

## Schriftlicher Bericht

des Ausschusses für Verkehrswesen  
(30. Ausschuß)

über den Entwurf eines Gesetzes über die Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland an den Internationalen Übereinkommen vom 25. Oktober 1952 über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr

- Drucksache 1926 -

### A. Bericht des Abgeordneten Brück:

In der 121. Plenarsitzung des Deutschen Bundestages am 16. Dezember 1955 wurde der Entwurf eines Gesetzes über die Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland an den Internationalen Übereinkommen vom 25. Oktober 1952 über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr — Drucksache 1926 — an den Ausschuß für Verkehrswesen überwiesen.

Der Ausschuß für Verkehrswesen hat in seiner 71. Sitzung am 11. Januar 1956 einstimmig beschlossen, der Drucksache 1926 ohne Änderung zuzustimmen.

Die Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnverkehr gelten in Deutschland schon seit einigen Jahrzehnten. In ihrer ursprünglichen Fassung stammt die Konvention über den Eisenbahnfrachtverkehr aus dem Jahr 1890, diejenige über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr aus dem Jahr 1923. Diese Übereinkommen sind nach internationaler Vereinbarung jeweils 5 Jahre nach Inkrafttreten eines neuen Textes zu revidieren. Die letzte Revision war im Jahr 1943 fällig; sie hat sich wegen des Krieges bis zum 25. Oktober 1952 verzögert.

An der Vorbereitung der Texte von 1952 hat für Deutschland nur die Bundesrepublik mitgewirkt; sie hat auf den Gang der Verhandlungen einen nicht unwesentlichen Einfluß gewonnen. An der abschließenden Regierungskonferenz war sie allerdings nicht beteiligt, da in dieser Konferenz erstmals Vertreter der Behörden von Pankow erschienen und, unterstützt von den 5 zur „Bernener Union“ gehörenden Ostblockstaaten, für sich in

Anspruch nahmen, die sowjetisch besetzte Zone Deutschlands zu repräsentieren. In Abwesenheit der Vertreter der Bundesrepublik Deutschland wurden die Delegierten Pankows nur als Beobachter zugelassen. Keiner der Teile Deutschlands hat daher die neuen Übereinkommen von 1952 unterzeichnet.

Da alle Signatarstaaten auf die künftige Beteiligung Deutschlands Wert legten, beschloß eine außerordentliche Regierungskonferenz im April 1953, ein besonderes Verfahren einzuführen. Danach können die Teile Deutschlands die Rechte und Pflichten eines Mitglieds dadurch erwerben, daß sie die Übereinkommen zum Gegenstand ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung machen. Der völkerrechtliche Nexus tritt mit der Bekanntgabe der innerstaatlichen Einführung an die Schweizer Bundesregierung ein (Verklammerungsklausel). Dieser Voraussetzung einer Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland trägt der vorliegende Gesetzentwurf Rechnung. Die Bundesregierung beabsichtigt, nach Zustimmung des Deutschen Bundestages zu dem Gesetz und sobald das Gesetz die Unterschrift des Herrn Bundespräsidenten trägt, die Regierung der Schweiz in einer Note zu unterrichten. Die Übereinkommen werden dann in der Bundesrepublik Deutschland wie im übrigen Europa am 1. März 1956 in Kraft treten können.

Der materielle Inhalt der neuen Übereinkommen blieb in den Grundzügen unverändert. Die in großer Zahl beschlossenen geringfügigen Verbesserungen dienen vor allem dazu, Zweifelsfragen zu klären, die nach Inkrafttreten der Übereinkommen von 1933 in Literatur und Rechtsprechung hervor-

getreten sind. Außerdem wurde angestrebt, in einigen Punkten den Erfordernissen eines verstärkten **Kundendienstes der Eisenbahnen** Rechnung zu tragen.

Die weitere Teilnahme Deutschlands an den Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnverkehr ist nicht nur für die deutsche Wirtschaft, sondern auch für diejenige Europas von großer Bedeutung. Dies haben u. a. die **Schweiz**,

die **Nordischen Staaten** und die **Niederlande** in offiziellen Erklärungen zum Ausdruck gebracht. Insbesondere hat die Regierung der Schweiz in einer Note, die der schweizerische Gesandte dem Auswärtigen Amt am 24. Dezember 1955 zustellte, nochmals die Bedeutung unterstrichen, welche die Staaten Europas der Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland an den Übereinkommen beimessen.

Bonn, den 11. Januar 1956

**Brück**  
Berichterstatter

### **B. Antrag des Ausschusses:**

Der Bundestag wolle beschließen,  
den Gesetzentwurf — Drucksache 1926 — unverändert nach der Vorlage anzunehmen.

Bonn, den 11. Januar 1956

**Der Ausschuß für Verkehrswesen**

**Rümmele**                      **Brück**  
Vorsitzender      Berichterstatter