

Beilage 2152

Der Bayerische Ministerpräsident

An den

Herrn Präsidenten des Bayerischen Landtags

Betrifft:

Entwurf eines Gesetzes
über die Vereinigung von
Kraftfahrzeugzuweisungen

Auf Grund Beschlusses des Ministerrats vom 22. Dezember 1948 ersuche ich um weitere verfassungsmäßige Behandlung des oben bezeichneten Entwurfs.

München, den 15. Januar 1949

(gez.) Dr. Ehard,

Bayerischer Ministerpräsident

Entwurf

Gesetz

über die Vereinigung von Kraftfahrzeugzuweisungen

Der Landtag des Freistaates Bayern hat das folgende Gesetz beschlossen, das nach Anhörung des Senats hiermit bekanntgemacht wird:

§ 1

Der Rechtswirklichkeit der Inanspruchnahmen von Kraftfahrzeugen, die in der Zeit vom 8. Mai 1945 bis zum 14. Oktober 1946 durch Straßenverkehrs- und Bezirksverwaltungsbehörden erfolgt sind, steht nicht entgegen, daß Bestimmungen über Zuständigkeit und Verfahren nicht beachtet wurden.

§ 2

Enthielt die Verfügung einer im § 1 bezeichneten Behörde über die Inanspruchnahme eines Kraftfahrzeuges keine ausreichende Bestimmung darüber, ob die Inanspruchnahme zum Gebrauch oder zu Eigentum erfolgte, so ist die Inanspruchnahme des Fahrzeuges als Zuweisung zu Eigentum anzusehen, wenn für die Zuweisung eine Entschädigung in Höhe des Schätzwertes festgesetzt wurde.

§ 3

Erfolgte eine Zuweisung zu Eigentum, ohne daß eine Entschädigung festgesetzt wurde, so steht dem früheren Eigentümer eine mit dem Zeitpunkt der Zuweisung fällige Entschädigung in Höhe des Schätzwertes zuzüglich eines Zuschlages von 10 vom Hundert dieses Schätzwertes zu. Für die Festsetzung dieses Schätzwertes sind die Verhältnisse zur Zeit der Zuweisung zu Grunde zu legen.

§ 4

(1) Verfügungen über Inanspruchnahmen von Kraftfahrzeugen, die in der Zeit vom 8. Mai 1945 bis

30. April 1947 ergangen sind, können nach Maßgabe dieses Gesetzes aufgehoben werden.

(2) Die Bestimmungen des Abs. 1 finden keine Anwendung auf Kraftfahrzeuge, die zu Gunsten der Besatzungsmacht in Anspruch genommen und ihr übergeben wurden.

§ 5

Die Straßenverkehrsbehörde hat auf Antrag des früheren Eigentümers die Zuweisung aufzuheben, wenn kein im öffentlichen Interesse gelegener Bedarf für die Zuweisung vorgelegen hat oder der Eigenbedarf des früheren Eigentümers gegenüber dem Bedarf des Empfängers unter Berücksichtigung des öffentlichen Interesses als gleich- oder höherwertig anzusehen war.

§ 6

Die Straßenverkehrsbehörde kann auf Antrag des früheren Eigentümers die Zuweisung aufheben, wenn

1. der Zweck, für den die Zuweisung erfolgte, inzwischen weggefallen ist und der jetzige Verwendungszweck die Aufrechterhaltung der Zuweisung nicht mehr rechtfertigt;
2. inzwischen auf Seiten des früheren Eigentümers ein dringender Bedarf eingetreten ist, dem ein wesentlich unbedeutenderer Bedarf des Empfängers gegenübersteht.

§ 7

(1) Angehörige der NSDAP und ihrer Gliederungen, die im Zeitpunkt der Inanspruchnahme einer Beschäftigungsbeschränkung nach dem Gesetz Nr. 8 der US-Militärregierung Deutschland oder einem Tätigkeits- und Beschäftigungsverbot gemäß Artikel 58 und 59 des Gesetzes zur Befreiung von Nationalsozialismus und Militarismus vom 5. März 1946 (GWB. S. 145) in der bis 7. Oktober 1947 geltenden Fassung unterlagen, können sich nicht auf einen Eigenbedarf im Sinne des § 5 berufen, es sei denn, daß es sich um Fahrzeuge handelte, die zu einem Vermögen gehörten, das im öffentlichen Interesse arbeitete.

(2) Befand sich der frühere Eigentümer im Zeitpunkt der Inanspruchnahme seines Kraftfahrzeuges in Kriegsgefangenschaft, so sind die Verhältnisse nach seiner Rückkehr zu Grunde zu legen.

§ 8

(1) Die Aufhebung einer Zuweisung ist ausgeschlossen, wenn der frühere Eigentümer in Gruppe I oder II des Gesetzes zur Befreiung von Nationalsozialismus und Militarismus vom 5. März 1946 rechtskräftig eingereiht wurde. Ist eine rechtskräftige Einreihung noch nicht erfolgt, so ist das Verfahren der Aufhebung der Zuweisung bis zum rechtskräftigen Abschluß des Spruchkammerverfahrens auszusetzen.

(2) Hat der frühere Eigentümer inzwischen auf Grund behördlicher Maßnahmen ein Ersatzfahrzeug erworben, so soll von der Aufhebung der Zuweisung abgesehen werden.

§ 9

Der Antrag des früheren Eigentümers auf Entscheidung gemäß §§ 5 und 6 ist bei Vermeidung des Ausschlusses bis 30. April 1949 bei der Straßenverkehrsbehörde zu stellen. Der Empfänger des Kraftfahrzeuges

ist von dem Antrag unverzüglich zu verständigen. Es ist ihm Gelegenheit zur Äußerung zu geben.

§ 10

(1) Im Falle der Aufhebung der Zuweisung bestimmen sich hinsichtlich der Rückgabe des Fahrzeuges die Rechte und Pflichten des früheren Eigentümers und des Empfängers nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches, welche für das Verhältnis zwischen dem Eigentümer und dem Besitzer gelten, mit der Maßgabe, daß an Stelle der Rechtshängigkeit der Zeitpunkt tritt, in dem der Empfänger von dem Antrag auf Aufhebung der Zuweisung (§ 9 Satz 2) Kenntnis erhalten hat, und daß der Empfänger für die auf das Fahrzeug gemachten Verwendungen nur insoweit Ersatz verlangen kann, als sich durch die Verwendung der Zustand des Fahrzeuges bei der Rückgabe gegenüber dem Zustand im Zeitpunkt der Inanspruchnahme verbessert hat.

(2) Der frühere Eigentümer hat die für die Zuweisung gewährte Vergütung insoweit an den Empfänger zurückzuzahlen, als er sie nicht für die Wiederherstellung des früheren Fahrzeugzustandes oder im Falle des § 11 für den Erwerb eines gleichwertigen Kraftfahrzeuges benötigt.

§ 11

(1) Hat der Empfänger bereits vor Kenntnis des Antrages des früheren Eigentümers auf Aufhebung der Zuweisung über das Kraftfahrzeug verfügt, so ist er im Falle der Aufhebung der Zuweisung dem früheren Eigentümer zur Herausgabe des Wertes des durch die Verfügung Erlangten verpflichtet.

(2) Erlangt der Empfänger infolge eines sonstigen Umstandes, welcher die Rückgabe des Fahrzeuges unmöglich macht, einen Ersatz oder Ersatzanspruch, so kann der frühere Eigentümer Herausgabe des als Ersatz Empfangenen oder Abtretung des Ersatzanspruches verlangen.

§ 12

Hat der Empfänger über das zugewiesene Kraftfahrzeug unentgeltlich verfügt, so gehen im Falle der Aufhebung der Zuweisung die Rechte und Pflichten des Empfängers auf denjenigen über, welcher auf Grund der unentgeltlichen Verfügung unmittelbar einen rechtlichen Vorteil erlangt hat.

§ 13

(1) Verfügungen des Empfängers, welche vor der Aufhebung der Zuweisung vorgenommen worden sind, sind dem früheren Eigentümer gegenüber unwirksam, soweit

1. der Empfänger die Verfügungen in der dem anderen Teil bekannten Absicht, den früheren Eigentümer zu benachteiligen, vorgenommen hat;
2. die Verfügungen Gegenstand eines entgeltlichen Vertrages waren, den der Empfänger in dem letzten Jahr vor Einreichung des Antrages auf Aufhebung der Zuweisung mit seinem Ehegatten, vor oder während der Ehe, mit seinen oder seines Ehegatten Verwandten in auf- und absteigender Linie, mit seinen oder seines Ehegatten voll- und halbblütigen Geschwistern oder mit dem Ehegatten einer dieser Personen geschlossen hat, sofern durch den Abschluß des Vertrages der frühere Eigentümer benachteiligt wird und der andere Teil nicht beweist, daß ihm

zur Zeit des Vertragsabschlusses eine Absicht des Empfängers, den früheren Eigentümer zu benachteiligen, nicht bekannt war.

(2) Die Unwirksamkeit dieser Verfügungen kann nur binnen Jahresfrist seit Aufhebung der Zuweisung geltend gemacht werden.

§ 14

(1) Ist Antrag auf Aufhebung einer Zuweisung gestellt, so kann die Straßenverkehrsbehörde zur Sicherstellung des Anspruches des früheren Eigentümers die Beschlagnahme des Kraftfahrzeuges anordnen. Die Beschlagnahme hat die Wirkung, daß Rechtsgeschäfte über das beschlagnahmte Kraftfahrzeug nichtig sind und daß Veränderungen an ihm ohne Genehmigung nicht vorgenommen werden dürfen.

(2) Die Straßenverkehrsbehörde kann weitergehende Sicherstellungsmaßnahmen, insbesondere eine anderweitige Verwahrung des Kraftfahrzeuges anordnen. Eine Anordnung dieser Art hat zu unterbleiben, wenn ausreichende Sicherheit geleistet wird.

§ 15

Auf Antrag des Empfängers kann die Straßenverkehrsbehörde eine angemessene Frist für die Herausgabe des Kraftfahrzeuges gewähren.

§ 16

(1) Gegen die mit Beschwerdebelehrung zu versehenen Entscheidungen der Straßenverkehrsbehörde kann binnen einer Frist von 14 Tagen nach der Zustellung der Entscheidung ein besonderes Verwaltungsgericht angerufen werden, welches bei jedem Verwaltungsgericht gebildet wird. Dieses Gericht besteht aus einem beamteten Mitglied des Verwaltungsgerichts als Vorsitzenden und zwei auf ihre Aufgaben bereidigten Beisitzern (einer aus dem Kreis der Straßenverkehrsverwaltung, der andere aus dem Kreis der Organisationen der Kraftfahrzeugbesitzer). Das Gericht bestimmt sein Verfahren nach freiem Ermessen und entscheidet durch Schiedsurteil. Das Schiedsurteil steht einem im ordentlichen Verfahren ergangenen rechtskräftigen Urteil gleich.

(2) Der beschwerende Verwaltungsakt gilt in dem Verwaltungsgerichtsbezirk als erlassen, in dem der durch den Verwaltungsakt Beschwerde seinen Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt hat.

(3) Die aufschiebende Wirkung der Beschwerde bestimmt sich nach § 51 des Gesetzes Nr. 39 über die Verwaltungsgerichtsbarkeit vom 24. September 1946 (GWBf. S. 281).

§ 17

Die Straßenverkehrsbehörden sind im Vollzug dieses Gesetzes gebührenberechtigte Behörden im Sinne des Artikels 143 des Bayerischen Kostengesetzes.

§ 18

Das Bayerische Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten bestimmt, welche Straßenverkehrsbehörde für die auf Grund dieses Gesetzes zu treffenden Entscheidungen zuständig ist und erläßt die zur Durchführung des Gesetzes erforderlichen Bestimmungen.

§ 19

Das Gesetz ist dringlich; es tritt am in Kraft.

Begründung

Mit dem vorgelegten Entwurf zu einem Gesetz über die Vereinigung der Kraftfahrzeugzuweisungen werden folgende Ziele verfolgt:

- I. Soweit es sich um Kraftfahrzeugzuweisungen aus den ersten beiden Nachkriegsjahren handelt, soll eine Anfechtung wegen Verstößen gegen Zuständigkeits- und Verfahrensvorschriften ausgeschlossen und
- II. eine Rechtsgrundlage dafür geschaffen werden, daß alle Übereignungsverfügungen aufgehoben werden können, soweit sie sachlich nicht gerechtfertigt waren oder für deren Aufrechterhaltung kein öffentliches Interesse mehr besteht.

Zu I.:

Nach Kriegsende bestand ein untragbares Mißverhältnis zwischen Kraftfahrzeugbesitz und -bedarf. Während sich eine überaus große Zahl von Lastkraftwagen und Personenkraftwagen in Händen von Haltern befand, bei denen unter Berücksichtigung der damaligen Verhältnisse ein Bedarf nicht anerkannt werden konnte, konnten dringendste Verkehrsbedürfnisse nicht befriedigt werden, weil die Träger des Bedarfs nicht über die erforderlichen Fahrzeuge verfügten. Die Besatzungsmacht gab wohl im großen Umfang Beutefahrzeuge zur Deckung dieses Bedarfes frei, diese reichten jedoch bei weitem nicht zu seiner Deckung aus. Die Neuproduktion lag zunächst völlig brach und lieferte auch nach ihrer Wiederaufnahme einen kaum nennenswerten Beitrag zur Bedarfsdeckung. Die für die Wirtschaft verantwortlichen Stellen waren deshalb gezwungen, einen entsprechenden Ausgleich durch Heranziehung des Allbesitzes durchzuführen.

Die rechtliche Handhabe zur Heranziehung des Privatbesitzes für diese Zwecke und für die zunächst ebenso großen Bedürfnisse der Militärregierung war vielfältiger Art. Einige Fahrzeuge sind noch während der Feindseligkeiten von den Streitkräften der Besatzungsmächte unter Anwendung der Haager Landkriegsordnung beschlagnahmt worden; später erfolgten Fahrzeuginanspruchnahmen durch die Militärregierung oder die Armee unter Anwendung der Proklamation Nr. 1 der US-Militärregierung oder auf Grund des Abschnitts VIII der Kontrollrats-Proklamation Nr. 2.

Offenbar im Zusammenhang mit dem Abschnitt VIII der Kontrollrats-Proklamation Nr. 2, nach dem das gesamte deutsche Binnentransportsystem mit allen damit zusammenhängenden Materialien, Anlagen und Ausrüstungen den Alliierten im Einklang mit den von ihnen zu erteilenden Anweisungen zur *u n e i n g e s c r ä n k t e n* Verfügung zu stellen war, legte die Direktive der Militärregierung vom 7. Juli 1945, „Verwaltung der Militärregierung in der US-Besatzungszone, Abschnitt 14“ den Landräten oder Oberbürgermeistern in jedem Kreis die Verpflichtung auf, „durch die Fahrbereitschaftsleiter alle brauchbaren deutschen Kraftfahrzeuge, die sich nicht in den Händen der alliierten Truppen befinden, in einem Motor-Pool zentral sicherzustellen, alle derartigen Fahrzeuge in dem Motor-Pool zurückzubehalten, soweit sie für das Minimum der deutschen Zivilwirtschaft nicht wesentlich sind, und hiervon Fahrzeuge an wichtige Handels- und Transportorgani-

sationen, Regierungsbehörden, öffentliche Einrichtungen, private Transportunternehmer und andere Zivilpersonen zuzuteilen, deren Tätigkeit für die Ziele der Militärregierung wichtig ist“.

Sinzu kommen noch die einschlägigen deutschen Gesetze und Bestimmungen, nämlich das Reichsleistungsgesetz und das Gesetz Nr. 2 vom 16. Oktober 1945. Nach dem Gesetz Nr. 2 vom 16. Oktober 1945 (GWB. Nr. 6 S. 1) über die Personenkraftwagen von Mitgliedern der NSDAP und ihrer Gliederungen konnte der Personenkraftwagen eines jeden Mitgliedes der NSDAP und ihrer Gliederungen beschlagnahmt und vom Landeswirtschaftsamt, mit dem Amt des Bevollmächtigten für den Nahverkehr zeitweilig verbunden war, gegen Zahlung des Schätzwertes übernommen werden. Als das umfassende Gesetz zur Befreiung von Nationalsozialismus und Militarismus vom 5. März 1946 verkündet wurde, das für Sonderbestimmungen auf dem Gebiete der Entnazifizierung keinen Raum mehr ließ, wurde das Gesetz Nr. 2 durch das Gesetz Nr. 19 vom 25. Mai 1946 (GWB. S. 185) wieder aufgehoben und durch die einschlägigen Bestimmungen des Befreiungsgesetzes abgelöst. Bei der Fülle dieser Vorschriften und Bestimmungen, die für die Kraftfahrzeugüberweisungen maßgebend sind, ist es nicht verwunderlich, daß die Verfügungen der zuständigen Behörden aus den Jahren 1945 und 1946 sowohl hinsichtlich der Zuständigkeit als auch bezüglich des Verfahrens völlig uneinheitlich waren. Obwohl die Transportoffiziere außerordentlich stark auf die Kraftfahrzeugübergewinnungen eingewirkt haben, stellten sich die meisten Zuweisungen bei der nachträglichen Überprüfung als rein deutsche Verwaltungsakte dar. Das rührt daher, daß — wie allgemein bekannt ist — in den ersten Jahren nach der Kapitulation die Anordnungen und Befehle überwiegend mündlich gegeben wurden und es kaum möglich war, von der Militärregierung die schriftliche Bestätigung eines Befehls oder einer Entscheidung zu erhalten. Außerdem wird heute gern vergessen, daß die unteren Verwaltungsbehörden der ersten Nachkriegsjahre, welche damals die Hauptlast der Verwaltungsarbeit tragen mußten, überwiegend mit fachunkundigen Beamten und Angestellten besetzt waren und daß es bei der Verwirrung der Gesetzeslage und Verwaltungsvorschriften selbst den geübtesten Juristen unmöglich war, die täglich auf ihn einstürmenden Befehle und Anordnungen der Gouverneure, der Transportoffiziere und der sonstigen Dienststellen in juristisch einwandfreier Weise zu bearbeiten und durchzuführen.

Da sich das Verwaltungsgerichtsgesetz keine rückwirkende Kraft zugelegt hat und Verwaltungsakte, die bereits vor dem 15. Oktober 1946 abgeschlossen worden sind, nur noch wegen Nichtigkeit „aufgehoben“ werden können, ist in der Rechtsprechung die Neigung zu verspüren, frühere Übereignungen dadurch aufzuheben, daß ihre Nichtigkeit oder Anfechtbarkeit wegen Formfehler festgestellt wird. Diese rein formale Überprüfung früherer Verwaltungsakte führt dazu, daß vielfach materiell einwandfreie, aber möglicherweise mit irgendeinem Formmangel behaftete Übereignungsverfügungen der Aufhebung verfallen, während den Formerfordernissen entsprechende Kraftfahrzeugzuweisungen aufrechterhalten werden, obwohl sie einer Überprüfung im materiellen Sinne nicht standhalten würden.

Aus Internierten- und Arbeitslagern zurückkehrende ehemalige Nazis haben mit ihren Rückgabe-

ansprüchen besonderen Erfolg, da bei ihnen das Enteignungsverfahren auf Grund der besonderen Anordnungen der Besatzungsmacht oft sehr formfrei durchgeführt wurde. Politisch Unbelastete dagegen bringen in der Regel mit ihren Aufhebungsanträgen nicht durch, da den Enteignungsbestimmungen in ihren Fällen eine größere Sorgfalt gewidmet wurde.

Sinnzu kommt, daß der Auffassung, auch für die damalige Zeit sei nur die Straßenverkehrsverwaltung für die Anwendung des Reichsleistungsgesetzes als gesetzliche Bedarfstelle anzusehen, wichtige Gründe entgegen gesetzt werden können. Im einzelnen sei hier auf die Begründung zu § 1 dieses Geszentwurfes verwiesen.

Zu II.:

Wenn es auch mit Rücksicht auf die damaligen verworrenen Verwaltungsverhältnisse dem allgemeinen Rechtsempfinden widerspricht, daß an die Beobachtung der Verfahrensvorschriften die gleichen Forderungen gestellt werden, wie sie jetzt nach Wiederherstellung normaler Verwaltungsverhältnisse mit Recht verlangt werden können, so verträgt es sich andererseits nicht mit den Auffassungen eines Rechtsstaates, daß alle Übereignungsverfügungen, die vor dem Inkrafttreten des Verwaltungsgerichtsgesetzes erfolgt sind, jeglicher Nachprüfung entzogen sein sollen. Es muß berücksichtigt werden, daß die damaligen Amtorgane von ihren Ermächtigungen, die Übereignung von Kraftfahrzeugen zu verfügen — mögen sie nur auf dem deutschen Reichsleistungsgesetz oder auf den Anordnungen der Militärregierung beruhen — in ganz außerordentlichem Umfang und manchmal sehr großzügig Gebrauch gemacht haben. Der Entwurf sieht deshalb vor, daß Übereignungsverfügungen aufgehoben werden müssen, wenn sie erfolgt sind, ohne daß ein öffentliches Interesse für die Zumeisung an den Empfänger vorlag oder der Eigenbedarf des früheren Eigentümers unter Berücksichtigung des öffentlichen Interesses gleich- oder höherwertig war. Ferner kann nach diesem Geszentwurf eine Übereignung aufgehoben werden, wenn der Zweck, für den sie erfolgte, wieder weggefallen ist oder der Bedarf des früheren Eigentümers im Vergleich zu dem des Empfängers bedeutend größer ist.

Die Frage, ob diese Regelung nicht einen Eingriff in das auf Grund der Unanfechtbarkeit von Inanspruchnahmen nach § 15 MG bei dem Empfänger bereits vor dem 15. Oktober 1946 entstandene Eigentum darstellt und damit im Widerspruch zu den Bestimmungen der Bayerischen Verfassung über den Schutz des Eigentums steht, dürfte zu verneinen sein.

Der Verfassungsgerichtshof hat in seinem Urteil vom 15. Oktober 1948 wegen Verfassungswidrigkeit der Bayerischen Verordnung Nr. 83 vom 2. August 1946 klargestellt, daß das in Artikel 103 der Bayerischen Verfassung gewährleistete Grundrecht des Eigentums wie jedes Grundrecht nur eingeschränkt werden kann, wenn es die öffentliche Sicherheit, Sittlichkeit, Gesundheit oder Wohlfahrt zwingend erfordern.

Wenn man die rechtliche Würdigung der vorgeschlagenen Regelung ausschließlich auf den jetzigen Zeitpunkt abstellt, liegen allerdings Zweifel an der Vereinbarkeit der vorgeschlagenen Regelung mit diesem von der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes entwickelten Grundsatz nahe, denn aus Gründen der öffent-

lichen Sicherheit, Sittlichkeit, Gesundheit oder Wohlfahrt besteht für Eingriffe in das Eigentum der Fahrzeugempfänger zu Gunsten der früheren Eigentümer kein zwingender Anlaß.

Bei der Beurteilung der Kraftfahrzeugzuweisungen dürfen aber nicht die Verhältnisse außer acht gelassen werden, unter denen das Eigentum von den jetzigen Fahrzeugbesitzern erworben worden ist. Es kann keine Rede davon sein, daß die vom Entwurf angestrebte Rückgabe von Fahrzeugen eine Übertragung des Eigentums an einen Entwehrungsberechtigten zu einem bestimmten öffentlichen Zweck darstellt. Vielmehr will die vorgeschlagene Regelung gerade dem verfassungsmäßigen Grundsatz des Eigentumschutzes dadurch zur Geltung verhelfen, daß sie Eigentum wieder herstellt, das von staatlichen Organen im Widerspruch zu jenem Grundsatz entzogen wurde.

Der Verfassungsgerichtshof hat in seinem Urteil vom 15. Oktober 1948 hervorgehoben, daß der Rechtsstaat und die Grundrechte nicht etwa erst mit dem Inkrafttreten der Verfassung vom 2. Dezember 1946 zur Geltung gekommen wären. Die Herrschaft des Rechtsstaatsgedankens, welche die Achtung der Grundrechte notwendig einschließe, sei vielmehr schon sogleich nach dem Zusammenbruch von alliierter und deutscher Seite für den Bereich des deutschen Rechts mit bindender Wirkung proklamiert worden. Außerdem müsse man davon ausgehen, daß die elementaren Grundrechte jedem positiven Recht bindend vorauslägen. Zu denen gehöre der Schutz des redlich erworbenen Eigentums vor entschädigungsloser und nicht durch einen übergeordneten Grund zwingend geforderter Enteignung. Man könne das für den Bereich des positiven deutschen Rechts in dem Zeitraum vor dem Inkrafttreten der Bayerischen Verfassung 1946 auch dahin ausdrücken, daß die Weimarer Verfassung nach dem Zusammenbruch von 1945 in denjenigen ihrer Einzelbestimmungen, die den Rechtsstaat und die Grundrechte stützten, mindestens wieder dem Grundsatz nach in rechtliche Geltung getreten sei. Mit hin habe für das Enteignungsrecht vor dem Inkrafttreten der Bayerischen Verfassung der Artikel 153 der Weimarer Verfassung Geltung gehabt.

Nach diesem Artikel der Weimarer Verfassung durfte eine Enteignung nur im öffentlichen Interesse „zum Wohle der Allgemeinheit“ vorgenommen werden. Diesem verfassungsrechtlichen Grundprinzip soll durch den vorliegenden Geszentwurf auch für die damaligen Übereignungen, deren Zahl nicht unter 30 000 liegen dürfte, Geltung verschafft werden.

Auch die Militärregierung vertritt in dieser Beziehung den gleichen Standpunkt. So hat der Direktor der Militärregierung für Bayern in einem Befehl vom 18. September 1947 AG 500 (MGST/A) festgestellt, daß Fahrzeuge zugeteilt worden seien oder im Besitz der Empfänger verblieben, obwohl sie nicht oder nicht mehr eine ausreichende Bedarfsdringlichkeit nachweisen könnten. In diesem Befehl wird deshalb angeordnet, daß die Fahrzeugzuteilungen einer nachträglichen Überprüfung unterzogen und aufgehoben werden sollen, wenn bei dem Empfänger des Fahrzeuges eine ausreichende Bedarfsdringlichkeit nicht oder nicht mehr gegeben ist.

Zu § 1:

Es wurde schon darauf hingewiesen, daß zwar tatsächlich sehr viele Fahrzeugzuweisungen auf Anord-

nungen und Befehle der Militärregierung zurückgehen, daß aber in nur geringer Zahl der entsprechende Nachweis geführt werden kann. In all diesen Fällen kann deshalb als Rechtsgrundlage für die Zuweisung — abgesehen von dem kaum praktisch gewordenen Gesetz Nr. 2 — nur das deutsche Reichsleistungsgesetz herangezogen werden.

Geht man davon aus, daß gemäß der Bedarfsstellenbekanntmachung vom 11. Januar 1944 (RGBl. I S. 13) nur die Straßenverkehrsdirektion bzw. der frühere Bevollmächtigte für den Nahverkehr gesetzliche Bedarfsstelle für den § 15 Abs. 1 Ziff. 2 RVO ist, so dürfte der Standpunkt gerechtfertigt sein, daß die nachgeordneten Dienststellen der Straßenverkehrsbehörden keine absolut unzuständigen Behörden, sondern nur als relativ unzuständig anzusehen sind (vergl. auch Jellinek, Verwaltungsrecht, S. 276). Die Fehlerhaftigkeit einer derartigen Inanspruchnahmebefugnis seitens einer mittleren oder unteren Straßenverkehrsbehörde dürfte jedoch überhaupt zu verneinen sein, wenn die Anwendung des Reichsleistungsgesetzes in der Zeit bis zum Herbst 1945 erfolgt ist. Denn bis zu diesem Zeitpunkt war ein arbeitsfähiger Bevollmächtigter für den Nahverkehr nicht vorhanden, zum mindesten aber ein geordneter Verkehr mit seiner Dienststelle kaum möglich, so daß die nachgeordneten Behörden bis zum Eintritt der Arbeitsfähigkeit des Bevollmächtigten für den Nahverkehr als Bedarfsstelle angesehen werden müssen. Außerdem ist bei der Beurteilung der Zuständigkeitsfrage zu beachten, daß nach der Bedarfsstellenbekanntmachung neben dem Bevollmächtigten für den Nahverkehr auch die höheren und unteren Verwaltungsbehörden gesetzliche Bedarfsstellen für den § 15 Abs. 1 Ziff. 2 RVO sind, soweit die Landfahrzeuge ihnen durch die für die Bewirtschaftung zuständigen Stellen zugewiesen sind. Unter diesen zuständigen Bewirtschaftungsstellen waren bis Ende des Krieges die Wehrerzinsinspektionen zu verstehen. Diese Stellen sind aber mit Auflösung der Wehrmacht weggefallen. Die Besatzungsmacht, welche mit der bedingungslosen Kapitulation die höchste Autorität in Deutschland übernommen hat, hat jedoch im Titel 14 ihrer Verwaltungsdirektive den Landräten und Oberbürgermeistern die Bewirtschaftung der in ihren Verwaltungsbezirken vorhandenen Kraftfahrzeuge übertragen. Außerdem war der Gruppenfahrereitschaftsleiter verantwortlich für den Fahrzeugausgleich zwischen den einzelnen Stadt- und Landkreisen. Aus diesen Gründen werden auch die höheren und unteren Verwaltungsbehörden (Fahrereitschaftsleiter, Gruppenfahrereitschaftsleiter) für die Gültigkeitsdauer (1945 und 1946) des sogenannten Frankfurter Memorandums und des Titels 14 — grüne Ausgabe — als gesetzliche Bedarfsstelle im Sinne der Bedarfsstellenbekanntmachung angesehen werden müssen.

Der Titel 14 ist aber nicht nur für die Erweiterung der Zuständigkeit von Bedeutung, sondern er hat auch das Verfahren, welches nach dem RVO an sich schon sehr formfrei ist, für seine Gültigkeitsdauer noch freier gestaltet.

Um nun irgendwelche Zweifel auszuschalten, ob der Titel 14 auch wirklich eine Änderung der Bedarfsstellenbekanntmachung und der Verfahrensvorschriften darstellt, bestimmt der § 1 ausdrücklich, daß die Gültigkeit einer Inanspruchnahmebefugnis, die vom 8. Mai 1945 bis 14. Oktober 1946 erfolgte, wegen Nichtbeachtung der

Zuständigkeits- und Verfahrensbestimmungen nicht in Frage gestellt werden kann.

Zu § 2:

In vielen Kraftfahrzeugzuweisungsfällen kann nur mittelbar erkannt werden, ob es sich um eine Beorderung zur Benutzung oder um eine Inanspruchnahme zur Verfügung handelt. Selbst wenn es die Absicht der Behörde war, eine Übereignung zu verfügen, hat sie in ihrer Verfügung oft nur zum Ausdruck gebracht, daß das Fahrzeug auf Grund des Reichsleistungsgesetzes einem anderen zugeteilt würde. Ein eindeutiges Beweismittel, ob in diesen Zweweifelsfällen eine Übereignung gemeint war, kann nur in der gleichzeitig oder nachträglich erfolgten Umweisung, den Schätzwert an den früheren Eigentümer zu zahlen, gesehen werden.

Zu § 3:

Da sehr viele Kraftfahrzeugenteignungen noch nicht entschädigt sind, soll durch diese Bestimmung klargestellt werden, daß jeder Kraftfahrzeugbesitzer, dessen Fahrzeug durch die Straßenverkehrs- und Bezirksverwaltungsbehörden einem anderen zugewiesen worden ist, Anspruch auf eine Entschädigung hat. Um den immer wieder auftauchenden Zweifel zu beheben, ob die geschuldete Entschädigung unter den § 16 Abs. 1 des 3. Gesetzes zur Neuordnung des Geldwesens (Umstellungsgesetz) vom 20. Juni 1948 fällt, soll außerdem durch diese Bestimmung festgelegt werden, daß die Entschädigung im Zeitpunkt der Zuweisung fällig geworden ist und sich hinsichtlich der Höhe nach den Verhältnissen im Zeitpunkt der Inanspruchnahme bemisst.

Zu § 4:

Es wird auf die Ausführungen unter II. verwiesen.

Es ergab sich die Notwendigkeit, diejenigen Kraftfahrzeuginanspruchnahmen von der Nachprüfung auszunehmen, die zu Gunsten der Besatzungsmacht erfolgten. Die Militärregierung macht ihr unabhängiges Eigentum an denjenigen Fahrzeugen geltend, die sie mit Requisitionsscheinen „bezahlt“ und auf dem Konto der Besatzungskosten gutgeschrieben hat. Die von der Besatzungsmacht nicht mehr benötigten Fahrzeuge werden in ihrem Auftrage von der STEG verkauft. Die Straßenverkehrsverwaltung hat dafür Sorge zu tragen können, daß den früheren Eigentümern wenigstens aus Billigkeitsgründen ein Vorkaufsrecht eingeräumt wurde. Soweit Fahrzeuge von der Militärregierung bereits vor Erteilung eines Requisitionsscheines wieder freigegeben wurden, gelangten sie in aller Regel mit der Weisung an die Straßenverkehrsbehörden zurück, daß sie an wichtige Bedarfsträger zu veräußern seien. Auch in diesen Fällen ist eine Nachprüfung gemäß §§ 4 ff. zwecklos, denn auch im Falle einer Aufhebung der damaligen Inanspruchnahme würde der frühere Eigentümer das Fahrzeug nicht zurückerlangen können, da der Erwerber an dem Fahrzeug auf Grund des in Mitte liegenden Verkaufs rechtmäßiges Eigentum erlangt hat. Eine Nachprüfung von Kraftfahrzeugzuweisungen, die nach dem 30. April 1947 vorgenommen worden sind, erübrigt sich, weil nach diesem Zeitpunkt vorgenommene Übereignungen nur dann noch verfügt oder aufrecht erhalten worden sind, wenn sie mit der Entwicklung der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung im Einklang standen.

Zu § 5:

Die Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte vertritt die einhellige Auffassung, daß das Reichsleistungsgesetz noch gültiges Recht ist und die Bedarfsstellen zu Eingriffen in das Eigentum ermächtigt, soweit diese zur Erfüllung von Staatsaufgaben notwendig sind, die an Stelle der im Gesetz genannten früheren Reichsaufgaben getreten sind.

Die Straßenverkehrsbehörden haben den Auftrag, den lebensnotwendigen Verkehrsbedarf des deutschen Volkes auf den wichtigsten Gebieten sicherzustellen, sie haben demzufolge bei der Inanspruchnahme von Kraftfahrzeugen sorgfältig zu prüfen, ob einerseits der Antragsteller tatsächlich ein Kraftfahrzeug zur Durchführung einer im öffentlichen Interesse ihm obliegenden Aufgabe benötigt und andererseits bei dem Eigentümer oder Besitzer des für die Zuweisung vorgesehenen Fahrzeuges selbst kein dringlicher Bedarf gegeben ist.

Da das Gesetz über die Verwaltungsgerichtsbarkeit sich aber keine rückwirkende Kraft zugelegt hat, besteht ein dringendes Bedürfnis, die bestehende Lücke in den gesetzlichen Bestimmungen dadurch auszufüllen, daß auch die vor dem 15. Oktober 1946 liegenden übereignungen überprüft werden, zumal damit auch den für diese Zeit zu beachtenden Bestimmungen des Art. 153 der Weimarer Verfassung wieder rechtliche Geltung verschafft wird. Wer zu unrecht durch eine Inanspruchnahmeverfügung belastet ist, hat einen Rechtsanspruch auf ihre Aufhebung.

Zu § 6:

Der Grundsatz, daß ein Verwaltungsakt wegen veränderter Umstände zurückgenommen werden kann, gilt nach anerkanntem Rechtsdenken dann nicht, wenn der Akt Rechte eines Dritten begründet hat, die ihrem Wesen nach endgültigen Charakter haben sollen. Eine Inanspruchnahme zu Eigentum nach dem RWG soll im Gegensatz zur Inanspruchnahme zur Nutzung eine endgültige Übertragung des Rechtes an dem in Anspruch genommenen Gegenstand bewirken. Ein Rückfall des Eigentums für den Fall der Erledigung der Aufgabe, für deren Durchführung die Inanspruchnahme notwendig wurde, oder wegen veränderter Umstände ist im Reichsleistungsgesetz nicht vorgesehen. Eine besondere gesetzliche Regelung ist deshalb notwendig. Gegen diese hier vorgesehene Bestimmung wird eingewendet, daß der Empfänger unanfechtbares Eigentum erlangt habe und daß das Kraftfahrzeug dem ursprünglichen Eigentümer nur dann wieder zugewiesen werden könnte, wenn eine Anspruchsgrundlage für einen im öffentlichen Interesse gelegenen Zweck gegeben wäre. Dieser Auffassung muß jedoch entgegengehalten werden, daß eine Rückgabe in derartigen Fällen nach den allgemeinen Anschauungen nicht als Enteignung empfunden wird. Es muß hier eine Abgrenzung des Schutzwürdigen vom Schutzunwürdigen vorgenommen werden. Eine Inanspruchnahme von fremdem Eigentum länger aufrechtzuerhalten, als der Zweck, für den sie erforderlich war, es erheischt, erscheint als Mißbrauch und verdient keinen Rechtsschutz (vergl. auch Art. 158 III.). Außerdem ist darauf hinzuweisen, daß gemäß Art. 103 III. der Eigentumsgebrauch auch dem Gemeinwohl zu dienen hat. Diese verfassungsrechtliche Bestimmung dürfte besonders bei Verkehrsmitteln von Bedeutung sein. Deswegen ist auch für die Rückgabe des Fahrzeuges an den früheren Eigentümer

ein höheres Interesse als für die Aufrechterhaltung der Inanspruchnahme gegeben, wenn der frühere Eigentümer für sein redlich erworbenes Eigentum ein dringenderes Bedürfnis als der Empfänger für das durch Zwangsakt zugeeilte Kraftfahrzeug geltend machen kann. Diese Schutzwürdigkeitstheorie (vergl. Jellinek, Verwaltungsrecht, S. 413) arbeitet zwar mit etwas unbestimmten Begriffen; Jellinek weist aber mit Recht darauf hin, daß sie solange als einwandfrei zu erachten sei, als der Gesetzgeber selbst mit unbestimmten Begriffen wie Treu und Glauben, Billigkeit, gute Sitten, Ordnungswidrigkeit, arbeitet.

Zu § 7:

Bei der Beurteilung der Aufhebungsanträge sollen grundsätzlich die Verhältnisse im Zeitpunkt der Inanspruchnahme berücksichtigt werden. So soll sich z. B. ein Arzt nicht auf die Bestimmung des § 5 berufen können, wenn er auf Grund eines Beschäftigungsverbotes im Zeitpunkt der Inanspruchnahme die Praxis nicht ausüben durfte. Dagegen erscheint es billig, den Kriegsgefangenen einen Anspruch auf eine Sonderbehandlung zuzubilligen.

Zu § 8:

Eine Rückgabe an die nach dem Befreiungsgesetz Verantwortlichen der ersten beiden Gruppen muß ausgeschlossen bleiben.

Weiterhin dürfte es nur in seltenen Fällen gerechtfertigt sein, Maßnahmen zu Gunsten der früheren Eigentümer zu ergreifen, wenn ihr Anspruch bereits auf andere Weise wieder befriedigt worden ist.

Zu § 9:

Da mit diesem Gesetz Rechtssicherheit und Rechtssklarheit geschaffen werden soll, ist eine Ausschlussfrist für die Einreichung der Anträge auf Aufhebung vorgesehen. Nach Ablauf dieser Frist soll das Kapitel der Kraftfahrzeugzuweisungen endgültig abgeschlossen sein.

Zu § 10:

Mit § 10 beginnt der dritte Teil des Gesetzentwurfes, in dem die Rechtsfolgen der Aufhebung behandelt werden. Im einzelnen ergibt sich aus dieser Bestimmung folgendes:

Für die Benutzung des Fahrzeuges während der Dauer der Zuweisung besteht vor Kenntnisnahme vom Aufhebungsantrag, für die Zeit also, wo der Empfänger sich als rechtmäßiger Eigentümer betrachten konnte, kein Vergütungsanspruch (§ 993 BGB). Nach Kenntnisnahme muß eine Vergütung geleistet werden (§ 987 BGB). Diese Regelung ist auch gerechtfertigt, da der Empfänger sonst Interesse hätte, das Rückgabeverfahren möglichst lange hinauszuziehen, wenn er vor Rechtskraft der Aufhebungsverfügung keine Vergütung leisten mußte. Die Bestimmung, daß der frühere Eigentümer nur insoweit für die Verwendungen Ersatz zu leisten hat, als er ein verbessertes Fahrzeug zurückerhält, dürfte deshalb gerechtfertigt sein, weil der Empfänger für die Dauer der Zuweisung kein Benutzungsentgelt zu leisten hat. Das Wegnahmerecht bestimmt sich nach § 997 BGB. Die Unmöglichkeit der Herausgabe ist vom Empfänger entsprechend den Bestimmungen des § 989 BGB zu vertreten.

Dagegen soll der frühere Eigentümer das Recht haben, im Falle der Wertminderung des Fahrzeuges die

empfangene Vergütung für die Inanspruchnahme insoweit zurückzubehalten, als er sie für die Wiederherstellung des früheren Fahrzeugzustandes benötigt.

Zu § 11:

Diese Bestimmung umfaßt die gleichen Tatbestände, wie sie in §§ 816 und 281 BGB geregelt sind. Sie geht von der Auffassung aus, daß Vermögenswerte, die einem anderen wirtschaftlich nicht zukommen, dem zuzuführen sind, dem sie gebühren.

Zu § 12:

Diese Bestimmung geht von dem Gedanken aus, daß ein unentgeltlicher Erwerb nicht auf Kosten des Geschädigten aufrechterhalten bleiben soll.

Zu § 13:

Zwischenzeitlichen Rechtshandlungen, die der Empfänger vor Aufhebung der Zuweisung vorgenommen hat, soll dann ausnahmsweise die Rechtswirksamkeit versagt bleiben, wenn diese in einer den früheren Eigentümer schädigenden Absicht vorgenommen wurden. Die Tatbestände wurden aus § 31 Konkursordnung entnommen. Es erscheint jedoch angebracht, daß der frühere Eigentümer innerhalb einer bestimmten Frist seine aus § 13 begründeten Rechte geltend macht, damit jegliche Rechtsunsicherheit vermieden wird.

Zu § 14:

Im Interesse des früheren Eigentümers ist es notwendig, bestimmte Sicherheitsmaßnahmen für die Erhaltung des Fahrzeuges vorzusehen, wenn zu besor-

gen ist, daß der Empfänger mit Rücksicht auf die bevorstehende Aufhebung der Zuweisung das Fahrzeug beiseiteschaffen wird.

Zu § 15:

Da Fälle eintreten können, in denen zwar die Aufhebung der Zuweisung gerechtfertigt ist, aber die sofortige Rückgabeverpflichtung den Empfänger in außerordentliche Schwierigkeiten bringen würde, erscheint es angebracht, daß für die Rückgabeverpflichtung Fristen gewährt werden können. Ein solches Entgegenkommen erscheint um so eher vertretbar, als ja der Empfänger verpflichtet ist, seit Kenntnisaufnahme vom Aufhebungsantrag eine Vergütung für die Benutzung des Fahrzeuges zu bezahlen.

Zu § 16:

Die weitgehenden Rechtsbehelfe, die der demokratische Staat geschaffen hat, wirken sich wegen der Überlastung der Verwaltungsgerichte und der Langwierigkeit der beiden Rechtsszüge nicht mehr zu Gunsten, sondern zu Lasten des Rechtssuchenden aus. Deswegen empfiehlt es sich, ein einfaches, aber wirksames Beschwerdeverfahren zu schaffen. Diese Bestimmung geht auch auf einen ausdrücklichen Vorschlag des Verwaltungsgerichtshofes zurück.

Zu § 17:

Diese Bestimmung ist vorsorglich aufgenommen und hauptsächlich für den Fall vorgesehen, daß der Straßenverkehrsdirection und ihrer Außenstelle Fürth, die beide noch eine Sonderbehörde darstellen, die Durchführung dieses Gesetzes als Abwicklungsaufgaben übertragen wird.