

## Damit die Polizei notiert

Die föderalistische Maschinerie der Bundesrepublik verschlingt für jede Zustimmung des Bundesrates zu einer Regierungsverordnung etwa 500 000 DM. Sie werden laut Grobschätzung Bonner Beamter als Reisespesen, Tagegelder, Gutachtenhonorare usw. verheizt, ehe Präsident Hinrich Kopf an die Bundesratsmitglieder die Frage stellen kann: „Wer dafür ist, den bitte ich, die Hand zu erheben.“ Die Zustimmung zu der Verordnung über die „Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen“, die der Bundesrat letzten Freitag wieder vertagte, hat wahrscheinlich schon jetzt mehr als die übliche halbe Million gekostet.



Kurze Audienz für Agent Klein  
Im Vorzimmer: Erhard

Drei Jahre lang haben die Verkehrsministerien der Länder sich selbst, das Bundesverkehrsministerium und die Fachwelt in Atem gehalten, bis das neue Kraftfahrzeug-Kennzeichen-System perfekt war. Nach ihm werden in den nächsten Wochen über fünf Millionen Nummernschilder geprägt, die Westdeutschlands Kraftfahrer sich dann für rund 12 1/2 Millionen DM an ihre Fahrzeuge montieren lassen müssen. Beim Abstempeln wird der Fiskus noch einmal rund die gleiche Summe einkassieren\*.) Für dieses Ergebnis waren neben den üblichen Beratungen sogar zwei Sonder-sitzungen der Verkehrsachverständigen aller Art in Offenbach nötig; eine davon mit 101 Teilnehmern. Schon lange vorher, auf der zweiten Voll-sitzung der westdeutschen Länderverkehrsministerien im Mai 1951, hatte Hans Christoph Seebohm über die „Seeschlange dieser Verordnungsvor-

\*) An Feiblech wird dabei für die einmalige Ausstattung der westdeutschen Kraftfahrzeuge eine Menge verwendet, die einer Autobahnfläche (24 Meter breit) von fast 14 Kilometern entspricht.

arbeit“ gewettert und hatte Hamburgs Wirtschaftsminister Professor Schiller geschimpft, die Nummernschilder „hängen mir allmählich zu den Ohren heraus.“

Zu jener Zeit war jedoch erst der halbe Weg zurückgelegt. Am Anfang dieses Weges hatte der Beschluß der Alliierten bei Kriegsende gestanden, nicht nur das Dritte Reich, sondern auch die seit 1909 gültige Kfz.-Kennzeichenverordnung auszulöschen. Die Besatzungsmächte demonstrierten damals die Zonenverteilung Deutschlands auf den Nummernschildern der Autos und Motorräder; rot, blau, orange und weiß für das französisch-britisch-, amerikanisch- und russischbesetzte Gebiet, Numerierung z. T. nach Regierungsbezirken.

Von 1948 an wurde, einschließlich der Sowjetzone, weiß auf schwarzem Grund das Besatzungsgebiet nur noch durch einen Buchstaben bezeichnet, unter dem ein zweiter Buchstabe das jeweilige Land kenntlich macht. Zwei- oder dreistellige Schlüsselziffern vor der eigentlichen Nummer geben bis heute den Zulassungsort an. Beispiel: A 26 — 3429.

Schon 1949 reichten die sechs Ziffern pro Land für den anschwellenden Kfz.-Bestand nicht mehr aus. Die Stadt Düsseldorf beispielsweise mußte sich bis Mitte 1950 viermal eine neue Gruppe solcher Schlüsselziffern zuteilen lassen. Aehnlich eng wurde es in Köln und München. Da diese neu zugeteilten Gruppen natürlich nicht hinter den alten lagen (in Düsseldorf von 200—229, von 630—639, von 780—789, von 844—853), und da auch in kleineren Zulassungsstellen schon zwei bis drei Perioden geführt werden mußten, kann heute kein Polizist mehr ohne Nachschlagewerk feststellen, woher ein Fahrzeug kommt.

Diese Schwierigkeiten verdoppelten sich, als nach der Ausschöpfung aller Möglichkeiten Bayern und Nordrhein-Westfalen sogar anfangen mußten, die gleichen Nummern zweimal zu benutzen; einmal unter A B bzw. R und dann unter B bzw. R. Inzwischen haben auch eine Reihe anderer Länder dem Zwange dieser Nummernnot nachgegeben.

Daß also in diesem von den Alliierten eingeführten System

- die Besatzungszonen verewigt sind;
- sechs Ziffern pro Land nicht ausreichen;
- die Buchstaben in der senkrechten Anordnung zu klein und daher unleserlich sind;

das war der Grund dafür, daß die Verkehrsexperten des neugegründeten Bundes im Sommer 1949 nach einer besseren Lösung zu suchen begannen.

Schon bald ging die Diskussion um Einzelwünsche der Beteiligten:

- Ausreichende Gebietsaufteilung mit sieben Zeichen in einer Reihe bei guter Lesbarkeit, Zulassungsort leicht erkennbar (Bundesverkehrsministerium);
- Länderzugehörigkeit erkennbar (Bayern und Hamburg);
- Schildlänge nicht über 435 mm (Automobilindustrie). Im alten System waren es 490 mm.

Dazu kam noch ein ganz besonderer Wunsch von Kanzler Konrad Adenauer. Er hatte in seinen Sommerferien auf dem Bürgerstock an den Schweizer Nummernschildern die Landesfarben gesehen. Die wollte er auch haben.

An diesem souveränitätsdurchdrungenen Kanzlerwunsch entzündete sich Propagandaheerz im Bundesverkehrsministerium. Motto: „Wie einst zu Weimars Zeiten werden die Bundesfarben heute manchenorts schon wieder schwarz-rot-

lichen Abschlußbericht des Reichssicherheitshauptamtes über die „Rote Kapelle“ bekommen und Arnemann beauftragt, die Filme an zwei Münchner Journalisten zu verkaufen. Arnemann kam dann aber zurück und erzählte, er sei die Filme nicht losgeworden.“

Inzwischen berichtete Christoph Arnemann dem Bundesverfassungsschutzamt, daß Klein ihm gleich am ersten Tage in Neuwied von seinen „erstklassigen Verbindungen zu Karlshorst“ berichtet habe, und Klein habe ihn weiter beauftragt, die Filme über die „Rote Kapelle“ für 5000 D-Mark an eine „gewisse Frau Mackes“, einer Freundin von Grotewohls ostzonalem Paradeferd Greta Kuckhoff, zu verkaufen und nicht an Münchener Journalisten.

Am 30. November 1951 wurde Klein daraufhin in Neuwied verhaftet. Unter anderem mit der Begründung, daß er Christoph Arnemann gefälschte französische Besatzungsfahrtscheine gegeben habe. Später erzählte die Sûreté, daß Walter Kleins Scheine echt gewesen seien.

Als die Bundeskriminalpolizei darauf Kleins bei dem Koblenzer Rechtsanwalt Walter Hakenbroich hinterlegte Akten beschlagnahmte, verlangte Walter Klein die Hinzuziehung von zwei französischen Sûreté-Beamten, weil Akten darunter seien, die er von den Franzosen erhalten habe und die nur die Franzosen etwas angingen.

Als Klein das Aktenpaket am 24. Januar 1952 in Hakenbroichs Koblenzer Büro öffnete, stand vor ihm der Chef der Sicherungsgruppe Bonn der Bundeskripo, Kriminaldirektor Hebler, hinter ihm der Leiter des Verfassungsschutzes von Rheinland-Pfalz, Oberregierungsrat Reinhard Keesberger, und neben ihm ein französischer Beamter der Sûreté mit einer geöffneten Aktentasche.

Hebler und Keesberger guckten sich die Augen aus, als Walter Klein Blatt für Blatt aus seinem Aktenbündel getreu nach dem Gesetz Nr. 62 der Alliierten Hohen Kommission, das Agenten der Westmächte in Deutschland schützt, in die geöffnete Aktentasche des neben ihm stehenden Franzosen fallen ließ. Was übrigblieb, durften sich die deutschen Beamten mitnehmen.

Erst am 5. Februar rief Verfassungs-Keesberger in Mainz die Presse zu sich und berichtete erstmals in der Öffentlichkeit von Kleins Verhaftung. Für Handlungen, die Walter Klein vor dem 30. August 1951, dem Termin des Inkrafttretens des Strafrechtsänderungs-Gesetzes, begangen habe, könne er nach diesem Gesetz wohl kaum bestraft werden, bedauerte Keesberger.

Aber für Straftaten nach diesem Datum käme vielleicht der § 100 d des Strafrechtsänderungs-Gesetzes in Frage. Das ist Landesverrat.

Die Bonner Untersuchungsbeamten hatten sich inzwischen aber schon Gedanken darüber gemacht, wer wohl schwindete: Klein oder Arnemann. Sie kamen auch jetzt zu keinem rechten Ergebnis.

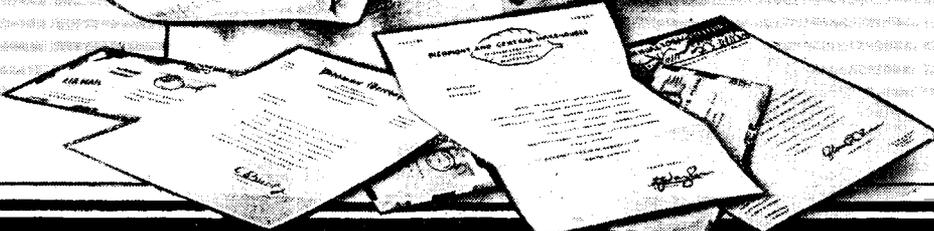
„Arnemann hat Unterlagen, und Klein hat Unterlagen. Und jeder behauptet das Gegenteil“, stöhnt Kriminaldirektor Hebler in der Koblenzer Straße in Bonn. „Nun machen Sie sich daraus mal einen Vers.“

Und so kam es dann, daß der Mann, von dem die Zeitungen groß angekündigt hatten, er werde sich als erster vor dem Bundesgerichtshof wegen „Gefährdung des Bestandes der Bundesrepublik Deutschland“ verantworten müssen, am 16. Februar 1952 stillschweigend wieder auf freien Fuß gesetzt wurde.

Die Tagespresse vermerkte es acht Tage später, am Rosenmontag, ganz klein mit fünf Zeilen.



*Doppelmischung  
auf Diedmont Basis*



**REEMTSMA  
OVA  
VIRGINIA**

Die Zuschriften der bedeutendsten  
Tabakfachleute bestätigen, daß es  
mit der Doppelmischung gelungen  
ist, eine Cigarette für die höchsten  
Ansprüche wirklicher Kenner  
herzustellen.

senf geschimpft. Der Bundesinnenminister hat versäumt, für das Gold der Bundesflagge eine Kennziffer aus der RAL-Farbskala (RAL = Reichsausschuß für Lieferbedingungen und Gütesicherung) festzulegen. Fahntuchfabrikanten verwenden deshalb, wie einst, der Einfachheit halber Gelb statt gold.“

Auf die neuen Nummernschilder soll kein einfaches Gelb kommen. RAL Nr. 1006, vom Verkehrsministerium nach sorgsamem Wahl ausgesucht, ist ein goldiges Gelb.

Bonn's Bundesverkehrsministerium brachte als erster Beteiligter eine Lösung des Nummernproblems: Beschriftung schwarz auf weißem Grund. Zulassungsort wird durch Buchstaben gekennzeichnet. Ein Buchstabe Großstädte, zwei Buchstaben Mittelstädte, drei Buchstaben Kleinstädte. Die Buchstabenfolge deutet den Ortsnamen an.

**Dahinter sechs Ziffern** für verkehrsdichte Großstädte, fünf Ziffern für Mittelstädte, vier Ziffern für Kleinstädte. Die 481 Zulassungsstellen des Bundesgebietes können mit diesem System für mindestens zwanzig Jahre auskommen.

Westdeutschlands Automobilindustrie kommandierte ihre Mathematiker an die Front. Ihr Vorschlag: Drei Buchstaben, vier Ziffern. Nach diesem Vorschlag der Automobilindustrie können zwar 174 631 424 Kraftfahrzeuge zugelassen werden, aber weder der Zulassungsort noch das Land sind erkennbar. Außerdem braucht jede Zulassungsstelle mehrere Buchstabengruppen. Polizeiwachmeister, die nach solchen Nummern Strafmandate weiterleiten wollen, müßten also erst in einem Wälzer suchen, um die Heimatstadt des Verkehrssünder festzustellen.

Bayerns Verkehrsministerium schließlich wollte — in einem dritten Vorschlag — das von den Alliierten eingeführte Prinzip nur bei den Buchstaben geändert wissen: Erster Buchstabe das Land, zweiter Buchstabe der Regierungsbezirk (BO hieße dann z. B. Bayern-Oberfranken). Das System von Schlüsselziffern vor der Hauptnummer zur Kennzeichnung der Zulassungsorte sollte bleiben.

An diesem Gegensatz Bund — Bayern entzündete sich ein 2 1/2 Jahre dauernder Krieg. Aus prinzipieller Bundesgegnerschaft trat Hamburg den Münchnern an die Seite, obwohl die Hansestadt nach dem Bundesvorschlag als einziges Gebiet ihr traditionelles Kennzeichen HH wiederbekommen sollte.

Als schließlich der Verkehrsausschuß des Bundesrates nach langem Hin und Her der Lösung des Bonner Verkehrsministeriums zugestimmt hatte, lehnte sie gleich darauf für die Polizei zuständige Innenausschuß wieder ab. Grund: Die Polizisten würden sich in dem Irrgarten der Buchstaben niemals zurechtfinden.

**Dieser neue Streit** pflanzte sich bis in die nordrhein-westfälische Landesregierung fort. Der Bundesrat mußte den geplanten ersten Versuch, der Verordnung im Sinne des Bundesverkehrsministeriums endlich zuzustimmen, vor drei Wochen einmal vertragen, weil das nordrhein-westfälische Innenministerium erst noch von seiner Landespolizei ein Gutachten gegen das Verkehrsministerium des eigenen Landes und das Bonner Bundesverkehrsministerium anfertigen lassen wollte.

Am 1. März 1952 starteten also zehn Düsseldorfer Polizeifahrzeuge auf der

Autobahn. Ungeachtet der polizeilich vorgeschriebenen 80-km/h-Grenze fuhren sie im 100-km-Tempo von Hubbelrath nach Hilden. 19 Polizeibeamte standen im Abstand von dreihundert Metern mit gezeichnetem Notizbuch. Sie hatten Auftrag, alle Fahrzeuge mit weißgrundigen Nummernschildern zu notieren. Vier der Testfahrzeuge trugen Nummern nach Hans Christoph Seehoßs Vorschlag, drei waren bayerisch-hamburgisch beschriftet, und drei zeigten Vorkriegskennzeichen. Als die zwei Durchfahrten beendet waren, hatten das nordrhein-westfälische Innenministerium, Bayern und Hamburg den Kampf verloren.



Ueber den Bach und in die Wälder Grenzfahrer Schulz

Die vom Bund vorgeschlagenen Kennzeichen waren zu 78 Prozent richtig erkannt und aufgeschrieben worden. „Die überwiegende Mehrheit der Polizeibeamten bezeichnete diese Kennzeichen als gut les- und einpräglich“, mußte sich Düsseldorf's Innenministerium in sein selbstgefordertes Gutachten hineinschreiben. Die hamburgisch-bayerischen Schilder waren nur zu 15 Prozent, die des alten Systems zu 32 Prozent richtig notiert worden.

Hans Christoph Seehoß hat den bayerisch-hamburgischen Widerstand gegen die gut lesbaren Kennzeichen, die der Bund vorschlug, nie verstanden. Sie werden den Polizisten die Strafmandate leichter machen. Und bisher sind sich die Länder immer einig gewesen, wenn es um ihre Kassen ging. Die Höchstgeschwindigkeitsgrenze von 40 bzw. 80 km/h beispielsweise hat Bonn's Verkehrsminister bisher nur deshalb nicht aufheben können, weil die Länder auf Strafgeelder von erappten Schnellfahrern nicht verzichten wollen.

## SCHMUGGEL

### Mit gelöschtem Licht

Seit Wolfgang Schulz, ein 47jähriger Handelsvertreter in Braunschweig, von seiner letzten Fahrt in die Sowjetzone mit einem Schußloch im Nummernschild zu seinem besorgten Weib heimgekehrt ist, wimmelt er alle Kunden ab, die ihm das Braunschweiger Straßenverkehrsamt noch gelegentlich vor die Glastür schickt: „Nein, nein, vorerst fahre ich nicht mehr hinüber.“

Schulz, von der sowjetzonalen Kripo gesucht, will zunächst einmal abwarten, wie es mit der Wiederherstellung der deutschen Einheit wird, bevor er seine restlichen sieben Motorräder aus Magdeburg holt.

Der ehemalige Schirrmeister beim Kraftfahrpark der 13. Panzer-Division glaubt einer der letzten Ueberlebenden der wegen ihrer Gefährlichkeit langsam aussterbenden Berufssparte der interzonalen Auto-Schmuggler zu sein. Das mit dem Schußloch war eine Berufs-Panne gewesen.

Schulz hatte gerade einen Personenkraftwagen, Marke DKW, welcher der Firma Ernst Hugo Seemann, früher Magdeburg, heute Osterode, gehört, über die von ihm besonders frequentierte Kreuzung beim Zonengrenzort Beendorf geschaukelt, als es hinter ihm knallte. Es gab einen blechernen Schlag. Aber erst in Helmstedt hatte Schulz dann Zeit, nachzusehen, was passiert war.

**Das Schußloch** im Nummernschild war nicht das einzige Malheur, das Wolfgang Schulz während seiner rund dreijährigen Berufspraxis hatte. Einmal, als er auf einem eigenen Motorrad, das er in den Westen schmuggeln wollte, auf den Waldrand nordwestlich von Beendorf zujagte, wurde er plötzlich angerufen. „Ich sehe gerade noch, wie zwei Volkspolizisten ihre Karabiner vom Rücken reißen. Gleich darauf pfeift es mir auch schon um die Ohren.“ Aber Schulz war schon im Wald.

Bei einem anderen Mal begegnete er im selben Wald einer berittenen Russen-Streife. Die Russen sprengten von rechts her auf einem schmalen Waldpfad auf ihn zu. „Stoi, stoi!“ brüllten sie. Schulz war wieder per Motorrad. „Ich reiße das Rad herum und jage quer zwischen die Bäume hinein, die beiden Iwans mit verhängten Zügeln hinter mir her.“

Schulz entkam den beiden Russen damals nur dadurch, daß er kombinierte: „Galoppierende Reiter können nicht schießen. Noch weniger treffen. Am wenigsten einen Motorradfahrer, der im Wald zickzack fährt.“

Auf die Idee den schwarzen Grenzverkehr gewerbsmäßig auszuüben, war Wolfgang Schulz gekommen, nachdem er sein eigenes 13. Motorrad heil über die Grenze gebracht hatte.

Inzwischen hatte es sich nämlich schon herumgesprochen, welche kecken Touren der ehemalige Schirrmeister ritt. Die ersten Kunden kamen und drückten bei Schulzens in Braunschweig, Göttingstraße Nr. 4, auf den Klingelknopf. Es waren Leute, die aus der Sowjetzone geflüchtet waren und ihre Kraftfahrzeuge dort zurücklassen mußten. Wolfgang Schulz sollte sie ihnen nachträglich über die Grenze holen.

Nur die Erfolge sind entscheidend **Diploma** stoppt Haarausfall neue Haare wachsen wieder