht zu stellen. Ich sehe keinen Widerspruch.

Demnach hat der Bundesrat beschlossen, zu dem Gesetzesbeschluß des Bundestags einen Antrag gemäß Art. 77 Abs. 2 GG nicht zu stellen.

Wir gehen über zu Punkt 3 der Tagesordnung:

Gesetz zu der Erklärung vom 10. März 1955 über die Verlängerung der Geltungsdauer der Zollzugeständnislisten zum Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen (GATT) (BR-Drucks. Nr. 53/56)

Auch hier kann eine Berichterstattung unterbleiben. Der federführende Wirtschaftsausschuß empfiehlt, einen Antrag nach Art. 77 Abs. 2 GG nicht zu stellen. Widerspruch erfolgt nicht. Dann ist so beschlossen.

Nun folgt Punkt 4 der Tagesordnung:

Gesetz über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu dem Brüsseler Protokoll vom 30. Juli 1936 über die Immunitäten der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich (BR-Drucks. Nr. 54/56)

Von einer Berichterstattung kann abgesehen werden. Der federführende Wirtschaftsausschuß empfiehlt, von der Anrufung des Vermittlungsausschusses abzusehen. Ich sehe keinen Widerspruch.

(B) Dann darf ich feststellen, daß der Bundesrat beschlossen hat, zu dem vom Bundestag beschlossenen Gesetz einen Antrag gemäß Art. 77 Abs. 2 GG nicht zu stellen.

Punkt 5 ist, wie vorhin schon dargelegt, von der Tagesordnung abgesetzt.

Ich rufe auf die Punkte 6 und 7 der Tagesordnung:

Verordnung zur Änderung von Vorschriften des Straßenverkehrsrechts (BR-Drucks. Nr. 391/55)

Verordnung über die Kennzeichen von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern (Kennzeichenverordnung) (BR-Drucks. Nr. 437/55)

Der federführende Ausschuß schlägt vor, die beiden Tagesordnungspunkte zusammenzuziehen. Zu Punkt 7 hat Nordrhein-Westfalen einen Antrag gestellt, der praktisch dazu führt, daß die Verordnung über die Kennzeichen von Kraftfahrzeugen heute abgesetzt werden soll. Herr Minister Dr. Sträter wird für das Land Nordrhein-Westfalen diesen Antrag begründen.

Dr. STRÄTER (Nordrhein-Westfalen): Herr Präsident! Meine Herren! Der Ausschuß für Verkehr und Post hat beschlossen, in die hier zur Beratung stehende Verordnung zur Änderung von Vorschriften des Straßenverkehrsrechts die unter Punkt 7 der Tagesordnung zur Behandlung gestellte Kennzeichenverordnung einzubauen. Sie finden dies in der BR-Drucks. Nr. 391/1/55. Das

Land Nordrhein-Westfalen beantragt mit der BR-Drucks. Nr. 391/2/55, die in den Ausschußempfehlungen vorgeschlagenen Ergänzungen, soweit sie die Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen und Anhängern betreffen, zu streichen. Zur Begründung habe ich folgendes vorzutragen.

Nach langen Beratungen bieten sich für die **Neukennzeichnung** der Kraftfahrzeuge und ihrer Anhänger nunmehr zwei Systeme an. Einmal das vom Bundesverkehrsministerium erstellte und zum zweiten das vom Ausschuß für Wirtschaftliche Verwaltung in Vorschlag gebrachte System. Beide Systeme enthalten zwei Zahlen- bzw. Buchstaben-Gruppen, von denen die erstere der Bezeichnung der Zulassungsstelle dient, während die zweite die Fahrzeugnummer darstellt. Bezüglich der Fahrzeugnummer weichen die Systeme nicht voneinander ab; die Abweichung liegt lediglich in der **Bezeichnung der Zulassungsstelle**. Hier sieht das sogenannte BVM-System vor, die Zulassungsstelle durch Buchstaben zu bezeichnen, die dem Namen der Zulassungsstelle entnommen werden, und zwar sollen große Zulassungsstellen einen Buchstaben, mittlere Zulassungsstellen zwei Buchstaben und kleine Zulassungsstellen drei Buchstaben erhalten. Das Bundesministerium für Verkehr führt an, daß es leicht möglich sei, mit Hilfe der Mnemotechnik die Zulassungsstelle unschwer zu erkennen, so daß Ablesfehler vermieden werden und die Merkfähigkeit gesteigert wird.

Ich verkenne nicht, daß dies für eine Reihe von Zulassungsstellen, deren Name besonders charakteristisch ist — z. B. CUX = Cuxhaven ist jedem verständlich —, zutrifft. Ich bezweifle jedoch, daß bei der Vielzahl der Zulassungsstellen und der dadurch gegebenen Notwendigkeit — die Buchstaben sind nicht systematisch auf die Mnemotechnik ausgerichtet — der vom Bundesverkehrsminister beabsichtigte Zweck erreicht wird. Wer weiß z. B. — nun befinden wir uns ja im Bundesrat — in Bayern, daß in Nordrhein-Westfalen ein Rhein-Wupper-Kreis existiert, dessen Zulassungsstelle durch die Buchstaben OP bezeichnet wird? Wer weiß in Niedersachsen — wenn ich jetzt Niedersachsen anspreche, so sind das beliebige Beispiele, ich will niemanden bevorzugen und niemanden kränken; wie käme ausgerechnet ich, ein geschäftsführendes Mitglied des Bundesrates, dazu —, daß sich hinter den Buchstaben KIB die Zulassungsstelle Kirchheimbolanden verbirgt? Wobei ich nicht gern fragen möchte, wer überhaupt weiß, wo Kirchheimbolanden liegt. Ich muß Ihnen offengestanden sagen, daß ich es erst seit heute morgen weiß. Solch ein Bekenntnis darf man ruhig einmal mit der genauen Bezeichnung hier ablegen. Wir sprechen ja schließlich für einen großen Bevölkerungsteil. Wir unterhalten uns darüber, ob die Kennzeichen, die jetzt eingeführt werden sollen, das erreichen, was ja der Herr Bundesverkehrsminister im guten Sinne beabsichtigt, nämlich sich allgemein verständlich bis zu den Schulen zu machen.

Das AWW-System — also das System des Ausschusses für Wirtschaftliche Verwaltung — geht dagegen von dem Grundsatz der sogenannten **konstanten Raumnumerierung** aus. Unter konstanter Raumnumerierung versteht der AWW eine neue, alle bisherigen geographischen Nummern der Verwaltung und Wirtschaft ersetzende, allgemein verwendbare Numerierung der Stadt- und Landkreise. Aus dieser konstanten Raumnumerierung soll je-

(A) derzeit zu erkennen sein, wo der betreffende Kreis liegt. Die konstante Raumnumerierung soll auch für die künftige Postleitzahl, für den Ferntelefon- und Fernschreibverkehr verwendet werden; sie soll darüber hinaus die bisherige Ortsnummer im Bankverkehr ersetzen. Die gesamte Wirtschaft könnte sich ihrer für die Einteilung der Verkaufs- und Vertreterbezirke bedienen. Die konstante Raumnumerierung könnte ohne weiteres auch in das Hollerithverfahren übernommen werden.

Der AWW hat Ihnen, meine Herren, mit Schreiben leider erst vom 14. Februar 1956 das von ihm entwickelte System einer konstanten Raumnumerierung zugänglich gemacht. Wie Sie daraus ersehen haben, wird die Bundesrepublik in vierzehn Gebiete, die jeweils mit einem großen Buchstaben bezeichnet werden, aufgeteilt. Jedes Gebiet zerfällt in Bezirke, die mit einer zusätzlichen Zahl gekennzeichnet werden, und die Kreisräume innerhalb dieser Bezirke erhalten eine weitere Zahl.

An einer solchen festen Raumnumerierung können Wirtschaft und Verwaltung nur interessiert sein. Die Vorteile, die sich anbieten, liegen auf der Hand. Bejaht man aber die Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit einer allgemeinen Raumnumerierung, so sollte man nicht zögern, bei der Kraftfahrzeugkennzeichnung den Anfang zu machen. Sind die Kraftfahrzeuge erst einmal nach diesem System gekennzeichnet, so bekommt das System wegen der Vielzahl der Fahrzeuge und des weitgehenden Interesses, das die Allgemeinheit den Kennzeichen der Fahrzeuge nun einmal entgegenbringt, große Publizität. Bekanntlich interessiert sich — und daran sollte man auch denken — für die Kraftfahrzeugkennzeichen vordringlich auch die heranwachsende Jugend. Was man auf die Weise spielend in der Jugend einmal gelernt hat, wird man im Berufsleben hinterher genauso spielend verwerten können.

(B)

Ich bedauere es sehr, daß der endgültige **Vorschlag des AWW uns erst vor einigen Tagen zugegangen** ist. Es bestand also leider bisher keine Möglichkeit, dieses System auf seine praktische Wertbarkeit zu prüfen. Man müßte noch Prüfungen an fahrenden Fahrzeugen hinsichtlich der Merk- und Ablesefähigkeit machen können. Ich weiß das alles sehr wohl, bin jedoch mit der Landesregierung von Nordrhein-Westfalen, insbesondere mit dem Verkehrsminister der Meinung, daß im Hinblick auf die enormen Vorteile, die ich in diesem System für alle Zweige der Wirtschaft und der Verwaltung sehe, die Verordnung heute noch nicht verabschiedet werden sollte. Es ist in Kürze möglich, diese Überprüfung vorzunehmen. Nachdem wir nun so lange auf eine endgültige Regelung warten, dürfte es nicht ausschlaggebend sein, diese praktischen Prüfungen in wenigen Wochen noch vorzunehmen. Sollte sich, was ich nicht annehme, das System hinsichtlich der Kennzeichnung der Fahrzeuge nicht eignen — das muß man natürlich hierbei unterstellen —, so haben wir jedenfalls sorgfältig geprüft und damit unsere letzte Pflicht erfüllt. Ich bitte daher, dem von mir gestellten Antrag des Landes Nordrhein-Westfalen zu entsprechen.

Der Antrag bedarf noch einer kleinen redaktionellen Berichtigung, und zwar muß es in der BR-Drucks. Nr. 391/2/55 unter II. in Zeile 4 und 5 statt „ihren Anhängern“ gestrichen werden.“ heißen

„ihren Anhängern und“ gestrichen.“ Ich werde mir erlauben, mit Ihrer Genehmigung, Herr Präsident, den formulierten Antrag dem Herrn Schriftführer zu überreichen. Gleichzeitig dürfte damit bezüglich des Punktes 7 der Tagesordnung zu beantragen sein — das ist ja der Sinn meiner Ausführungen —, die Kennzeichenverordnung von der Tagesordnung abzusetzen. Diesen Antrag stelle ich hiermit ebenfalls. (C)

Dr. Ing. SEEBOHM, Bundesminister für Verkehr: Herr Präsident! Meine sehr geehrten Herren! Ich darf zu den Ausführungen des Herrn Kollegen Sträter folgendes bemerken.

Es dürfte unbestritten sein, daß wir es dringend notwendig haben, die Kennzeichnung unserer Kraftfahrzeuge zu erneuern und einheitlich zu gestalten. Der Sinn der Verordnung, die wir schon 1952 vorgelegt haben und die dann wegen des Einspruchs der Alliierten zurückgezogen werden mußte, war ja, eine **einheitliche Kennzeichnung** durchzuführen und bei dieser einheitlichen Kennzeichnung die **Erinnerung an die Besatzungszonen verschwinden** zu lassen. Wir legen also großen Wert darauf, daß diese Frage, die seit einer ganzen Anzahl von Jahren sehr eingehend geprüft und behandelt ist, auch zur Entscheidung kommt.

Der **Ausschuß für Wirtschaftliche Verwaltung** hat seine Vorschläge bereits vor zwei Jahren unterbreitet. Wir haben diese Vorschläge in praktischen Versuchen sehr eingehend geprüft und uns entschlossen, das ursprünglich von uns vorgeschlagene System mit dem des Ausschusses für wirtschaftliche Verwaltung zu koppeln. Wir haben einen Kompromißvorschlag erarbeitet, der nach langen Beratungen die Zustimmung der Bundesregierung gefunden hat. Es ist also nicht etwa so, daß hier ein Vorschlag des Bundesministers für Verkehr gegenüber dem Vorschlag des AWW vorliegt, sondern es ist im Gegenteil so, daß der Vorschlag des Bundesministers für Verkehr, der auch im Ausschuß für Verkehr und Post angenommen worden ist, bereits eine Verbindung dieser beiden Systeme darstellt. (D)

Der Sinn des Vorschlags des Bundesministers für Verkehr in der Koppelung mit dem AWW-Vorschlag, ist vor allen Dingen, daß durch die **bessere Merk- und Lesbarkeit der Kennzeichen** bei allfälligen polizeilichen Verfolgungen von Motorfahrzeugen eine bessere Möglichkeit der rechtzeitigen Feststellung dieser Fahrzeuge gegeben ist. Es darf darauf hingewiesen werden, daß die **Fahrerflucht** in den letzten Jahren gerade durch das Durcheinander der Kennzeichen einen immer größeren Umfang angenommen und einen immer größeren Erfolg gehabt hat. Wir müssen dem mit allem Ernst entgegentreten; denn solange die Fahrzeuginhaber glauben, sich durch die Flucht einer Strafe entziehen zu können, solange wird auch ihr Wunsch nach Eigendisziplin in starkem Maße gebremst.

Nun ist die Frage gestellt worden, ob ein neuer Vorschlag des AWW nochmals einer Überprüfung unterzogen werden sollte. Ich glaube, daß das nicht notwendig ist, weil sich im Grundsatz das AWW-System nach dem neuen Vorschlag nicht von dem ursprünglichen unterscheidet, sondern weil hier praktisch dem Wunsch, den wir haben, nämlich die Merkbarkeit zur besseren Feststellung des Fahrzeugs in Verbindung mit der Kennzeichnung der Zulassungsstelle zu wählen, nicht Rechnung getragen wird.

(A) Der Herr Kollege Sträter hat ausgeführt, daß ihm Kirchheimbolanden, das in der Pfalz liegt, bis heute früh nicht bekannt gewesen sei. Ich weiß nicht, wo er seinen Geographieunterricht bezogen hat; wir haben das jedenfalls in der Schule gelernt.

(Heiterkeit.)

Ich kann Ihnen auch genau sagen, daß es jener Kreis der Pfalz ist, der direkt an Preußen, also an die alten Rheinlande grenzt.

Im übrigen ist es natürlich so — Scherz beiseite, meine sehr verehrten Herren —, daß die Frage vor allen Dingen die großen Zulassungsstellen betrifft, daß sie gekennzeichnet werden und im ganzen Lande bekannt sind, daß man Hamburg und Bremen erkennt und was derlei Fragen mehr sind. Man sollte hier wenigstens von einem vernünftigen Gesichtspunkt ausgehen.

Ein letztes: Nach dem System des AWW sind wir nicht in der Lage, dieses bei einer Rückgliederung Mitteldeutschlands fortzusetzen, sondern wir müßten ein neues System anwenden. Das hat wesentlich dazu beigetragen, daß wir uns zu diesem System entschlossen haben, das, wie gesagt, jederzeit auf Mitteldeutschland ausgedehnt und angewandt werden kann, während das AWW-System dafür ungeeignet ist. Wir sollten ein System beschließen, das die Möglichkeit bietet, jederzeit auf ganz Deutschland ausgedehnt zu werden,

(Zuruf: und auf das Saargebiet!)

damit wir nicht im Falle der Wiedervereinigung eine vollständige Umstellung vornehmen müssen.

(B) Ich bitte deshalb, den Vertagungsantrag abzulehnen und in der Sache heute zu beschließen. Zweifellos ist es so, daß man immer noch etwas Besseres finden kann. Die Perfektion ist zwar etwas sehr Schönes, aber sie verhindert die Tat. Hier aber brauchen wir eine Tat.

Dr. KLEIN: Herr Präsident! Meine Herren! Es mag zweifelhaft sein, ob die Bundesregierung besser getan hätte, mit den Verordnungsentwürfen noch etwas zu warten. Nachdem sie aber einmal vorliegen und sich die Ausschüsse ausgiebig mit der Materie befaßt haben, bin ich der Meinung, daß eine Vertagung der Anträge und Verordnungsentwürfe nicht am Platze ist. Ich bitte, den Antrag von Nordrhein-Westfalen abzulehnen.

Präsident von HASSEL: Bevor wir in die weitere Verhandlung eintreten, müssen wir den Antrag von Nordrhein-Westfalen auf BR-Drucks. Nr. 391/1/55, mit dem Nordrhein-Westfalen begehrt, die Verordnung über die Kennzeichen von Kraftfahrzeugen heute abzusetzen, zur Abstimmung stellen. Wer dem Antrag zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Das ist eindeutig die Minderheit; der Antrag ist abgelehnt.

Wir können die beiden Punkte 6 und 7 gemeinsam behandeln. Ich erteile dem Berichterstatter, Herrn Senator Dr. Klein (Berlin), das Wort.

Dr. KLEIN (Berlin), Berichterstatter: Herr Präsident! Meine Herren! Unter Punkt 6 und 7 der Tagesordnung liegen Ihnen die erwähnten Verordnungsentwürfe vor, die beide Änderungen der Straßenverkehrsordnung und der Straßenver-

kehrszulassungsordnung enthalten. Die Tatsache, daß diese Änderungsvorschriften in zwei Verordnungen vorgelegt worden sind, erklärt sich daraus, daß die eine von ihnen, die sogenannte Kennzeichenverordnung, schon auf einen recht langen und ziemlich bewegten Werdegang zurückblickt. Da ihre Verabschiedung im Bundesrat dadurch zeitlich mit der Beratung der Verordnung zur Änderung von Vorschriften des Straßenverkehrsrechts zusammenfiel, ergab sich aus Gründen der Vereinfachung und der besseren Übersichtlichkeit die vom Ausschuß für Verkehr und Post vorgenommene Empfehlung, beide Verordnungen zusammenzufassen.

Es hätte im Interesse der erstrebten Vereinfachung gelegen, auch den dem Bundesrat vorliegenden Entwurf einer Verordnung zur Ergänzung der Straßenverkehrsordnung und der Straßenverkehrszulassungsordnung — Abmessungen und Gewichte, BR-Drucks. Nr. 47/56 — mit den beiden vorliegenden Gesetzentwürfen zu einer einzigen Änderungsverordnung zusammenzufassen. Leider war dies nicht möglich, da einerseits über Abmessungen und Gewichte der Kraftfahrzeuge noch eingehende Verhandlungen erforderlich sind, andererseits aber die vorliegenden Änderungsvorschriften möglichst nicht länger zurückgestellt werden sollten.

Bezüglich der Gründe, die zu den Ihnen nunmehr vorliegenden Änderungen der Straßenverkehrsordnung und der Straßenverkehrszulassungsordnung führten, darf ich folgendes ausführen:

Seit der letzten Änderung der Straßenverkehrszulassungsordnung und der Straßenverkehrsordnung am 24. August 1953 hat sich der Straßenverkehr in ständig steigendem Maße entwickelt. Die immer mehr zunehmende Motorisierung — im Oktober 1954 hatten wir in der Bundesrepublik 4,5 Millionen, im Dezember 1955 bereits 5,6 Millionen Kraftfahrzeuge — und die technische Fortentwicklung der Kraftfahrzeuge machen es notwendig, die Bestimmungen über die Zulassung zum Straßenverkehr und über das Verhalten im Straßenverkehr der zunehmenden Verkehrsdichte anzupassen.

Sie alle kennen die bedrohlichen Zahlen der Unfallstatistik des Straßenverkehrs. Im Jahre 1955 haben wir mehr als 360 000 Unfallopfer zu verzeichnen gehabt, davon 12 255 Getötete auf den Straßen. Gegenüber dem Jahre 1954 hat die Zahl der Unfälle, bei denen Personen verletzt wurden, um 10%, die Zahl der Getöteten um 5,2% und die Zahl der Unfälle ohne Personenschäden um 20% zugenommen. Die Öffentlichkeit erwartet mit Recht von den maßgebenden Stellen, daß dieser beklagenswerten Entwicklung mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln begegnet wird. Das kann freilich nicht allein durch eine Anpassung der Straßenverkehrsregeln geschehen, wie dies in der uns vorliegenden Verordnung vorgesehen ist. Mithelfen müssen dabei die durch das Verkehrsfinanzgesetz verstärkten eingeleiteten Maßnahmen zur Verbesserung und Erweiterung des unzulänglichen Straßennetzes und vor allem durch eine Beeinflussung der Verkehrsdisziplin, die durch eine gründliche Verkehrserziehung aller Bevölkerungskreise gefordert werden muß.

Unsere Aufgabe ist es heute, mit der vorliegenden Straßenverkehrsnovelle Vorschriften zu beschließen, die die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs fördern sollen. Schließlich hat sich

- (A) die Notwendigkeit einer Änderung daraus ergeben, daß für die neuen deutschen Streitkräfte verkehrrechtliche Bestimmungen erforderlich geworden sind.

Wenn ich nun im folgenden auf die wichtigsten Änderungsbestimmungen der Novelle und auf die Vorschläge der Ausschüsse zu sprechen komme, dann darf ich darauf hinweisen, daß, wie die Ihnen vorliegende schriftliche Empfehlung zeigt, die Vorlage in den Ausschüssen, insbesondere im federführenden Verkehrsausschuß, gründlich umgearbeitet worden ist. Vielleicht wäre es — wie ich schon vorher sagte — gut gewesen, wenn der Bundesverkehrsminister, der sich fast allen Änderungen angeschlossen hat, mit seiner Vorlage an den Bundesrat so lange gewartet hätte, bis die eingehenden Besprechungen mit den Ländern ihren Abschluß gefunden hätten. Auf diese Weise hätte vermieden werden können, daß hier **90 Änderungsvorschläge** vorliegen. Die Vorlagen vertragen jetzt aber keine weitere Verzögerung.

Zunächst möchte ich die beabsichtigten Änderungen erwähnen, die die Novelle zur Straßenverkehrszulassungsordnung vorsieht. In den Ausschüssen ist hierbei insbesondere die beabsichtigte **Einführung von Überholsignalgeräten** erörtert worden. Der Bundesverkehrsminister empfiehlt, daß Kraftfahrzeugzüge von mehr als 14 m Länge und Kraftfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 9 t mit einem Empfangsgerät für Überholsignale ausgerüstet sein müssen. Alle übrigen Kraftfahrzeuge — ausgenommen Krafträder ohne Beiwagen — mit einer Mindestgeschwindigkeit von mehr als 40 km/Std. müssen mit einem Sendegerät für Überholsignale ausgerüstet sein. Die Regierungsvorlage verspricht sich von dieser Maßnahme eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssicherheit beim Überholungsvorgang und eine Erleichterung des Verkehrsablaufs.

- (B) Der Verkehrsausschuß, der Wirtschaftsausschuß und der Ausschuß für Innere Angelegenheiten halten jedoch die Einführung von Überholsignalgeräten zur Zeit nicht für zweckmäßig. Abgesehen von der finanziellen Belastung der Kraftfahrzeughalter — der kein entscheidendes Gewicht beizumessen ist, wenn es der Verkehrssicherheit dient — besteht keine Gewähr dafür, ob der mit dieser Maßnahme erstrebte Erfolg, die Verkehrssicherheit beim Überholungsvorgang zu fördern, auch wirklich erreicht wird. Die Verwendung von Überholsignalgeräten würde für den Führer des zu überholenden Fahrzeugs eine erhebliche Belastung bedeuten, weil er im Wirkungsbereich der Sendegeräte Überholsignale auch dann empfängt, wenn sie einem anderen Fahrzeug gelten. Es besteht die Gefahr, daß er auf die Signale nicht mehr achtet oder das Empfangsgerät abschaltet, so daß bei Überholungsversuchen der Überholende zu Unrecht annimmt, bemerkt worden zu sein. Aus diesen Gründen empfehlen die Ausschüsse, von der Einführung dieser Geräte abzusehen und es bei den bisherigen Warnzeichen — Hup- und Blinksignale — bewenden zu lassen.

Eine weitere Änderung der Straßenverkehrszulassungsordnung betrifft die Kraftfahrzeuge, die mit dem **blauen Scheinwerferlicht** ausgestattet werden dürfen. Hier sind insbesondere, und zwar auf Wunsch des Bundestages, die Krankenwagen und Unfallhilfswagen neu hinzugekommen. Um diese

Fahrzeuge im Verkehr mehr kenntlich zu machen als bisher, wird in Zukunft blaues Blinklicht vorgeschrieben. Diese Fahrzeuge durften bisher auch Warnvorrichtungen mit einer Folge verschieden hoher Töne (das sogenannte Martinshorn) verwenden. Nun soll eine solche Warnvorrichtung zwingend vorgeschrieben werden, um die Wirksamkeit der Ankündigung des Fahrzeugs sicherzustellen. Dabei ist aber die Verwendung von Sirenen aus Gründen der Lärmbekämpfung untersagt.

Auf dem Gebiet der Fahrtrichtungsanzeiger hat der Verkehrsausschuß den Vorschlag gemacht, daß die **Anhänger von Lastkraftwagen** an ihrer Rückseite künftig mit **Blinkleuchten** für rotes oder orangefarbenes Licht ausgestattet sein müssen. Diese Änderung wird wesentlich zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen, weil die Winker von dem nachfolgenden Verkehr infolge des Aufbaues oder der Ladung des Lastkraftwagens nicht immer bemerkt werden konnten.

Von Bedeutung sind weiter die Sicherheitsvorschriften für Krafträder, auf denen ein Beifahrer befördert wird. Diese müssen jetzt mit einem Sitz, einem Handgriff und mit Fußstützen für den Beifahrer ausgerüstet sein, damit die Folgen der Unfälle, denen die Krafträder besonders ausgesetzt sind, herabgemindert werden können.

Für die Sicherheit des Fahrers und der Insassen von Personen- und Lastkraftwagen sollen die Bestimmungen sorgen, die die Verwendung von **Sicherheitsglas** für sämtliche Scheiben von Kraftfahrzeugen vorschreiben.

Der Verkehrssicherheit allgemein dient die Bestimmung, daß Kraftfahrzeuge nicht nur mit **Innenspiegeln**, sondern auch mit **Außenspiegeln** ausgestattet sein müssen. Dadurch soll dem Kraftfahrer die Beobachtung der Verkehrsvorgänge hinter seinem Fahrzeug erleichtert werden. Dies ist insbesondere für das Überholen und Abbiegen von der bisherigen Fahrtrichtung von praktischer Bedeutung.

Einen größeren Rahmen in den Beratungen der Ausschüsse hat der Komplex der Fahrräder mit Hilfsmotor, der sogen. **Mopeds**, eingenommen. Diese Fahrzeuggattung hat in den letzten Jahren im Straßenverkehr eine immer größere Bedeutung gewonnen. Es sind heute etwa 1,5 Mill. Mopeds im Verkehr, und ihre Zahl wird noch mehr ansteigen. Sie sind verkehrsrechtlich bisher grundsätzlich wie Fahrräder behandelt worden mit einigen Ausnahmen, die sich aus der Verwendung des Hilfsmotors ergeben. Bei den Beratungen im Verkehrsausschuß ist einmal die Frage der Kennzeichnung dieser Mopeds geprüft worden. Die Regierungsvorlage sieht eine Kennzeichnung wie bei den übrigen Kraftfahrzeugen vor, um eine Kontrolle dieser Fahrzeuge im Straßenverkehr zu ermöglichen. Der Verkehrsausschuß hatte jedoch, vor allem wegen der starken Belastung der Zulassungsstellen mit Verwaltungsmehrarbeit, Bedenken gegen diesen Vorschlag. Er hat die Frage der Kennzeichnung zurückgestellt, bis die vom Bundesverkehrsministerium aufgenommenen Verhandlungen mit den Haftpflichtversicherungsgesellschaften abgeschlossen sind, die darauf hinzielen, anstelle des normalen Kennzeichens ein sogen. Versicherungszeichen für die Mopeds einzuführen.

(A) Eine weitere Frage ist die Einführung der **Führerscheinplicht** für diese Fahrzeuggattung. Auch dieses Problem ist zurückgestellt worden. Man hat sich zu einer Einführung des Führerscheins der Klasse 4 nicht entschließen können, jedoch auf der anderen Seite die Notwendigkeit anerkannt, daß die Fahrer von Mopeds einen vereinfachten Nachweis der Kenntnis der Verkehrsregeln erbringen müssen. Die Erwägungen, ihnen nach Führung des Nachweises eine sogen. **Moped-Karte** zu erteilen, sind noch im Gange.

Der Verkehrsausschuß hat bei dieser Gelegenheit empfohlen, bei der Begriffsbestimmung der Fahrräder mit Hilfsmotor, wie die Mopeds in der Gesetzessprache heißen, nicht auf eine Gewichtsgrenze, sondern auf eine Geschwindigkeitsgrenze abzustellen, weil dies der technischen Entwicklung besser entspreche.

Bei den Änderungen der Straßenverkehrsordnung, auf die ich nur kurz zu sprechen komme, ist das vom Bundesminister für Verkehr vorgeschlagene **Verkehrsverbot für Kraftfahrzeuge an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen** von besonderem Interesse. Danach dürfen Kraftfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 2,5 t, also die schweren Lastkraftwagen und Omnibusse, an Sonn- und Feiertagen nicht mehr verkehren. Diesem grundsätzlichen Verbot sind jedoch insgesamt 15 Ausnahmegruppen beigelegt, in denen aus besonderen Gründen dieses Verkehrsverbot nicht Platz greifen soll. Das Sonntagsverkehrsverbot, das auf einen Wunsch des Bundestages zurückgeht, bezweckt, den Anwohnern der Straßen wöchentlich wenigstens eine ruhige Nacht zu sichern und die Straßen an Sonn- und Feiertagen dem Verkehr vorzubehalten, der dem Wesen dieser Tage entspricht, nämlich dem **Ausflugsverkehr**. Von dem Lärm, den besonders die Motorräder verursachen, wäre dieser Personenkreis damit freilich nicht befreit. Vom Standpunkt der Lärmbekämpfung wäre es eine halbe Maßnahme. Anders wäre sie zu beurteilen, wenn sie wegen der gesteigerten Inanspruchnahme der Straßen an Sonn- und Feiertagen durch den Ausflugsverkehr vom Gesichtspunkt der Sicherheit betrachtet werden würde.

Während der Ausschuß für Innere Angelegenheiten grundsätzlich der Auffassung ist, daß ein Sonntagsverkehrsverbot eingeführt werden sollte, haben der Verkehrsausschuß, der Wirtschaftsausschuß und der Agrarausschuß empfohlen, diese Bestimmung in der Vorlage ersatzlos zu streichen. Diese Ausschüsse glauben, daß für ein solches Verkehrsverbot kein Bedürfnis bestehe, weil nach statistischen Erhebungen der Sonntagsverkehr dieser Fahrzeuge nur 18% des Werktagsverkehrs ausmacht. Der Sonntagsverkehr beschränkt sich also schon jetzt auf die notwendigen Fälle, die das Bundesverkehrsministerium in den 15 Ausnahmebestimmungen berücksichtigen will.

Für die Ablehnung des Verkehrsverbots war aber noch der Gedanke maßgebend, daß die Überwachung der zahlreichen Ausnahmen die Verwaltungsbehörden vor zu große Schwierigkeiten stellen würden. Im Verkehrsausschuß ist ein vermittelnder Vorschlag gemacht worden, das Sonntagsverkehrsverbot auf Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von 7,5 t ab zu beschränken. Auch dieser Vorschlag ist aus den eben erwähnten Gründen abgelehnt worden.

In einem gewissen Zusammenhang mit dem Sonntagsverkehrsverbot steht der Vorschlag des Verkehrsausschusses, den Straßenverkehrsbehörden die Ermächtigung zu erteilen, den **Kraftfahrzeugverkehr in unmittelbarer Nähe von Erholungsstätten** außerhalb geschlossener Ortschaften zu untersagen. Durch diese Empfehlung soll auf das Erholungsbedürfnis der Bevölkerung Rücksicht genommen werden.

In die Straßenverkehrsordnung ist im Jahre 1953 die Bestimmung eingefügt worden, daß Lastkraftwagen und Lastzüge einander nur überholen dürfen, wenn die Geschwindigkeit des überholenden Fahrzeugs wesentlich höher ist als die Geschwindigkeit des überholten Fahrzeuges. Die vorliegende Änderungsverordnung dehnt nun dieses Verbot auf alle Fahrzeuge aus, um den Gefahren, die im **Überholen von langsam fahrenden Fahrzeugen** liegen, wirksam zu begegnen und die Flüssigkeit des Verkehrs zu erleichtern.

Der Bundesminister für Verkehr hat vorgeschlagen, auf Bundesstraßen ein allgemeines **Parkverbot** einzuführen. Der Verkehrsausschuß und der Ausschuß für Innere Angelegenheiten halten ein solches Parkverbot für nicht durchführbar, weil vielfach der dann als Ersatz benötigte Parkraum nicht zur Verfügung steht. In diesem Zusammenhang ist der Vorschlag der Regierungsvorlage von Bedeutung, der die Einführung von sogenannten **Parkuhren** vorsieht. Es war bisher in der Rechtsprechung strittig, ob solche Einrichtungen zulässig seien, die dazu beitragen sollen, der Parknot in den größeren Städten abzuwehren. Durch eine entsprechende Änderung der Straßenverkehrsordnung sollen diese Zweifel behoben werden.

Für die Förderung der Verkehrssicherheit ist der Vorschlag des Bundesministers für Verkehr von Bedeutung, daß **Fußgänger** auf Straßen ohne Gehweg außerhalb geschlossener Ortschaften **bei Nacht die äußerste linke Straßenseite** benutzen müssen. Der Verkehrsausschuß empfiehlt Ihnen, die Verpflichtung, links zu gehen, auch auf den Verkehr bei Tage auszudehnen, weil sonst Verwirrungen entstehen würden und der mit der Maßnahme erstrebte Zweck, die Verkehrssicherheit zu fördern, ins Gegenteil verkehrt würde. Dem Schutz der Fußgänger soll auch die Einführung von **Fußgängerüberwegen** mit Vorrang dienen. Nach der bisher geltenden Regelung haben Fußgängerüberwege, die meist durch die sogenannten Zebrastreifen kenntlich gemacht werden, nur die Bedeutung, daß die Führer von Fahrzeugen den Fußgängern, die sich auf dem Überweg befinden, das Überqueren der Fahrbahn in angemessener Weise ermöglichen müssen. In der Praxis hat sich ergeben, daß dadurch der Schutz der Fußgänger nicht immer sichergestellt werden kann. Deshalb sollen künftig an besonders wichtigen Übergangsstellen Fußgängerüberwege, die durch Kugellampen kenntlich gemacht werden, mit Vorrang für Fußgänger eingeführt werden. Der Ausschuß für Innere Angelegenheiten empfiehlt entgegen der Regierungsvorlage, die Bevorrechtigung des Fußgängers auch gegenüber Schienenfahrzeugen gelten zu lassen.

Zum Abschluß noch einige Worte zur **Kennzeichenverordnung**, die nach dem Vorschlag des Verkehrsausschusses in die Straßenverkehrsrechtsnovelle eingearbeitet werden soll. Ein Teil dieser Auseinandersetzung ist schon durch die Geschäfts-

(A) ordnungsdebatte vorweggenommen worden. Die Kennzeichenverordnung führt ein neues Kennzeichensystem für die Beschilderung der Kraftfahrzeuge ein. Es hat sich schon seit längerer Zeit ergeben, daß das bisherige System, das von den Besatzungsmächten eingeführt war, in Anbetracht der starken Zunahme der Kraftfahrzeuge nicht mehr ausreicht, um die neu hinzukommenden Kraftfahrzeuge mit Kennzeichen zu versehen. Das bisherige System bietet außerdem keine Gewähr dafür, daß die Kennzeichen auf ausreichende Entfernung auch am schnell fahrenden Kraftfahrzeug gut lesbar und leicht merkfähig sind.

Das vom Bundesminister für Verkehr vorgeschlagene Kennzeichensystem bezweckt, diesen Mängeln abzuhelpfen, und verhindert durch die Bereitstellung von ausreichenden Zahlenmengen, daß die Nummern bei fortschreitender Motorisierung nicht wieder in einigen Jahren erschöpft sind. Dieses System ist auch gegen etwaige staatsrechtliche Veränderungen unempfindlich, so daß bei Grenzänderungen innerhalb Deutschlands Umkennzeichnungen nicht notwendig werden, wie es der Herr Bundesverkehrsminister bereits ausgeführt hat.

Die neue Kennzeichnung beruht auf dem sogenannten **alphanumerischen System**. Die Kraftfahrzeuge sollen nur noch nach ihrer Zulassungsstelle und einer fortlaufenden Nummer gekennzeichnet werden. Die Zulassungsstelle wird mit einem, zwei oder drei Buchstaben gekennzeichnet, die aus ihrem Ortsnamen möglichst charakteristisch entnommen werden. Was dabei herauskommen kann, hat uns Herr Minister Sträter vorhin mitgeteilt. Für die Fahrzeugerkennungsnummern sind dann zwei- bis sechsstellige Kombinationen von Buchstaben und Zahlen — je nach Größe der Zulassungsstelle — verfügbar. Diese Kombination hat — da man mit einer Stelle Ziffern zehn, mit einer Stelle Buchstaben hingegen fünfundzwanzig Unterscheidungsmöglichkeiten besitzt — den Vorteil, daß auf gleich großen Schildern weit mehr verschiedene Kennzeichen als bei ausschließlicher Ziffernverwendung unterzubringen sind. Das Nummernschild soll normalerweise einzeilig sein. Bei Fahrzeugen, deren Beleuchtungseinrichtung für die vorgesehene Länge von 520 mm nicht genügt, besteht die Möglichkeit, hinten ein zweireihiges Kennzeichen in der jetzigen Länge von 340 mm anzubringen.

Es war lange Zeit zweifelhaft, ob das nunmehr vorgeschriebene oder das von vielen Seiten empfohlene **Raumnummersystem** — das für Post-, Bank-, Kraftfahrzeugzulassungs- und andere Bezirke gleiche Raumbezirkszeichen vorsieht — eingeführt werden sollte. Die Ansichten hierüber waren, wie die Presse berichtete, auch im Bundeskabinett zunächst nicht einheitlich. Schließlich hat sich das vom Herrn Bundesverkehrsminister befürwortete System der Kennzeichnung der Zulassungsstellen durch ein bis drei Buchstaben durchgesetzt.

Die Ausschüsse haben die Bestimmungen der Kennzeichenverordnung im wesentlichen gebilligt. Der Verkehrsausschuß empfiehlt allerdings, wie ich bereits erwähnte, von einer Kennzeichnung der Fahrräder mit Hilfsmotor, der sogenannten Mopeds, zunächst abzusehen und diese Frage zurückzustellen.

Namens des federführenden Ausschusses für Verkehr und Post empfehle ich Ihnen, die von diesem Ausschuß vorgeschlagenen Änderungen, die Sie in der BR-Drucks. Nr. 391/1/55 finden, anzunehmen und im übrigen den beiden Verordnungen gemäß Art. 80 Abs. 2 GG zuzustimmen. (C)

Ich darf noch darauf aufmerksam machen, daß auf Seite 38 der Ausschußdrucksache die lfd. Nr. 33 berichtigt werden muß. Der einleitende Satz zu Nr. 35 muß wie folgt heißen: „Nr. 35 erhält folgende Fassung:“. Auf Seite 39 oben muß demzufolge der Buchstabe b gestrichen werden.

Es würde noch festzustellen sein, daß mit der Verabschiedung der Kennzeichenverordnung von der Bundesregierung im Jahre 1952 vorgelegte Verordnung zur Änderung von Vorschriften der Straßenverkehrszulassungsordnung über die Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen — das ist die BR-Drucks. Nr. 49/2/52 — und der Antrag der Freien und Hansestadt Hamburg vom 14. Dezember 1951 betreffend die Einbringung eines Initiativgesetzes des Bundesrats zur Änderung der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen im Straßenverkehr (Straßenverkehrszulassungsordnung) — das ist die BR-Drucks. Nr. 807/51 — gegenstandslos geworden ist, falls ein Vertreter der Bundesregierung und des Hamburgischen Senats eine entsprechende Erklärung abgeben.

Präsident von HASSEL: Ich danke dem Herrn Berichterstatter, Senator Dr. Klein, und erteile Herrn Staatssekretär Dr. Haas das Wort.

Dr. HAAS (Bayern): Herr Präsident! Meine Herren! Ich darf Sie auf die **Anträge des Landes Bayern** auf BR-Drucks. Nr. 391/4/55 verweisen. Die Anträge des Landes Bayern bestehen aus einem Hauptantrag A, der Änderungen des § 23 Abs. 2, des § 60 Abs. 1 sowie des § 60 Abs. 4 Satz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zum Gegenstand hat, ferner aus einem Eventualantrag B, der dem § 60 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung einen Abs. 6 beifügen will. (D)

Ich darf den Hauptantrag A des Landes Bayern wie folgt begründen. Die Änderungsvorschläge, die in diesem Hauptantrag enthalten sind, betreffen nur die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge und verfolgen den Zweck, an die Stelle des in dem Entwurf der Bundesregierung vorgesehenen Kennzeichnungssystems das in den Anlagen I bis IV dieses Antrags näher beschriebene Kennzeichnungssystem zu setzen. Dieses unterscheidet sich von dem von der Bundesregierung vorgeschlagenen System vor allem dadurch, daß es ein Unterscheidungszeichen nicht nur für den Verwaltungsbezirk, sondern auch für das Land, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, vorsieht, während das Kennzeichen der Regierungsvorlage die Landeszugehörigkeit des Fahrzeugs nicht unmittelbar erkennen läßt. In einem Bundesstaat sollte es jedoch eine Selbstverständlichkeit sein, daß in erster Linie das Bundesland, in dem das Kraftfahrzeug zugelassen ist, aus dem Kennzeichen zu ersehen ist. Der föderative Aufbau der Bundesrepublik sollte auch in den Kraftfahrzeugkennzeichen seinen Ausdruck finden.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, daß die Einrichtung der Zulassungsstellen und die Abgrenzung ihrer Zuständigkeitsbereiche Sache der Länder ist. Es ist daher unzweckmäßig, eine Ver-

(A) waltungsbezirkseinteilung, die von den Ländern jederzeit geändert werden kann, zur Grundlage einer bundesrechtlichen Regelung der Kraftfahrzeugkennzeichnung zu machen.

Überdies sind Kennzeichen mit Merkmalen für Land, Regierungsbezirk, Zulassungsstelle und Fahrzeug logisch aufgebaut und werden dadurch klar, sinnfällig und einprägsam. Das vorgeschlagene Kennzeichnungssystem hat weiterhin den Vorzug jahrzehntelanger Bewährung, ist dem Bewußtsein der Öffentlichkeit vertraut und stellt an diese nicht die Anforderungen einer unnötigen Umstellung. Außerdem bietet es die Möglichkeit der Zulassung einer großen Zahl von Fahrzeugen und erübrigt daher auf lange Zeit eine neue Kennzeichnung.

Das vorgeschlagene Kennzeichen wird ferner allen übrigen Anforderungen, die an ein Kraftfahrzeugkennzeichen zu stellen sind, gerecht. Es ist auf wenigstens 20 Meter auch am fahrenden Fahrzeug deutlich erkennbar, es enthält nicht mehr als zwei Buchstaben, vermeidet daher Wortbildungen und schwer merkbare Konsonantfolgen, und ist nicht größer als vergleichbare ausländische Kennzeichen.

Ich darf Sie aus diesen Erwägungen heraus bitten, insbesondere dem Hauptantrag A des Landes Bayern zuzustimmen.

Dr. Ing. SEEBOHM, Bundesminister für Verkehr: Herr Präsident! Meine sehr verehrten Herren! Die ständige Entwicklung des Straßenverkehrs zwingt dazu, die Vorschriften, die die Sicherheit und Leichtigkeit dieses Verkehrs gewährleisten sollen, den rasch wechselnden Erfordernissen anzupassen. Wie in der letzten Legislaturperiode muß ich daher das Hohe Haus wiederum mit Vorschriftenänderungen zur Straßenverkehrs-Ordnung und zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung beschäftigen. Ich begrüße besonders die Empfehlung des Verkehrsausschusses des Bundesrats, die beiden vorliegenden Verordnungen zu einer einzigen zusammenzufassen, da sie ja beide in die Grundlagen der Straßenverkehrs-Ordnung und der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung eingehen. Beide Verordnungen sind sehr eingehend nicht nur in dem federführenden Ausschuß und den mitbeteiligten Ausschüssen des Bundesrates behandelt worden, sondern auch in sehr zahlreichen Referentenbesprechungen mit den Ländern, und sie sind nach unserer Auffassung so gründlich vorbereitet worden, daß sie jetzt entscheidungsreif sind und also kein Anlaß mehr besteht, sie voneinander zu trennen.

Durch diese neue Verordnung ist die alte Kennzeichenverordnung vom Jahre 1952 — die hier schon genannte BR-Drucks. Nr. 49/52 —, die damals — wie ich schon sagte — wegen des Einspruchs der Besatzungsmächte von der Tagesordnung abgesetzt werden mußte und nicht verabschiedet werden konnte, gegenstandslos geworden. Ich bitte also namens der Bundesregierung, sie als erledigt zu den Akten zu nehmen.

Zu der Frage der **Kennzeichenverordnung** darf ich mir noch einige Bemerkungen zu den Ausführungen des Herrn Vertreters des Landes Bayern erlauben. Wir haben diese Frage sehr eingehend behandelt, konnten den Vorschlag aber nicht durchführen, weil die Anfangsbuchstaben der Län-

der — wie sie aus der Anlage zu dem Antrag Bayerns ersehen — nicht geeignet sind, eine klare Unterscheidung der Länder aus den Kennzeichen herbeizuführen. Es ist nicht recht einzusehen, daß man unter einem Kennzeichen, das mit einem F beginnt, einen Wagen aus Westfalen ansehen soll. Ich glaube, es würde den Herren aus Westfalen komisch vorkommen, wenn man ihnen das „West“ streichen und das „falen“ übrig lassen wollte. In gleicher Weise würde das Land Rheinland-Pfalz schlecht behandelt werden. Ich unterdrücke eine Bemerkung, die ich dazu vielleicht machen könnte, auch aus der Lage des Art. 29 GG. Rheinland-Pfalz wird einfach mit dem Buchstaben „E“ bezeichnet. Das ist doch eine etwas unglückliche Kennzeichnung, und ich glaube, daß wir diesen Antrag Bayerns, so sehr ich ihn aus der bayerischen Atmosphäre heraus verstehe, doch lieber ablehnen sollten; denn er würde nicht zu einem klaren und übersichtlichen System führen.

Ich darf mir zu dem übrigen Verordnungswerk noch einige Bemerkungen erlauben. Wie außerordentlich sorgfältig es vorbereitet worden ist, sehen Sie insbesondere aus den Empfehlungen der Ausschüsse, die Ihnen vorliegen. Diese auf 46 Seiten zusammengefaßten Vorschläge beruhen überwiegend auf übereinstimmenden Auffassungen aller Beteiligten und sind dadurch zu erklären, daß bei dem großen Interesse, das dieses Verordnungswerk in der Öffentlichkeit gefunden hat, noch bis in die letzte Zeit Anregungen aus dem Publikum und auch von Behörden und Verbänden eingingen, die Berücksichtigung gefunden haben.

Sie werden nicht erwarten, daß dieses umfangreiche Verordnungswerk lauter grundstürzende Neuerungen enthält. Vielfach sind es nur kleine redaktionelle Änderungen, die gleichwohl wichtig sind, weil sie Zweifel vor allem bei den Gerichten und den Verwaltungsbehörden beseitigen, die sich seit der letzten Fassung aus der Judikatur ergeben haben, und damit die vernünftige und einheitliche Handhabung der Vorschriften fördern sollen. Manche Änderungen beruhen auch darauf, daß wir inzwischen unsere Souveränität wiedererlangt haben mit der Folge, daß die Rechtsstellung der ausländischen Streitkräfte jetzt den internationalen Verträgen angepaßt und die Gleichbehandlung der deutschen Bundeswehr gewährleistet werden muß. Auch hat eine neue Fahrzeuggattung, das serienmäßig hergestellte Fahrrad mit Hilfsmotor, einen bedeutenden Aufschwung genommen, der weitere sichernde und ordnende Maßnahmen unabweisbar macht. In Anpassung an die internationale Regelung müssen auch einige neue Verkehrszeichen eingeführt werden.

Daneben müssen aber doch auch einige bedeutende Neuerungen im Interesse der Hebung der Verkehrssicherheit getroffen werden. Nach der soeben erschienenen vorläufigen **Straßenverkehrs-Unfallstatistik** für das Jahr 1955 ist die **Zahl der Verkehrsunfälle** im vergangenen Jahre wiederum bedeutend gestiegen, und zwar um 14,9% auf insgesamt 567 228. Leider ist auch die Zahl der Verkehrstoten wieder angestiegen, und zwar um 5,2% auf 12 255. Diese immer noch, trotz aller Bemühungen von Gesetzgebung, Exekutive und Justiz, erschreckend hohen und steigenden Unfallzahlen zwingen auch den Gesetzgeber immer wieder dazu, nach neuen Wegen zu suchen, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen.

(A) Die im Brennpunkt des öffentlichen Interesses stehende Frage der Wiedereinführung gesetzlicher **Höchstgeschwindigkeitsgrenzen** auch für Personenkraftfahrzeuge — für Lastkraftfahrzeuge bestehen sie bekanntlich — konnte allerdings in der Ihnen vorliegenden Verordnung noch nicht geregelt werden, weil der Bundesminister für Verkehr bekanntlich durch das Verkehrssicherheitsgesetz von 1952 nicht mehr die gesetzliche Ermächtigung zur Regelung dieser Frage durch Rechtsverordnung mit Zustimmung dieses Hohen Hauses besitzt. Ich werde diese Frage aber bei der am 14. März in Bad Godesberg stattfindenden dritten Großen Verkehrssicherheitskonferenz erneut zur Diskussion stellen und hoffe, daß dann ein Einvernehmen hergestellt werden kann und eine Möglichkeit besteht, diese gesetzlichen Bestimmungen durch ein neues Gesetz zu ändern.

Besondere Sorge bereitet mir die **Sicherheit der Fußgänger** im Straßenverkehr. Namentlich Alte und Gebrechliche können heute die Straße vielfach nur noch unter Gefährdung ihres Lebens überschreiten. Die Zahl der tödlich verunglückten älteren Fußgänger über 60 Jahre ist besonders hoch; sie erreicht in Großstädten bis zu 50% der insgesamt zu beklagenden Verkehrstoten.

In der Verordnung finden sich daher einige neue Maßnahmen, die vorzugsweise dem Schutze der Fußgänger dienen sollen. Dazu gehört in erster Linie die Einführung des **Fußgängerüberwegs** mit dem unbedingten Vorrang des Fußgängers, gekennzeichnet als **Zebraübergang**, jedoch zusätzlich mit **gelben Blinkkugeln**, eine Einrichtung, die sich insbesondere in London seit einer Reihe von Jahren außerordentlich bewährt und dort sehr erheblich zur Verminderung der Verkehrsunfälle, an denen Fußgänger beteiligt waren, beigetragen hat. Ich hoffe, daß die Gemeinden von diesem neuen Mittel zum Schutz der Fußgänger einen so nachdrücklichen Gebrauch machen werden, daß die bisher vielfach berechtigten Klagen der Fußgänger, sie müßten wie ein gehetztes Wild über die Straßen laufen, verstummen. Ich hoffe auch, daß sich die Fußgänger daran gewöhnen, nur diese Übergänge zu benutzen, wenn sie die Straße überschreiten.

Eine weitere Vorschrift, von der ich mir die Rettung von Menschenleben verspreche, ist das Gebot, daß die **Fußgänger auf Landstraßen links gehen** müssen. Sie sehen dann der Gefahr ins Auge und haben leichter die Möglichkeit, ihr auszuweichen, als wenn die Gefahr von hinten auf sie zukommt. Wir haben die Öffentlichkeit schon seit längerer Zeit propagandistisch auf diese Maßnahme vorbereitet, so daß ich glaube, daß sich die Fußgänger zu ihrem eigenen Nutzen sehr schnell an diese neue Vorschrift gewöhnen werden.

Im Interesse des Lebens und der Gesundheit unserer Kinder werden die Vorschriften über die Zulässigkeit von **Kinderspielen auf der Straße** strenger als bisher gefaßt. Ich darf in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, welch außerordentlich großen Wert ich den Verkehrskindergärten oder — sagen wir besser — „**Verkehrsschulgärten**“ zumesse, die in vorbildlicher Form in Berlin und Stuttgart, aber auch an anderen Stellen entstanden sind, und deren Einführung wirklich nur dringend empfohlen werden kann, wenn wir zu größerer Sicherheit auf der Straße kommen wollen.

(C) Durch die Ihnen vorliegende Verordnung wird ferner erstmalig die **Parkuhr** in die deutsche Gesetzgebung eingeführt. Sie hat sich als ein nützliches Mittel zur Steuerung der Parkraumnot in den Großstädten bewährt — eine Kernfrage, die zweifellos in den nächsten Jahren noch mehr Bedeutung gewinnen wird, weil wir nicht mehr Parkraum gewinnen, aber sehr viel mehr parkende Fahrzeuge haben werden. Es ist deshalb notwendig, den Versuch zu machen, mit Hilfe der Parkuhr diesem Problem wenigstens einigermaßen beizukommen, und es ist — wie sich ergeben hat — unerlässlich, dafür eine klare Rechtsgrundlage zu schaffen.

Auch die technische Ausgestaltung der Kraftfahrzeuge kann in einigen Punkten noch verbessert werden. Die neuen Vorschriften fordern nun für alle Scheiben eines Kraftfahrzeuges **Sicherheitsglas**; bisher brauchten bekanntlich nur die Scheiben quer zur Fahrtrichtung aus Sicherheitsglas zu bestehen.

Besonders wichtig zur Verminderung der Unfallgefahren beim Überholen ist, daß in Zukunft die Kraftfahrzeuge grundsätzlich **Innen- und Außenspiegel** für die Beobachtung der rückwärtigen Fahrbahn haben müssen und daß diese Spiegel so gestaltet sind, daß sie auch wirklich eine solche Beobachtung zulassen.

Zum Schluß darf ich noch auf einige Punkte der BR-Drucks. Nr. 391/1/55 eingehen. Auf Seite 2 finden Sie in der Mitte eine Anregung des Ausschusses für Innere Angelegenheiten. Sie ist vom Verkehrsausschuß nicht aufgenommen worden. Auch ich halte die Anregung des Ausschusses für Innere Angelegenheiten nicht für sehr glücklich. Daß **Prothesenträger** der Sache nach unter die Vorschrift fallen, ist nie zweifelhaft gewesen. Die Einfügung, wie vorgeschlagen, ist aber auch aus sprachlichen Gründen sehr wenig schön, und sie ist auch nicht notwendig. (D)

Auf Seite 10 finden Sie die Empfehlung des Verkehrsausschusses, den § 55 a, der das **Überholungsgerät** betrifft, zu streichen, und auf Seite 11 die Empfehlung des Wirtschaftsausschusses und des Ausschusses für Innere Angelegenheiten, die vorgesehene Änderung des § 55 a zu streichen. Ich darf daran erinnern, daß der Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages nach sehr eingehender Prüfung der verschiedenen Geräte am 3. Dezember 1954 der Bundesregierung empfohlen hat, die Einführung impuls-optischer Überholungsgeräte vorzusehen und daß diese Angelegenheit dadurch in unsere Verordnung aufgenommen wurde. Ich bitte deshalb, der Vorlage zuzustimmen.

Was sehr entscheidend ist und hier auch angesprochen wurde, ist, daß die Ausschüsse zu meinem Bedauern die Streichung der von mir vorgesehene Vorschriften über das **Sonntagsverbot für schwere Lastkraftwagen** vorgeschlagen haben. Dieses Verkehrsverbot für Lastkraftwagen, meine Herren, ist wirklich ein sehr **ernstes Anliegen weiter Bevölkerungskreise**. Der Deutsche Bundestag hat mit einstimmigem Beschluß vom 14. Juli 1955 dieses Verbot gefordert. Die Aufnahme des Verbots in der Form, wie sie in der Verordnung vorgesehen ist, entspricht dem im Deutschen Bundestag angenommenen Antrag. Dort sind auch die vielen Ausnahmeverordnungen hineingekommen,

(A) von denen auch wir der Auffassung sind, daß sie besser durch eine einheitliche Regelung ersetzt werden sollten. Wir hielten uns aber für verpflichtet, den Antrag dem Bundesrat so vorzulegen, wie er vom Bundestag einstimmig beschlossen worden war. Umfragen haben ergeben, daß über ein Drittel der Gesamtbevölkerung sich durch den Lärm der Lastkraftwagen besonders belästigt fühlt. Man sollte daher, soweit es sich wirtschaftlich vertreten läßt, der Bevölkerung wenigstens einen Tag und insbesondere in den Nächten vor und nach dem Sonntag Ruhe verschaffen. Es gilt aber auch, an Sonn- und Feiertagen mit ihrem für Unfälle besonders anfälligen Verkehr die schweren Lastkraftwagen, die leider gerade an den schweren Unfällen so sehr beteiligt sind, von den Straßen zurückzuhalten. Mit fortschreitender Motorisierung hat gerade der arbeitende Mensch ein Recht auf Erholung unter Ausnützung dieses technischen Fortschritts. Die Erholungsmöglichkeiten durch Ausflüge mit motorisierten Fahrzeugen sollten deshalb gefördert werden, und man sollte versuchen, deswegen allen nicht notwendigen Verkehr an den Sonn- und Feiertagen auszuschalten. Eine Assortierung des Verkehrs in anderer Weise ist ja leider nicht möglich.

Hier ist darauf hingewiesen worden, daß dann natürlich der Lärm der Motorräder nicht ausgeschaltet wird und daß zweifellos gerade von den arbeitenden Menschen zu ihren Erholungsfahrten in großem Umfange Motorräder benutzt werden. Ich darf dazu sagen, daß diese Motorräder, wenn sie zu Ausflugsfahrten verwendet werden, im allgemeinen nur in den Tagesstunden, allenfalls in den Abendstunden benutzt werden, daß aber der Lastwagenverkehr sich gerade in der Nacht vom Sonntag zum Montag in einer Weise massiert, daß hier wirklich durch den Lärm eine ernste Störung vorliegt, während die Lärmstörungen am Tage nicht so bedeutungsvoll sind.

(B) Ich möchte Sie deshalb sehr herzlich bitten, dem Sonntagsfahrverbot zuzustimmen, damit diese Frage einer Regelung zugeführt wird und wir uns nicht unter Umständen in absehbarer Zeit mit Initiativgesetzentwürfen auf diesem Gebiet beschäftigen müssen.

FARNY (Baden-Württemberg): Herr Präsident! Meine Herren! Die Regierung des Landes Baden-Württemberg hat diesem Hohen Hause auf BR-Drucks. Nr. 391/3/55 einen Antrag unterbreitet, an Sonn- und Feiertagen ein Verbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von $7\frac{1}{2}$ Tonnen und darüber zu erlassen. Wir können uns in unserer Begründung den Ausführungen des Herrn Bundesverkehrsministers vollinhaltlich anschließen. Auch wir sind der Meinung, daß der Straßenverkehr an Sonn- und Feiertagen ein Ausmaß angenommen hat, das Einschränkungen erfordert. Dem Wesen eines solchen Tages entspricht es, daß der Personenverkehr den Vorzug erhält. Außerdem ist es dringend notwendig, der Bevölkerung, die durch den starken nächtlichen Güterfernverkehr belästigt wird, wenigstens die von allen Seiten gewünschte eine ruhige Nacht zu verschaffen. Soweit an Sonn- und Feiertagen auf Gütertransporte nicht verzichtet werden kann, müssen dazu kleinere Fahrzeuge ohne Anhänger benutzt werden, bei denen der finanzielle Anreiz zur sonntäglichen Benutzung nicht zu groß ist. In ganz wichtigen Fällen kann die Straßenver-

kehrsbehörde nach § 46 Abs. 2 der Straßenverkehrsordnung von dem Verkehrsverbot nach § 4a Ausnahme genehmigung erteilen. Mit Rücksicht auf die Verhältnisse in Berlin ist eine Sonderregelung erforderlich. (C)

Ich darf dieser Begründung noch anfügen, daß wir ganz besonders lebhaft und dringende Klagen gerade an der Grenze nach der Schweiz und in den Kur- und Fremdenverkehrsgebieten haben.

Ich bitte deshalb das Hohe Haus, unserem Antrage zuzustimmen.

Dr. WEBER (Hamburg): Herr Präsident! Meine Herren! Ich habe volles Verständnis dafür, daß im Lande Baden-Württemberg der Sonntagsverkehr weitgehend unerwünscht ist. Ich habe aber Bedenken gegen den Antrag, weil es in den Hansestädten Bremen und Hamburg einfach notwendig ist, Schiffe termingemäß zu entladen; und diese Schiffe müssen auch an Sonntagen entladen werden. Hamburg an der Nordostecke der Bundesrepublik muß ein schneller Hafen bleiben, um konkurrenzfähig zu sein. Wir haben bei uns nicht nur die Beladung und Entladung von der und auf die Eisenbahn, sondern wir sind bei der Entladung von Schiffen auch auf Lastkraftwagen angewiesen. Das hat auch das Bundesverkehrsministerium dankbarerweise in § 4a Ziff. 9 berücksichtigt, wo Ausnahmen zur termingerechten Be- und Entladung oder Ausbesserung von Seeschiffen und Luftfahrzeugen zugelassen werden und wo es weiter heißt, daß zur Entladung die unmittelbar anschließende Abbeförderung des vom Schiff oder Luftfahrzeug auf das Kraftfahrzeug oder den Anhänger übernommenen Gutes zum Ort der Einlagerung oder Verwendung gehört. Das ist eine wirtschaftliche Notwendigkeit, hinter der die Wünsche nach einem geruhsamen Sonntag leider genau so zurückstehen müssen wie etwa bei der Beförderung von Milch in der Landwirtschaft. Es gibt nun einmal in Wirtschaftsleben Einrichtungen, die auch an Sonntagen funktionieren müssen. (D)

Die Hafenedürfnisse der Seestädte erfordern es also, dem Antrag des Landes Baden-Württemberg zu widersprechen.

Dr. ZIMMER (Rheinland-Pfalz): Herr Präsident! Meine Herren! Wenn ich namens des Landes Rheinland-Pfalz noch kurz zu der Sache das Wort nehme, dann lediglich deshalb, um zu begründen, warum wir nicht für den Vorschlag der Bundesregierung, sondern für den Vorschlag des Landes Baden-Württemberg sind. Die Begründungen, die von Herrn Bundesminister Seehofer wie von Herrn Minister Farny gegeben worden sind, sind auch für uns in vollem Umfange bestimmend. Ich darf nun feststellen, daß die Formulierung der Bundesregierung in dem uns vorliegenden Vorschlag an sich wohl denselben Zweck verfolgt wie der Vorschlag des Landes Baden-Württemberg; aber durchschlagend muß wohl das sein, was wir schon im Ausschuß für Innere Angelegenheiten erörtert haben: Die Möglichkeit der strikten Durchführung der Bestimmungen des § 4a und der dazu erforderlichen polizeilichen Kontrollen ist sehr beschränkt. Nach unserer Auffassung ist die Polizei durch § 4a überfordert; sie kann das einfach nicht mit großem Erfolg leisten. Wenn Sie sich die 15 Ziffern des § 4a, über deren Innehaltung die Polizei ständig wachen soll, ansehen, werden Sie ver-

(A) stehen, daß das in der Praxis zu großen Schwierigkeiten führen würde. Aus diesem Grunde müssen wir für die Formulierung des Landes Baden-Württemberg sein. Wir glauben, daß mit dieser globalen Grenzfestsetzung auf 7½ Tonnen die Polizei die Möglichkeit erhält, die Bestimmung richtig durchzuführen.

Präsident **von HASSEL**: Meine Herren! Bevor wir in die Abstimmung eintreten, darf ich auf folgendes hinweisen. Es hat sich als notwendig erwiesen, daß wir die Abstimmung zum Tagesordnungspunkt 1 in zwei Fällen wiederholen. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie die Unterlagen zu diesem Punkt in der Zwischenzeit wieder zur Hand nähmen.

Wir kommen dann zur Abstimmung über die Tagesordnungspunkte 6 und 7. Ich bitte Sie, die BR-Drucks. Nr. 391/1 bis 4/55 zur Hand zu nehmen. Ich stelle fest, daß wir bereits beschlossen haben, die BR-Drucks. Nr. 391/55 und 437/55 entsprechend der Ausschußempfehlung unter A auf BR-Drucks. Nr. 391/1/55 zusammenzufassen.

Wir stimmen nunmehr über die Vorschläge unter B I ab. Sie sind wohl damit einverstanden, daß wir die Empfehlungen der Ziff. 1 bis 10 in der Abstimmung zusammenfassen. Wer den Empfehlungen unter den Ziff. 1 bis 10 zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Das ist die Mehrheit.

Wir fügen jetzt die Abstimmung über den Antrag des Landes Bayern auf BR-Drucks. Nr. 391/4/55 ein, und zwar zunächst die über die Ziff. 1 und 3, die in einem Sachzusammenhang stehen. Wer den Ziff. 1 und 3 des Antrags des Landes Bayern zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. —

(B) Das ist abgelehnt.

Wir kommen dann zur Abstimmung über Ziff. 11 der Ausschußempfehlungen. Wer stimmt Ziff. 11 zu? — Das ist die Mehrheit.

Die Abstimmung über die Ziff. 12 bis 20 können wir wohl zusammenfassen. Wer den Empfehlungen unter Ziff. 12 bis 20 zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Das ist die Mehrheit.

Wer stimmt der Empfehlung unter Ziff. 21 a zu? — Das ist die Mehrheit. Damit entfällt Ziff. 21 b.

Wer will der Empfehlung unter Ziff. 22 zustimmen? — Es ist so beschlossen.

Wir kommen dann zu Ziff. 2 a des Antrags des Landes Bayern. Wer ist für diese Empfehlung? — Abgelehnt!

Ich lasse abstimmen über Ziff. 23 a der Ausschußempfehlungen. Wer stimmt dieser Empfehlung zu? — Es ist so beschlossen.

Wer ist für die Empfehlung unter Ziff. 23 b? — Es ist ebenfalls so beschlossen.

Wer ist für Ziff. 23 c? — Das ist ebenfalls die Mehrheit. Damit entfällt Ziff. 2c des Antrags des Landes Bayerns.

Wer ist für die Empfehlung unter Ziff. 23d? — Das ist die Mehrheit.

Meine Herren, da wir den Antrag des Landes Bayern unter A an sich abgelehnt haben, kommen wir jetzt zur Abstimmung über den Antrag unter B. Wer ist für diesen Antrag? — Abgelehnt!

(C) Wir kommen dann zurück zu den Ausschußempfehlungen, wobei wir die Ziff. 24 bis 29 wohl zusammenfassen können. Wer den dort aufgeführten Empfehlungen zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. — Es ist so beschlossen.

Damit gehen wir über zum Teil B II der Ausschußempfehlungen. Dabei können wir wohl die Ziff. 1 bis 4 zusammenfassen. Wer ist für diese Empfehlungen? — Es ist so beschlossen.

Wer stimmt der Empfehlung unter Ziff. 5 zu? — Mit 25 Stimmen angenommen!

Wir stimmen nunmehr über den Antrag des Landes Baden-Württemberg auf BR-Drucks. Nr. 391/3/55 ab. Wer stimmt diesem Antrag zu? — Das ist die Mehrheit.

Die Abstimmung über die Ziff. 6 bis 43 der Ausschußempfehlungen unter B II können wir wohl zusammenfassen. Wer stimmt diesen Empfehlungen zu? — Es ist so beschlossen.

Die Anträge unter III bis VII der Ausschußempfehlungen lassen sich wohl auch zusammenfassen.

(Zuruf.)

— Wir fassen dann die Empfehlungen unter III bis V zusammen. Wer ist für diese Vorschläge? — Es ist so beschlossen.

Über die Empfehlungen unter VI und VII lasse ich getrennt abstimmen. Wer ist für den Vorschlag unter VI? — Das ist ebenfalls die Mehrheit.

Wer stimmt der Empfehlung VII zu? — Ebenfalls angenommen!

(D) Ich darf dann feststellen, daß der Bundesrat beschlossen hat, der **Verordnung zur Änderung von Vorschriften des Straßenverkehrsrechts und der Kennzeichenverordnung** gemäß Art. 80 Abs. 2 GG nach Maßgabe der soeben angenommenen Änderungen zuzustimmen.

Außerdem darf ich feststellen, daß, worauf der Herr Berichterstatter bereits verwies, mit dieser Beschlußfassung die von der Bundesregierung im Jahre 1952 eingebrachte Verordnung zur Änderung von Vorschriften der Straßenverkehrszulassungsordnung über die Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen (BR-Drucks. Nr. 49/52) ebenso wie der Antrag der Freien und Hansestadt Hamburg vom 14. Dezember 1951 betreffend die Einbringung eines Initiativgesetzes des Bundesrats zur Änderung der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen im Straßenverkehr (BB-Drucks. Nr. 807/51) nach den abgegebenen Erklärungen des Bundesministers für Verkehr und des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg erledigt sind.

Ich hatte angekündigt, daß wir noch einmal zu Punkt 1 unserer Tagesordnung zurückkehren müssen. Wir haben in der Zwischenzeit festgestellt, daß sich bei der komplizierten Abstimmung folgendes ergeben hat. Wir haben Ziff. 3 a auf Seite 4 des Antrags BR-Drucks. 1/1/56 und auch den Antrag des Landes Schleswig-Holstein abgelehnt, so daß damit Ziff. 3 b erledigt ist.

(Zuruf.)

— Was meint Bayern dazu?

(Dr. Gerner: Die Höhe der Entschädigung ist abhängig von der Art der Entschädigung. Ziff. 3 b ist durch die Ablehnung von Ziff. 3 a nicht erledigt!)

(A) Ich rege an, daß sich die Herren Finanzminister einen Augenblick zurückziehen und Ziff. 3 a und 3 b erneut prüfen. Gleichzeitig bitte ich zu Ziff. 6 auf Seite 9 nochmals darauf einzugehen, ob nach der Ablehnung des Änderungsvorschlags unter Ziff. 3 a auch diese Ziffer nochmals geprüft werden muß. Ich stelle die Abstimmung bis an den Schluß zurück.

(Dr. Klein: Ich glaube nicht, daß alle Finanzminister zugegen sind; außerdem können die Finanzminister ja wohl nicht die Beschlüsse ihrer Kabinette ersetzen.)

— Sie mögen als die Sachverständigen die Federführung übernehmen.

(Dr. Klein: Die Federführung lag beim Wirtschaftsausschuß.)

— Dann soll jedes Land kurz einen Vertreter bestimmen, und zwar unter der Federführung des Wirtschaftsausschusses. Herr Senator Dr. Klein, Sie waren der Berichterstatter. Vielleicht besprechen Sie sich noch einmal bis zum Ende unserer Tagung mit den Herren, damit wir diese Zweifelsfrage ausräumen können.

Ich rufe Punkt 8 der Tagesordnung auf:

Entwurf eines Gesetzes über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu dem Abkommen vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt und die Annahme der Vereinbarung vom 7. Dezember 1944 über den Durchflug im Internationalen Fluglinienverkehr (BR-Drucks. Nr. 40/56)

(B) Der federführende Ausschuß für Verkehr und Post empfiehlt, keine Einwendungen zu erheben. — Ich sehe keinen Widerspruch.

Ferner ist noch über den Antrag des Landes Nordrhein-Westfalen auf BR-Drucks. Nr. 40/1/56 abzustimmen, der die Feststellung der Zustimmungsbefähigung des Gesetzes zum Ziele hat. Wer diesem Antrag zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. — Es ist so beschlossen.

Ich stelle fest, daß der Bundesrat **beschlossen** hat, gegen den Gesetzentwurf **keine Einwendungen** gemäß Art. 76 Abs. 2 GG zu erheben. Der Bundesrat ist der **Ansicht**, daß das Gesetz gemäß Art. 84 Abs. 1 GG seiner **Zustimmung bedarf**.

Wir treten in Punkt 9 der Tagesordnung ein:

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 20. Oktober 1955 über die Gründung der „EUROFIMA“ Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale (BR-Drucks. Nr. 41/56)

Auf eine Berichterstattung kann verzichtet werden. Bevor ich abstimmen lasse, erteile ich dem Herrn Bundesverkehrsminister das Wort.

Dr. Ing. SEEBOHM, Bundesminister für Verkehr: Herr Präsident! Meine sehr geehrten Herren! Ich möchte mir erlauben, zu der Frage der EUROFIMA, insbesondere zu dem Vorschlag auf eine Entschließung, der hier eingebracht worden ist, einige Ausführungen zu machen.

(C) Die EUROFIMA ist von den Eisenbahnverwaltungen Europas mit dem Ziel gegründet, **zusätzliche Mittel für die Modernisierung des rollenden Materials** zu beschaffen und gleichzeitig die Standardisierung des rollenden Materials dadurch zu fördern, daß diese Mittel nur für den Ankauf von standardisiertem Eisenbahnmateriale Verwendung finden dürfen. Es ist also nicht vorgesehen, die EUROFIMA etwa einzusetzen für den Ankauf von Spezialeisenbahnwagen, die ja in immer größerem Maße gebraucht werden und natürlich bei den einzelnen Eisenbahnverwaltungen je nach Lage der Dinge verschieden gestaltet und deswegen auch im wesentlichen von den Waggonindustrien des Landes selbst ausgeführt werden. Trotz dieser Tatsache glaubt die deutsche Waggonindustrie, in der Errichtung der EUROFIMA für sich Gefahren erblicken zu müssen. Das hat den Wirtschaftsausschuß des Bundesrats veranlaßt, dem Plenum des Bundesrats die Annahme einer Entschließung vorzuschlagen, in der die Bundesregierung um Beschaffung gewisser Unterlagen ersucht wird.

Ich bin nicht der Auffassung, daß auf die **deutsche Waggonindustrie** nachteilige Auswirkungen aus der Errichtung der EUROFIMA zukommen werden. Ich glaube auch nicht, daß die nach der vorgeschlagenen **Entschließung** von der Bundesregierung zu beschaffenden Unterlagen eine andere Beurteilung des EUROFIMA-Projekts veranlassen könnten.

Bei der Frage, wie sich die EUROFIMA auf die deutsche Waggonindustrie auswirken wird, muß von folgenden Tatsachen und Überlegungen ausgegangen werden.

1. Durch die Erschließung weiterer Kapitalquellen durch die EUROFIMA sollen die europäischen Eisenbahnverwaltungen in die Lage versetzt werden, der Industrie **zusätzliche Bestellungen**, also über das bisherige Maß hinaus, zu erteilen. Zur Zeit können die europäischen Eisenbahnverwaltungen ihren Bedarf an Güterwagen nur zu 60 bis 80% decken, da die ihnen zur Verfügung stehenden Mittel in keinem Lande ausreichen. Aber auch die EUROFIMA wird auf Grund ihrer Kapitalausstattung und der Kapitalmarktlage immer nur einen Teil des zusätzlichen Bedarfs decken können, weshalb sie auf die normalen Güterwagen beschränkt ist. Die Gefahr, daß sich das Auftragsvolumen der deutschen Waggonindustrie durch die EUROFIMA vermindert, besteht daher nicht; es kann sich dagegen nur erhöhen.
2. Das angesprochene Problem der **Exportförderung** besteht ohnehin ganz allgemein für den grenzüberschreitenden Handelsverkehr. Es erfährt also durch die Gründung der EUROFIMA keine Veränderung. Auswirkungen könnten sich nur ergeben, wenn die Eisenbahnverwaltungen durch die EUROFIMA zu einer Änderung ihrer bisherigen Beschaffungspolitik veranlaßt oder gezwungen werden könnten. Dies ist aber nicht der Fall, weil durch die EUROFIMA nur zusätzliche, gegenüber dem Gesamtauftragsvolumen nicht entscheidend ins Gewicht fallende Aufträge vergeben werden. Außerdem steht es jeder Eisenbahnverwaltung völlig frei, ob und inwieweit sie sich der EUROFIMA bedienen will. Eine Möglichkeit zu

- (A) einer dirigistischen Beeinflussung der Eisenbahnverwaltungen durch die EUROFIMA besteht nicht.
3. Das verständliche Interesse der deutschen Waggonindustrie, bei der Deckung des durch die EUROFIMA finanzierten zusätzlichen Bedarf angemessen berücksichtigt zu werden, würde sicherlich nicht dadurch gefördert werden, daß die deutsche Seite der EUROFIMA fernbleibt. Die EUROFIMA wird auch ohne deutsche Beteiligung errichtet werden; ja, sie besteht praktisch auch ohne diese. Die Deutsche Bundesbahn kann aber als einer der Hauptaktionäre in den Organen der Gesellschaft sehr nachdrücklich darauf hinwirken, daß die deutsche Waggonindustrie auch im Rahmen der EUROFIMA entsprechend berücksichtigt wird. Die Bundesregierung hat ihrerseits in Wahrnehmung der nach Art. 6 des Abkommens den Regierungen zustehenden Aufsichtsbefugnisse zusätzlich die Möglichkeit, über die Beschaffungspolitik der EUROFIMA eine internationale Konsultation zu fordern. Es liegt also durchaus im Interesse der deutschen Waggonindustrie, daß wir uns an der EUROFIMA beteiligen und uns entsprechend einschalten.
4. Schließlich werden sich bei einer Beteiligung fast aller westeuropäischen Länder an der EUROFIMA praktisch auch Spielregeln für eine wirtschaftlich sinnvolle Beteiligung der Waggonindustrien in den Vertragsstaaten herausbilden. Im Zusammenhang damit darf ich auch auf die Bestimmung in Kap. 2 Abs. 5 des sogenannten Basisabkommens hinweisen.
- (B)

Ich glaube daher, daß aus all diesen Gründen der Bundesrat davon Abstand nehmen kann, die vom Wirtschaftsausschuß empfohlene Entschlie-ßung zu fassen. Dabei darf ich darauf hinweisen, daß es aller Voraussicht nach für die Bundesregierung sehr schwierig, wenn nicht ganz unmöglich sein wird, zuverlässige Angaben über Wettbewerbsverhältnisse der Waggonindustrien und über Art und Höhe der staatlichen Subventionen in den anderen europäischen Ländern zu erhalten, sodaß die Bundesregierung einfach überfordert wäre, wenn sie sich dieser Entschlie-ßung gegenüber sähe. Sie müßte zu gegebener Zeit wahrscheinlich sagen, daß sie den hier gestellten Erfordernissen nachzukommen gar nicht in der Lage ist.

Ich wäre daher dankbar, wenn diese Entschlie-ßung nicht ihre Annahme fände, und wenn Sie sich durch die Erklärung, die ich hier abgegeben habe, in der Besorgnis, die verständlicherweise zu dem Vorschlag der Entschlie-ßung geführt hat, beruhigt fühlten.

Präsident von HASSEL: Wir kommen nun zur Abstimmung. Ich bitte Sie, die BR-Drucks. Nr. 41/1/56 zur Hand zu nehmen.

Wer Ziff. 1 dieses Antrags zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Es ist so beschlossen.

Ziff. 2 begehrt die Entschlie-ßung. Wer ihr zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. — Auch das ist die Mehrheit.

(C) Ich stelle dann fest, daß der Bundesrat gemäß Art. 76 Abs. 2 GG beschlossen hat, zu dem Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 20. Oktober 1955 über die Gründung der „EUROFIMA“ Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale die soeben angenommene Entschlie-ßung zu fassen und im übrigen Einwendungen nicht zu erheben.

Wir kommen nun zu Punkt 10 der Tagesordnung:

Gesetz über das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954 (BR-Drucks. Nr. 56/56)

Von einer Berichterstattung kann ebenfalls abgesehen werden. Der federführende Ausschuß für Verkehr und Post hat die Zustimmung empfohlen. — Ich sehe keine Wortmeldung und keinen Widerspruch.

Danach hat der Bundesrat beschlossen, dem Gesetzesbeschluß des Bundestags gemäß Art. 84 Abs. 1 GG zuzustimmen.

Ich rufe Punkt 11 der Tagesordnung auf:

Geschäftsbericht der Deutschen Bundespost über das Rechnungsjahr 1954 (BR-Drucks. Nr. 32/56)

Auch hier können wir auf die Berichterstattung verzichten. Der Ausschuß für Verkehr und Post empfiehlt festzustellen, daß der Bundesrat von der Vorlage Kenntnis genommen hat. — Ich sehe keinen Widerspruch. Dann darf ich feststellen, daß der Bundesrat von dem Geschäftsbericht der Deutschen Bundespost über das Rechnungsjahr 1954 gemäß § 19 Abs. 6 des Postverwaltungsgesetzes Kenntnis genommen hat. (D)

Damit kommen wir zu Punkt 12 der Tagesordnung:

Vorschlag zur Ernennung eines Mitgliedes für den Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn (BR-Drucks. Nr. 16/56)

Die Berichterstattung kann entfallen. Der Ausschuß für Verkehr und Post hat vorgeschlagen, Herrn Senator a. D. Hermann Wenhold zu bestimmen. — Ich stelle fest, daß der Bundesrat beschlossen hat, Herrn Senator a. D. Hermann Wenhold (Bremen) als Mitglied des Verwaltungsrats der Deutschen Bundesbahn gemäß § 10 Abs. 2 des Bundesbahngesetzes erneut vorzuschlagen.

Ich rufe Punkt 13 der Tagesordnung auf:

Gesetz über die Feststellung eines Nachtrags zum Bundeshaushaltsplan für das Rechnungsjahr 1955 (Nachtragshaushaltsgesetz 1955) (BR-Drucks. Nr. 44/56)

Wir können auf die Berichterstattung verzichten. Der Finanzausschuß hat auf BR-Drucks. Nr. 44/1/56 eine Entschlie-ßung vorgeschlagen. — Ich stelle fest, daß der Bundesrat beschlossen hat, hinsichtlich des vom Bundestag am 2. Februar 1956 verabschiedeten Gesetzes über die Feststellung eines Nachtrags zum Bundeshaushaltsplan für das

- (A) Rechnungsjahr 1955 einen **Antrag gemäß Art. 77 Abs. 2 GG nicht zu stellen**, und darf weiter feststellen, daß die vorgeschlagene **Entschließung angenommen** wird.

Damit kommen wir zu Punkt 14 der Tagesordnung:

Entwurf einer weiteren Ergänzung zum Entwurf des Nachtrags zum Bundeshaushaltsplan für das Rechnungsjahr 1955 (BR-Drucks. Nr. 58/56)

Meine Herren, Ihnen liegt zunächst eine Stellungnahme des Finanzausschusses und des Ausschusses für Verteidigung auf BR-Drucks. Nr. 58/1/56 vor. Darüber hinaus darf ich darauf hinweisen, daß, nachdem die Ausschüsse beraten haben, zwischen den Ländern folgendes Thema aufgegriffen worden ist. Sie wissen, daß in den Ländern — zumindest in einigen Ländern — der Wunsch besteht, daß die Leiter der Wehrbereichskommandos baldmöglichst berufen werden. Dafür sind gegenwärtig Stellenpläne nicht vorgesehen, auch nicht in dem Nachtrag. Wir meinen aber, daß wir die Bundesregierung darauf hinweisen müssen. Ich erteile hierzu Herrn Minister Farny das Wort.

FARNY (Baden-Württemberg): Herr Präsident! Meine Herren! In unseren Kreisen ist kurz vor der Sitzung diese Frage angesprochen worden, und ich darf dazu folgendes sagen. Der zur Beschlußfassung vorliegende Entwurf eines Nachtrags zum Bundeshaushaltsplan sieht unter Kap. 1401 Tit. 102 Planstellen für 2 Generalmajore vor. Demnach scheinen die Planstellen für die **vorgesehenen 6 Kommandeure der Militär-Wehrbereichskommandos** nicht enthalten zu sein. Bei der Auswahl der Kommandeure haben die Länder ein besonderes Interesse daran, daß die landmannschaftlichen Gesichtspunkte berücksichtigt werden. Verhandlungen mit den Landesregierungen über die personelle Besetzung haben auch bereits stattgefunden. Auch vom Standpunkt der Länder ist eine baldige Entscheidung über die Besetzung der Wehrbereichskommandostellen erwünscht. Es würde sich hiernach wohl um 6 Generalmajore handeln. Daher wird von uns vorgeschlagen, daß der Bundesrat die Bundesregierung bittet, unseren Wünschen durch entsprechende Ergänzung der Vorlage Rechnung zu tragen.

Präsident von HASSEL: Meine Herren! Dem Vorschlag des Herrn Minister Farny wird wohl von uns auch nichts entgegengestellt, so daß die **Bundesregierung gebeten** wird, diese Frage **nochmals aufzugreifen**.

Wir kommen nun zur Abstimmung über den Vorschlag I auf BR-Drucks. Nr. 58/1/56. Wer diesem Vorschlag des Finanzausschusses zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Das ist die Minderheit.

Ich rufe Punkt II zur Abstimmung auf und bitte diejenigen, die diesem Vorschlag des Ausschusses für Verteidigung ihre Zustimmung geben wollen, um das Handzeichen, — Das ist die Mehrheit.

Ich stelle fest, daß der Bundesrat gemäß Art. 76 Abs. 2 GG zu dem **Entwurf einer weiteren Ergänzung zum Entwurf des Nachtrags zum Bundeshaushaltsplan für das Rechnungsjahr 1955** die soeben angenommene **Stellungnahme beschlossen** hat.

Wir kommen damit zu Punkt 15 unserer Tagesordnung: (C)

Gesetz zur Änderung des Umsatzsteuergesetzes (BR-Drucks. Nr. 46/56)

Von einer Berichterstattung kann abgesehen werden. — Ich stelle fest, daß der Bundesrat **beschlossen hat**, hinsichtlich des vom Bundestag am 3. Februar 1956 verabschiedeten **Gesetzes zur Änderung des Umsatzsteuergesetzes** einen **Antrag gemäß Art. 77 Abs. 2 GG nicht zu stellen**.

Es folgt nunmehr Punkt 16 der Tagesordnung:

Gesetz über die Tilgung von Ausgleichsforderungen (BR-Drucks. Nr. 45/56)

Es fehlen gegenwärtig beide Berichterstatter; es wird daher zweckmäßig sein, die Beschlußfassung zurückzustellen.

(Zuruf: Wir verzichten auf die Berichterstattung!)

— Auf die Berichterstattung wird verzichtet.

Der Finanzausschuß hat auf BR-Drucks. Nr. 45/1/56 vorgeschlagen, den Vermittlungsausschuß einzuberufen. Der Wirtschaftsausschuß widerspricht diesem Vorschlag.

Ich stelle also zunächst nach § 12 unserer Geschäftsordnung fest, wer gegen die Anrufung des Vermittlungsausschusses ist. — 15 Stimmen!

Somit müssen wir jetzt klären, zu welchen Punkten der Vermittlungsausschuß angerufen werden soll.

Wir stimmen zunächst über Ziff. 1, die sich auf § 2 bezieht, ab. Wer den Vermittlungsausschuß aus diesem Grunde anzurufen begehrt, den bitte ich um das Handzeichen. — Abgelehnt! (D)

An dieser Stelle muß ich den Antrag des Landes Baden-Württemberg, der Ihnen auf BR-Drucks. Nr. 45/2/56 vorliegt, zur Abstimmung stellen. Wer Buchst. a des Antrags zustimmt, den bitte ich, das Handzeichen zu geben. — Das ist abgelehnt. Ich stelle Buchst. b des Antrags des Landes Baden-Württemberg zur Abstimmung. Wer will aus diesem Grunde den Vermittlungsausschuß anrufen und stimmt dem Vorschlag zu? — Es ist so beschlossen.

Wir kommen nun wieder zu dem Ausschlußvorschlag auf BR-Drucks. Nr. 45/1/56 und zwar zu Ziff. 2. Wer diesem Vorschlag zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. — Es ist so beschlossen.

Danach hat der Bundesrat aus den eben festgestellten Gründen **beschlossen**, den **Vermittlungsausschuß gemäß Art. 77 Abs. 2 GG anzurufen**. Der Bundesrat ist der **Ansicht**, daß das **Gesetz gemäß Art. 84 GG seiner Zustimmung bedarf**.

Wir kommen damit zu Punkt 17 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Zollgesetzes, des Zolltarifs und des Mineralölsteuergesetzes (Zweites Zolländerungsgesetz) (BR-Drucks. Nr. 43/56)

Die Berichterstattung kann entfallen. — Der Bundesrat hat demnach **beschlossen**, gemäß Art.

- (A) 76 Abs. 2 GG gegen diesen Entwurf **keine Einwendungen zu erheben.**

Ich rufe nunmehr Punkt 18 der Tagesordnung auf:

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Notopfergesetzes (BR-Drucks. Nr. 48/56)

Die Berichterstattung kann entfallen. Ihnen liegt der Antrag des Landes Nordrhein-Westfalen auf BR-Drucks. Nr. 48/1/56 vor. Diesem Antrag entsprechend wäre festzustellen, daß das obengenannte Gesetz gemäß Art. 108 GG der Zustimmung des Bundesrats bedarf. Im übrigen werden nach Art. 76 Abs. 2 GG **keine Einwendungen erhoben.** — Ich stelle fest, daß so beschlossen ist.

Damit kommen wir zu Punkt 19 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes über eine Kredithilfe für das Land Berlin (BR-Drucks. Nr. 49/56)

Auf die Berichterstattung kann verzichtet werden. Auf BR-Drucks. Nr. 49/1/56 liegt Ihnen ein Antrag des Landes Berlin vor, den ich zunächst zur Abstimmung stellen darf. Wer ihm zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. — Der Antrag ist abgelehnt.

Ich stelle fest, daß der Bundesrat gemäß Art. 76 Abs. 2 GG **beschlossen hat, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.**

(B)

Wir gehen über zu Tagesordnungspunkt 20:

Verordnung zur Änderung der Fünften Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über einen Währungsausgleich für Sparguthaben Vertriebener (BR-Drucks. Nr. 26/56)

Auch hier kann von einer Berichterstattung abgesehen werden. Ich stelle fest, daß der Bundesrat **beschlossen hat, dieser Verordnung gemäß Art. 80 Abs. 2 GG zuzustimmen.**

Ich rufe nun Punkt 21 der Tagesordnung auf:

Zweite Verordnung zur Änderung und Ergänzung der Dritten Verordnung zur Durchführung des Feststellungsgesetzes (BR-Drucks. Nr. 28/56)

Wir können auch hier auf eine Berichterstattung verzichten. — Ich darf feststellen, daß der Bundesrat **beschlossen hat, der genannten Verordnung gemäß Art. 80 Abs. 2 GG zuzustimmen.**

Wir kommen zu Tagesordnungspunkt 22:

Sechste Verordnung zur Durchführung des Feststellungsgesetzes (6. FeststellungsDV) (BR-Drucks. Nr. 27/56)

Dr. PANHOLZER (Bayern), Berichterstatter: Herr Präsident! Meine sehr geehrten Herren! Der Finanzausschuß schlägt Ihnen vor, dem Entwurf einer Sechsten Verordnung zur Durchführung des Feststellungsgesetzes zuzustimmen. Dem Ände-

rungsvorschlag des Ausschusses für Flüchtlingsfragen unter Ziff. II 2 der gemeinsamen Drucksache Nr. 27/1/56 hat der Finanzausschuß ausdrücklich widersprochen. Der Ausschuß für Flüchtlingsfragen will durch diesen Änderungsvorschlag der Vorschrift des § 11 Abs. 1 Satz 1 des Entwurfs, die vorschreibt, daß bei der Ermittlung des Ersatzeinheitswerts die Beschäftigtenzahlen, der Gesamtumsatz und die Reineinkünfte des Kalenderjahrs 1939 oder des entsprechenden Wirtschaftsjahrs maßgebend sind, eine elastischere Fassung geben. Dies soll dadurch erreicht werden, daß § 11 Abs. 1 Satz 1 in eine Soll-Bestimmung geändert wird. Der Finanzausschuß verkennt nicht, daß die gegenwärtige Fassung des § 11 Abs. 1 des Entwurfs zu Härtefällen führen kann. Er ist aber der Auffassung, daß die Regierungsvorlage die Berücksichtigung von Sonder- und Härtefällen, soweit dies überhaupt möglich ist, bereits gestattet.

§ 11 Abs. 1 des Entwurfs stellt nicht zwingend auf das Kalenderjahr 1939 oder auf das entsprechende Wirtschaftsjahr ab. Vielmehr ermöglichen die Sätze 2 bis 4 des Abs. 1, bei der Ermittlung des Ersatzeinheitswerts in Sonder- und Härtefällen von einem anderen Zeitraum auszugehen. Soweit nach der Fassung der Regierungsvorlage Härtefälle dennoch nicht vermieden werden können, würden sie auch durch den Vorschlag des Ausschusses für Flüchtlingsfragen nicht ausgeschlossen werden. Der Änderungsvorschlag zu § 11 Abs. 1 Satz 1 erscheint als nicht praktikabel. Er beschränkt sich auf eine bloße Umformulierung des § 11 Abs. 1 Satz 1, ohne zu sagen, unter welchen Voraussetzungen und nach welchen Grundsätzen von der vorgesehenen Zugrundelegung der Verhältnisse des Kalenderjahrs 1939 abgewichen werden darf, und würde daher zu unübersichtbaren verwaltungsmäßigen Schwierigkeiten führen.

Dem weiteren Änderungsvorschlag des Ausschusses für Flüchtlingsfragen zu § 7 des Entwurfs hat der Finanzausschuß zwar nicht ausdrücklich widersprochen. Er ist dem Vorschlag aber auch nicht beigetreten, weil er der Ansicht ist, daß der vom Ausschuß für Flüchtlingsfragen mit der Änderung erstrebte Erfolg durch die Regierungsvorlage nicht ausgeschlossen wird. Der letzte Halbsatz des § 7 läßt die Möglichkeit offen, auch für Vertreibungsgebiete außerhalb der durchgeführten Einheitsbewertung je nach deren wirtschaftlichen Verhältnissen Vollbeträge anzusetzen. Nur dort, wo wegen der abweichenden wirtschaftlichen Verhältnisse von der Ermächtigung des ersten Halbsatzes des § 7 Gebrauch gemacht wird, müssen die Verhältniszahlen zwischen 5/10 und 9/10 liegen. Der Änderungsvorschlag des Ausschusses für Flüchtlingsfragen besagt also nichts anderes als die Regierungsvorlage. Der Finanzausschuß hat sich aus diesem Grunde und um eine Verzögerung des Inkrafttretens der Verordnung zu vermeiden, dem Antrag nicht angeschlossen.

Namens und im Auftrage des Finanzausschusses bitte ich, der Verordnung zuzustimmen.

Präsident von HASSEL: Meine Herren! Ich bitte, die Ausschußempfehlungen auf BR-Drucks. Nr. 27/1/51 zur Hand zu nehmen. Unter Abschnitt II befinden sich zwei Abänderungsvorschläge des Ausschusses für Flüchtlingsfragen. Ich stelle diese Vorschläge zur Abstimmung. Wer der Empfehlung un-

(A) ter Ziff. 1 zu § 7 zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. — Abgelehnt!

Ziff. 2! — Abgelehnt!

Ich stelle demnach fest, daß der Bundesrat **beschlossen** hat, der **Sechsten Verordnung zur Durchführung des Feststellungsgesetzes (6. Feststellungs-DV)** gemäß Art. 80 Abs. 2 GG zuzustimmen.

Ich rufe auf Punkt 23 der Tagesordnung:

Vierte Verordnung zur Auszahlung der Entschädigung an Berechtigte nach dem Kriegsgefangenenentschädigungsgesetz (4. AuszahlungsVO — KgfEG) (BR-Drucks. Nr. 59/56).

Wir können auch hier auf eine Berichterstattung verzichten. — Der Bundesrat hat somit **beschlossen**, dieser Verordnung gemäß Art. 80 Abs. 2 GG zuzustimmen.

Wir kommen zu Punkt 24 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes über die Errichtung, Inbetriebnahme, Verlegung und Erweiterung von Mühlen (Mühlengesetz) (BR-Drucks. Nr. 42/56).

(B) **FARNY** (Baden-Württemberg), Berichterstatter: Herr Präsident! Meine Herren! Die **Gesamtkapazität der deutschen Mühlen** hat im Kriege und in den ersten Nachkriegsjahren einen Umfang angenommen, der zu ernststen Besorgnissen Anlaß gibt. In immer zunehmender Maße hat sich die Kapazität als übersetzt erwiesen. Dies beruht einerseits darauf, daß im Kriege und in der Nachkriegszeit Erzeugnisse der Mühlenwirtschaft in einem über dem friedensmäßigen Durchschnitt liegenden Ausmaß konsumiert wurden, während auf der anderen Seite seit der Währungsreform die Verzehrgewohnheiten der deutschen Verbraucher zu einem rückläufigen Konsum an Mülhenerzeugnissen geführt haben, der heute nicht unerheblich unter dem Friedensdurchschnitt liegt. Dieser Tatbestand hat zu einem sehr harten Wettbewerb innerhalb der Mühlenwirtschaft geführt und zur Folge gehabt, daß eine erhebliche Anzahl von Mühlen, insbesondere von Mittelmühlen und kleineren Mühlen zum Erliegen gekommen sind.

Diese Verhältnisse in der Mühlenwirtschaft haben in den vergangenen Jahren laufend zu Erwägungen über eine Abhilfe im Bundesernährungs- und Bundeswirtschaftsministerium wie auch in den Ernährungsministerien der Länder geführt und auch den Bundestag häufig beschäftigt. Nachdem man im wesentlichen übereinstimmend zu der Auffassung gekommen war, daß es wenig zweckvoll erscheinen würde, dem Problem durch Festlegung von Mühlenkontingenten beizukommen, setzte sich mehr und mehr die Auffassung durch, daß man die **Bereinigung der Überkapazitäten der Mühlenwirtschaft** selbst auf freiwilliger Basis überlassen sollte. Diese Maßnahmen sollten allerdings durch Übernahme von Bundesbürgschaften erleichtert werden. Diese Kapazitätsbereinigung kann von der Mühlenwirtschaft aber nur dann in Angriff genommen werden, wenn grundsätzlich sichergestellt ist, daß neue Mühlen nicht zur Entstehung kommen oder daß die bestehenden Kapazitäten nicht erweitert werden. Diesem Zweck dient der vorliegende Entwurf.

(C) Es ist begreiflich, daß die Vorlage im Rechtsausschuß zu einer eingehenden Erörterung der Frage geführt hat, ob die vorgesehene Regelung mit Art. 12 GG vereinbar ist. Hierüber wird der Vorsitzende des Rechtsausschusses im Anschluß an meine Ausführungen gesondert berichten.

Seitens der beteiligten Ausschüsse liegen eine Reihe von Änderungsvorschlägen vor, derentwegen ich auf Ziff. II der BR-Drucks. Nr. 42/1/56 verweisen darf.

Namens des Agrarausschusses darf ich Sie bitten, meine Herren, den Empfehlungen des Agrarausschusses zu folgen und im übrigen zu beschließen, daß keine Einwendungen gegen den Entwurf erhoben werden.

Dr. WEBER (Hamburg), Mitberichterstatter: Herr Präsident! Meine Herren! Ich kann mich kurz fassen. Der Rechtsausschuß hat erhebliche Bedenken verfassungsrechtlicher Natur, die Sie in BR-Drucks. Nr. 42/1/56 finden. Sie gehen insbesondere dahin, daß das Gesetz das in Art. 12 Abs. 1 Satz 1 GG festgelegte Grundrecht der freien Berufswahl in unzulässiger Weise beschränkt. Ich darf mich im übrigen auf die Drucksache beziehen.

Präsident von HASSEL: Ich danke den Herren Berichterstattern. — Ich darf Sie bitten, BR-Drucks. Nr. 42/1/56 zur Hand zu nehmen. Wir stimmen ab zunächst über Abschnitt I, über die Empfehlung des Rechtsausschusses, den Gesetzentwurf abzulehnen. Wer Abschnitt I zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. — Abgelehnt!

Ich rufe auf Abschnitt II.

Ziff. 1 — Angenommen!

Ziff. 2a! — Angenommen!

(D) Ich rufe auf Ziff. 2b und 2c, die sich gegenseitig ausschließen. Wer Ziff. 2b zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. — Das ist die Mehrheit. Damit ist Ziff. 2c abgelehnt.

Ziff. 3a — Angenommen!

Ziff. 3b — Angenommen!

Ziff. 4a und 4b ergänzen sich.

Ziff. 4a! — Angenommen!

Ziff. 4b! — Angenommen!

Ziff. 5! — Angenommen!

Ziff. 6! — Angenommen!

Ziff. 7! — Angenommen!

Ziff. 8! — Angenommen!

Der Bundesrat hat mithin **beschlossen**, gemäß Art. 76 Abs. 2 GG zu dem Entwurf gemäß den **angenommenen Empfehlungen Stellung zu nehmen** und im übrigen gegen den Entwurf **keine Einwendungen zu erheben**.

Ich rufe auf Punkt 25 der Tagesordnung:

Gesetz zur Förderung der deutschen Eierwirtschaft (BR-Drucks. Nr. 57/56).

FARNY (Baden-Württemberg), Berichterstatter: Herr Präsident! Meine Herren! Dieses Gesetz, das vom Deutschen Bundestag einstimmig verabschiedet wurde, soll die **deutsche Hühnerhaltung** fördern, indem den Hühnerhaltern für jedes abgelieferte Ei, das nach den einschlägigen Vorschriften gekennzeichnet wurde, ein Ausgleichsbetrag gezahlt wird. Der Betrag soll der durchschnittlichen

(A) Differenz zwischen den in- und ausländischen Futtermittelpreisen entsprechen und jeweils für mindestens drei Monate im voraus festgesetzt werden. Damit würden die Eierzeugungskosten, die zu 60% Futterkosten sind, denen des Auslandes angenähert und die schwierige Lage der deutschen Hühnerhaltung, die zu 61% in Kleinbetrieben liegt, erleichtert. Ich darf in diesem Zusammenhang erwähnen, daß die deutsche Geflügelhaltung 7,3% der landwirtschaftlichen Gesamtzeugung aufbringt. Es wäre zu wünschen, daß die rückläufige Entwicklung der deutschen Hühnerhaltung, die infolge der schwierigen Wettbewerbsverhältnisse gegenüber dem Ausland in den letzten Jahren nur noch mit 64% zur Deckung unseres Eierbedarfs beitrug, eingedämmt wird.

Der Agrarausschuß empfiehlt Ihnen, meine Herren, zu verlangen, daß der Vermittlungsausschuß mit dem Ziele einberufen wird, daß das Gesetz durch die Ihnen in der BR-Drucks. Nr. 57/1/56 unter II vorliegenden Vorschriften über eine **Kennzeichnungsverpflichtung** für die in den Geltungsbereich des Gesetzes eingeführten Eier und einer dazugehörenden Strafvorschrift ergänzt wird. Dies erscheint notwendig, weil sonst die Gefahr besteht, daß ausländische Eier als deutsche Frischeier gekennzeichnet werden und hierfür der Ausgleichsbetrag in Anspruch genommen wird. Außerdem sollte das Gesetz nicht wie vorgesehen am 1. März, sondern am 1. April dieses Jahres in Kraft treten, damit die erforderliche Zeit bleibt, um die zur Durchführung unentbehrlichen Ausführungsverordnungen fertigzustellen.

Namens des Agrarausschusses darf ich Sie bitten, dieser Empfehlung zuzustimmen.

(B) **Präsident von HASSEL:** Ich danke dem Herrn Berichterstatter. — Der Finanzausschuß empfiehlt, dem Gesetz nicht zuzustimmen. Ich stelle zunächst diesen Antrag zur Abstimmung. Wer zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. — Das ist die Minderheit.

Mit Rücksicht auf den Antrag in Abschnitt II muß ich zunächst einmal feststellen, ob der Vermittlungsausschuß angerufen werden soll. Wer gegen die Anrufung des Vermittlungsausschusses ist, den bitte ich um das Handzeichen. — Das ist die Minderheit. Folglich müssen wir jetzt feststellen, in welchen Punkten wir den Vermittlungsausschuß anzurufen gedenken. Ich rufe auf aus Abschnitt II Ziff. 1. Wer der Anrufung des Vermittlungsausschusses in diesem Punkte zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. — Das ist die Mehrheit.

Ziff. 2! — Angenommen!

Ziff. 3! — Angenommen!

Ich stelle also fest, daß der Bundesrat hinsichtlich dieses Gesetzes **verlangt hat**, daß der **Vermittlungsausschuß** gemäß Art. 77 Abs. 2 GG aus den sich aus der Drucks. Nr. 57/1/56 zu II ergebenden Gründen einberufen wird.

Wir kommen zu Punkt 26 der Tagesordnung:

Verordnung M Nr. 2/56 über Milchauszahlungspreise (BR-Drucks. Nr. 50/56).

Auf eine Berichterstattung kann verzichtet werden. — Es liegen zwei Anträge des Landes Baden-Württemberg in BR-Drucks. Nr. 50/1/56 und 50/2/

56 vor. Zur Begründung hat Herr Minister Farny das Wort. (C)

FARNY (Baden-Württemberg): Herr Präsident! Meine Herren! Wir haben zwei Anträge gestellt. Wir bitten, den Antrag auf BR-Drucks. Nr. 50/1/56 als gegenstandslos zu betrachten. Wir ziehen diesen Antrag zurück und stellen den Antrag auf BR-Drucks. Nr. 50/2/56. Die Begründung ist dieselbe. Wir haben auf Grund des Verordnungsentwurfs aus der Praxis unserer Milchwirtschaft außerordentlich starke Bedenken und Einsprüche namentlich aus Lieferbezirken gehört, die es mit einer großen Zahl kleiner und kleinster Milcherzeuger zu tun haben. Die Betriebe haben uns klar gemacht, daß es für sie ein ungewöhnlich großer Aufwand an Schreib- und Verrechnungsarbeit wäre, Tausenden von Lieferanten, deren Tagesmilchanlieferung vier, fünf, sechs oder sieben Liter beträgt, nun die in der Verordnung verlangte Abrechnung monatlich zu machen. Deshalb haben wir den Antrag eingebracht. Ich möchte Sie zu diesem Antrag — BR-Drucks. Nr. 50/2/56 — lediglich noch um eine Korrektur bitten. — Der Bundesrat möge beschließen, dem § 1 folgenden Absatz 4 anzufügen:

Die nach Landesrecht zuständigen obersten Landesbehörden können im Benehmen — ich bitte Sie, das zu korrigieren, nicht „im Einvernehmen“, sondern „im Benehmen“ — mit dem Bundesminister bestimmen, daß die Errechnung, die Mitteilung und Auszahlung der Beträge nach Abs. 1 in anderen Zeitabschnitten als monatlich zu erfolgen hat.

Damit hätten wir die dringenden Wünsche der Betriebe draußen in der Praxis berücksichtigt.

Dr. SONNEMANN, Staatssekretär im Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten: Herr Präsident! Meine Herren Minister und Senatoren! Auf Grund der besonderen Verhältnisse im Lande Baden-Württemberg soll nicht verkannt werden, daß dem Antrag des Landes — BR-Drucks. Nr. 50/2/56 — eine gewisse Berechtigung zugesprochen werden muß. Das möchte ich auch vom Standpunkte unseres Hauses aus betonen. Auf der anderen Seite kann ich mir nicht versagen, das Hohe Haus darauf hinzuweisen, daß der **abgeänderte Antrag des Landes Baden-Württemberg** doch eine **Verschlechterung des Entwurfs der Bundesregierung** bedeutet. Die Bundesregierung ist bei ihrem Entwurf von der Überlegung ausgegangen, daß alle hier getroffenen Maßnahmen, die ja innerlich zusammenhängen, den Begünstigten unmittelbar und auf dem schnellsten Wege zugute kommen sollen. Es liegt mir völlig fern anzunehmen, daß in irgendeinem Lande eine Zurückhaltung dieser Beträge deswegen stattfinden könnte, um etwa eine vorübergehende Thesaurierung vorzunehmen. Aber ich würde es doch für richtig halten, daß die Einflußmöglichkeit der Bundesregierung — hier des Bundesernährungsministers — auf die Auszahlung dieser Gelder unter voller Berücksichtigung der länderspezifischen sehr verschiedenen Verhältnisse erhalten bleibt. Ich erlaube mir daher, Sie zu bitten, wenn Sie schon bereit sind, diesen Antrag des Landes Baden-Württemberg anzunehmen, anstelle des „Benehmens“ das „Einvernehmen“ wiederherzustellen. (D)

FARNY (Baden-Württemberg): Herr Präsident! Meine Herren! Wir haben das Wort „Benehmen“ eingefügt, um der **Gefahr einer Mischverwaltung** zu entgehen. Was die Thesaurierung von Geldern

(A) bei den Betrieben anbetrifft, so haben wir errechnet, daß bei einer nicht geringen Anzahl, und zwar bei einigen tausend Betrieben, diese Monatsbeträge von 1,40 bis 2,20 DM pro Lieferant schwanken. Im übrigen sorgen die Wettbewerbsverhältnisse der Milchverarbeitungsbetriebe, die sich um die Erfassung von Rohmaterial bewerben, von selbst dafür, daß dem Erzeuger nicht etwa die ihm zugedachte eingesparte Umsatzsteuer entgehen wird. Wir haben also keineswegs diese Bedenken. Wir haben diesen Antrag auch im Agrarausschuß behandelt. Dort war man auch weitgehend der Meinung, man sollte diesen Sonderverhältnissen Rechnung tragen.

Präsident von HASSEL: Wir kommen zur Abstimmung über den Antrag des Landes Baden-Württemberg auf BR-Drucks. Nr. 50/2/56. Wer diesem Antrag zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. — Das ist die Mehrheit. Der Bundesrat hat demnach beschlossen, der Verordnung gemäß Art. 80 Abs. 2 GG mit dem eben beschlossenen Zusatz zuzustimmen.

Ich rufe auf Punkt 27 der Tagesordnung:

Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Anerkennung freier Ehen rassistisch und politisch Verfolgter (BR-Drucks. Nr. 55/56).

Wir können auch hier auf eine Berichterstattung verzichten. Der federführende Rechtsausschuß empfiehlt, dem Gesetz gemäß Art. 84 Abs. 1 GG zuzustimmen. Ich sehe keinen Widerspruch und stelle fest, daß der Bundesrat beschlossen hat, dem Gesetz gemäß Art. 84 Abs. 1 GG zuzustimmen.

(B)

Wir kommen zu Punkt 28 der Tagesordnung:

Bericht des Rechtsausschusses über Verfahren vor dem Bundesverfassungsgericht (BR-Drucks. — V — Nr. 3/56).

Eine Berichterstattung kann entfallen. Ich stelle fest, daß der Bundesrat beschlossen hat, in diesem vor dem Bundesverfassungsgericht anhängigen Verfahren von einer Äußerung und einem Beitritt entsprechend dem Vorschlag des Rechtsausschusses abzusehen.

Wir kommen nunmehr zu Punkt 29 der Tagesordnung:

Benennung der Vertreter der öffentlichen Körperschaften für den Vorstand und Verwaltungsrat der Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung (Bundesanstalt) (BR-Drucks. Nr. 34/56).

Ihnen liegt ein Vorschlag des Ausschusses für Arbeit und Sozialpolitik auf BR-Drucks. Nr. 34/1/56 vor. Dazu darf ich folgendes sagen. Durch den Regierungswechsel in Nordrhein-Westfalen muß mit der Möglichkeit der Neubenennung für Nordrhein-Westfalen gerechnet werden. Ich empfehle daher, daß wir eine Anmerkung aufnehmen, wonach für die Vertreter des Landes Nordrhein-Westfalen eine namentliche Benennung in Kürze erfolgt. Wir würden also die Vorschlagsliste heute ohne die beiden von Nordrhein-Westfalen benannten Vertreter beschließen; die Benennung erfolgt später. Ich sehe keinen Widerspruch und stelle

fest, das der Bundesrat der Ausschlußempfehlung mit der von mir vorgetragenen Einschränkung folgt. (C)

Wir kehren noch einmal zurück zu Punkt 1 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes über die Liquidation der Deutschen Reichsbank und der Deutschen Golddiskontbank (BR-Drucks. Nr. 1/56).

Dr. KLEIN (Berlin): Wir haben den Antrag des Finanzausschusses zu § 3 unter Ziff. 3a abgelehnt. Wir haben weiterhin den Antrag des Landes Schleswig-Holstein zu dem gleichen Punkte abgelehnt. Diese Anträge bezweckten die Entschädigung des Anteiligners durch Schuldverschreibungen. Damit blieb nichts weiter übrig als die Annahme des § 3 der Regierungsvorlage, wonach die Entschädigung durch Genußrechte an der Bank deutscher Länder zu erfolgen habe.

Im Widerspruch dazu wurde der Vorschlag angenommen, die „Genußrechte an der Bank deutscher Länder“ zu ersetzen durch „Schuldverschreibungen des Bundes“, und zwar auf Vorschlag des Finanzausschusses gemäß BR-Drucks. Nr. 1/1/56 Ziff. 3b. Ebenso ist der entsprechende Vorschlag betreffend die Golddiskontbank — Ziff. 6a auf Seite 9 der genannten Drucksache — angenommen worden, wo es ebenfalls anstelle der „Genußrechte“ „Schuldverschreibungen“ heißen soll. Wenn es dabei verbleiben soll, daß die Regierungsvorlage zu § 3 bestehen bleibt, müssen wir nunmehr unsere Beschlüsse zu Ziff. 3b und 6a rückgängig machen.

Dr. NOLTING-HAUFF (Bremen): Herr Präsident! Meine Herren! Wenn zu einzelnen Punkten der Vorlage aus diesen an sich durchaus einleuchtenden Gründen neu abgestimmt werden soll, dann läßt es sich gar nicht vermeiden, die gesamten Abstimmungen über die Vorlage zu wiederholen; denn diese Punkte stehen ja in untrennbarem Zusammenhang. (D)

(Zustimmung.)

Dr. KLEIN (Berlin): Auf der anderen Seite ist zuzugeben, daß die beiden Beschlüsse zu § 3 nicht in Übereinstimmung zu bringen sind.

Dr. NOLTING-HAUFF (Bremen): Herr Präsident! Meine Herren! Bei der Abstimmung hat offenbar ein Irrtum obgewaltet. Ich glaube, dem Land Bayern ist bei der Abstimmung über den Antrag des Landes Schleswig-Holstein ein Versehen unterlaufen. Ich nehme das an, denn sonst hätte eigentlich das Abstimmungsergebnis anders sein müssen. Jedenfalls müßten meines Erachtens — wenn überhaupt — sämtliche Abstimmungen wiederholt werden.

Präsident von HASSEL: Ich sehe keinen Widerspruch. Um vollständige Klarheit herbeizuführen, treten wir noch einmal in die gesamte Abstimmung zu Punkt 1 der Tagesordnung ein. Ich darf Sie freundlichst bitten, die Vorlage zur Hand zu nehmen. Ich rufe auf BR-Drucks. Nr. 1/1/56. Wer der Empfehlung unter Ziff. 1 zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. — Das ist die Mehrheit.

Ziff. 2a! — Angenommen!

- (A) Ziff. 2b! — Angenommen!
 Ziff. 2c! — Angenommen!
 Ziff. 3a! — Abgelehnt!

Ich rufe dann auf den Antrag des Landes Schleswig-Holstein auf BR-Drucks. Nr. 1/2/56. Wer diesem Antrag zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. — 19 Stimmen! Abgelehnt!

Jetzt wäre festzustellen, ob wir über Ziff. 3b auf BR-Drucks. 1/1/56 abstimmen sollen.

(Zuruf: Entfällt!)

— Ich sehe keinen Widerspruch. Ziff. 3b entfällt.

- Ziff. 3d! — Angenommen!
 Ziff. 3e! — Angenommen!
 Ziff. 3faa! — Angenommen!
 Ziff. 3fbb entfällt dann.
 Ziff. 4a! — Abgelehnt!
 Ziff. 5! — Angenommen!

Ich stelle fest, daß Ziff. 6a ebenfalls entfällt; ich sehe keinen Widerspruch.

- Ziff. 7a! — Abgelehnt!
 Ziff. 7b! — Angenommen!
 Ziff. 8a! — Abgelehnt!
 Ziff. 8c! — Abgelehnt!

(Zuruf: Ziff. 9a entfällt!)

— Ich stelle fest, daß Ziff. 9a entfällt. — Ich sehe keinen Widerspruch. — Ich glaube, daß damit die Abstimmung über BR-Drucks. Nr. 1/1/56 klargestellt worden ist. (C)

Meine Herren! Ich darf noch folgendes mitteilen. Wir haben nach Abwicklung unserer Tagesordnung noch die Zustimmung zur Ernennung des Sekretärs des Rechtsausschusses und des Sonderausschusses für Wiedergutmachungsfragen, des Herrn Dr. Dehm, zum Ministerialrat auszusprechen. Herr Dr. Dehm hat bisher im Dienste des Landes Baden-Württemberg gestanden und ist gemäß Beschluß des Bundesrates vom 28. Oktober 1955 zum Sekretär der beiden Ausschüsse bestellt worden. Ich sehe keinen Widerspruch und stelle damit Ihre Zustimmung fest.

Ich berufe die nächste Sitzung des Bundesrates ein auf Freitag, den 16. März 1956, 10 Uhr, nach Berlin, Rathaus Schöneberg, Bezirksverordneten-Sitzungssaal. Ein Schreiben, in dem nähere Einzelheiten über das Programm der Sitzungen und Veranstaltungen des Bundesrats in Berlin mitgeteilt werden, wird Ihnen vom Direktor des Bundesrats in den nächsten Tagen zugestellt werden.

Ich schließe damit die heutige 154. Sitzung des Bundesrates.

(Ende der Sitzung 12.59 Uhr.)

(B)

(D)