

Sitzungsbericht

Nr. 155

Ausgegeben in Bonn am 20. März 1956

1956

**155. Sitzung
des Bundesrates**

in Berlin-Schöneberg, Rathaus, am 16. März 1956 um 10.00 Uhr

Vorsitz: Bundesratspräsident von Hassel

Schriftführer: Dr. Haas, Staatssekretär, Leiter der Staatskanzlei

Anwesend:

Baden - Württemberg:

Dr. Müller, Ministerpräsident
Farny, Minister für Bundesangelegenheiten
Dr. Frank, Finanzminister

Bayern:

Bezold, Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr
Dr. Geislhöringer, Staatsminister des Innern
Dr. Haas, Staatssekretär, Leiter der Staatskanzlei
Simmel, Staatssekretär

Berlin:

Prof. Dr. Suhr, Regierender Bürgermeister
Amrehn, Bürgermeister
Dr. Haas, Senator für Finanzen
Dr. Klein, Senator für Bundesangelegenheiten
Theuner, Senator für Verkehr und Betriebe

Bremen:

Kaisen, Präsident des Senats, Bürgermeister
Ehlers, Senator für Inneres
Degener, Senator für das Gesundheitswesen und Senator für das Wohlfahrtswesen

Hamburg:

Dr. Sieveking, Präsident des Senats und Erster Bürgermeister
Dr. Weber, Senator, Bevollmächtigter der Freien und Hansestadt Hamburg bei der Bundesregierung

Hessen:

Dr. Zinn, Ministerpräsident
Schneider, Staatsminister des Innern

Niedersachsen:

Hellwege, Ministerpräsident
Wegmann, Minister des Innern und Stellvertreter des Ministerpräsidenten
Dr. Rudolph, Sozialminister
Schellhaus, Minister für Vertriebene, Flüchtlinge und Kriegssachgeschädigte
Dr. Mälzig, Minister für Aufbau

Nordrhein - Westfalen:

Steinhoff, Ministerpräsident
Weyer, Minister der Finanzen und Stellvertreter des Ministerpräsidenten
Biernat, Innenminister
Dr. Kohlhasse, Minister für Wirtschaft und Verkehr

Rheinland - Pfalz:

Altmeier, Ministerpräsident und Minister für Wirtschaft und Verkehr
Becher, Minister der Justiz

Schleswig - Holstein:

von Hassel, Ministerpräsident
Asbach, Minister für Arbeit, Soziales und Vertriebene
Böhrnsen, Minister für Wirtschaft und Verkehr
Dr. Schaefer, Finanzminister

Von der Bundesregierung:

Blank, Bundesminister für Verteidigung
Kaiser, Bundesminister für gesamtdeutsche Fragen
Dr. von Merkatz, Bundesminister für Angelegenheiten des Bundesrates
Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr
Dr. Vockel, Bevollmächtigter der Bundesrepublik in Berlin
Dr. Nahm, Staatssekretär im Bundesministerium für Vertriebene, Flüchtlinge und Kriegsschädigte
Dr. Strauss, Staatssekretär im Bundesministerium der Justiz

Tagesordnung

Begrüßungs- und Dankesworte aus Anlaß der ersten Tagung des Bundesrates in Berlin

Präsident von Hassel 74 D
Dr. Suhr, Regierender Bürgermeister von Berlin 75 B
Dr. von Merkatz, Bundesminister für Angelegenheiten des Bundesrates . . 75 D

Geschäftliche Mitteilungen 76 B

Zur Tagesordnung 76 D

Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes (BR-Drucks. Nr. 89/56) 76 D

Dr. Weber (Hamburg), Berichterstatter 76 D
Dr. Zinn (Hessen) 81 B

Beschlußfassung: Zustimmung gemäß Art. 79 Abs. 2 GG 82 C

- (A) **Gesetz über die Rechtsstellung der Soldaten (Soldatengesetz)** (BR-Drucks. Nr. 88/56) . . . 82 C
 Farny (Baden-Württemberg), Berichterstatter . . . 82 C
 Blank, Bundesminister für Verteidigung 85 A
Beschlußfassung: Kein Antrag nach Art. 77 Abs. 2 GG . . . 85 D
 Entwurf einer Ergänzung zum Entwurf des Nachtrags zum Bundeshaushaltsplan für das Rechnungsjahr 1955 für die Einzelpläne 30, 31 und 32 (BR-Drucks. Nr. 69/56) . . . 85 D
Beschlußfassung: Keine Einwendungen nach Art. 76 Abs. 2 GG . . . 86 A
Sechstes Gesetz zur Änderung des Lastenausgleichsgesetzes (Fristenänderungsgesetz) (BR-Drucks. Nr. 75/56) . . . 86 A
Beschlußfassung: Zustimmung gemäß Art. 84 Abs. 1, 85, 105 Abs. 3 und 120 a GG . . . 86 A
 Entwurf eines Gesetzes betreffend das Abkommen über die Internationale Finanz-Corporation und betreffend Gouverneure und Direktoren in der Internationalen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung, in der Internationalen Finanz-Corporation und im Internationalen Währungsfonds (BR-Drucks. Nr. 68/56) . . . 86 A
Beschlußfassung: Keine Einwendungen nach Art. 76 Abs. 2 GG. Der Bundesrat ist der Ansicht, daß das Gesetz seiner Zustimmung bedarf . . . 86 A
 (B) **Benennung von zwei Mitgliedern für den Versicherungs- und Bausparkassenbeirat beim Bundesaufsichtsamt für das Versicherungs- und Bausparwesen** (BR-Drucks. Nr. 62/56) . . . 86 B
Beschlußfassung: Herr Erich Block und Herr Prof. Dr. Heinrich Rittershausen werden vorgeschlagen . . . 86 B
Bestellung eines Mitgliedes im Beirat des Deutschen Bundestages für handelspolitische Vereinbarungen (BR-Drucks. Nr. 71/56) . . . 86 B
Beschlußfassung: Herr Ministerialdirektor Kleine (Hessen) wird bestellt . . . 86 C
 Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 7. Juli 1955 über den Luftverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika (BR-Drucks. Nr. 77/56) . . . 86 C
Beschlußfassung: Keine Einwendungen nach Art. 76 Abs. 2 GG. Der Bundesrat ist der Ansicht, daß das Gesetz seiner Zustimmung bedarf . . . 86 C
Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung — StVZO — und der Straßenverkehrs-Ordnung — StVO — (Abmessungen und Gewichte) (BR-Drucks. Nr. 47/56) . . . 86 C
 Farny (Baden-Württemberg) . . . 86 D, 89 B
 Böhrnsen (Schleswig-Holstein), Berichterstatter . . . 86 D
- Dr. Seebohm, Bundesminister für Verkehr . . . 90 A
 Steinhoff (Nordrhein-Westfalen) . . . 94 A
Beschlußfassung: Zustimmung gemäß Art. 80 Abs. 2 GG mit der Maßgabe, daß die angenommenen Änderungen Berücksichtigung finden . . . 94 C
Voranschlag der Deutschen Bundespost für das Rechnungsjahr 1956 (BR-Drucks. Nr. 60/56) . . . 94 C
Beschlußfassung: Der Bundesrat hat von dem Voranschlag der Deutschen Bundespost für das Rechnungsjahr 1956 Kenntnis genommen . . . 94 C
Nachtrag zum Wirtschaftsplan der Deutschen Bundesbahn für das Geschäftsjahr 1955 (BR-Drucks. Nr. 59/56) . . . 94 C
Beschlußfassung: Der Bundesrat hat von dem Nachtrag zum Wirtschaftsplan der Deutschen Bundesbahn für das Geschäftsjahr 1955 Kenntnis genommen . . . 94 C
Ernennung des Senatspräsidenten beim Bundesgerichtshof Max Güde zum Oberbundesanwalt (BR-Drucks. Nr. 73/56) . . . 94 D
Beschlußfassung: Der Ernennung wird zugestimmt . . . 94 D
 Nächste Sitzung . . . 94 D
- Die Sitzung wird um 10 Uhr 3 Minuten durch den Präsidenten, Ministerpräsident von Hassel, eröffnet. (D)
- Präsident von HASSEL: Meine Damen! Meine Herren! Ich eröffne die 155. Sitzung des Deutschen Bundesrats.
- Bevor wir in die Tagesordnung eintreten, gestatten Sie mir einige Worte zu dem Tagungsort, den der Deutsche Bundesrat erstmalig für diese Tagung gewählt hat.
- Es gibt nicht allzuviel Möglichkeiten, in gleich repräsentativer Weise die Verbundenheit des ganzen Deutschlands mit seiner früheren Hauptstadt Berlin zu bekunden. Vielleicht entdeckt darin mancher nur eine freundliche Geste. Ich darf jedoch namens des Bundesrats dem Regierenden Bürgermeister, dem Senat von Berlin und der gesamten Bevölkerung dieser Stadt versichern, daß die Verlegung dieser Tagung von Bonn nach Berlin weit mehr als eine solche Geste ist. Sie ist der weithin sichtbare bewußte und konsequente Ausdruck einer unwandelbaren inneren Verbundenheit der deutschen Länder mit der alten Reichshauptstadt Berlin, die unbeschadet aller noch offenen staatsrechtlichen Fragen doch ein Glied, ja, ein hervorragendes Glied innerhalb der deutschen Staatsgemeinschaft ist und bleibt. Denn Berlin liegt im Zentrum unseres gesamten Vaterlandes wie ehemals, eines Vaterlandes, von dem die Bundesrepublik Deutschland nur ein Teil ist und das darüber hinaus auch jenes einem sowjethörigen Regime unterstehende Gebiet umfaßt, dessen Bevölkerung sich mit allen Fasern ihres Herzens ebenso nach der Wiedervereinigung sehnt wie die Deutschen westlich des Eisernen Vorhanges.

(A) Wir alle wissen, daß der stählerne Panzer, der um die Sektorengrenzen dieser Stadt gelegt ist, nicht härter ist als der Wille und die Kraft, diesem Druck von innen heraus zu widerstehen und die Luft zum Atmen zu behalten. In diesem Abwehrkampf, in dem die Bevölkerung Berlins während des letzten Jahrzehnts genügend in aller Welt bewunderte Beweise ihrer zähen Energie abgelegt hat, wird die Bundesrepublik der Stadt Berlin weiterhin jegliche Unterstützung gewähren, die sie braucht und die sie verdient.

Zu diesem Willen bekennt sich der Deutsche Bundesrat mit gleicher Leidenschaft wie der Deutsche Bundestag, der fünf Monate vorher in dieser Stadt eine seiner denkwürdigsten Tagungen abhielt. Hier schlägt nicht nur die **Freiheitsglocke**, hier schlägt auch das **Herz der deutschen Freiheit**. Solche Freiheit für den Bereich des westlichen Deutschlands zu erhalten und gegen alle Widerstände zu behaupten, sie aber gegen die gleichen Widerstände für Mittel- und Ostdeutschland wieder zu erlangen, im friedlichen Geiste und in friedlicher Tat — das ist das größte Ziel, dem wir alle über Parteidifferenzen hinweg einmütig zustreben. Auch die für die Verteidigung unserer Nation lebenswichtigen Gesetzesvorlagen, mit denen sich der Bundesrat auf dieser Tagung vornehmlich zu beschäftigen hat, dienen letztlich dem gleichen Streben der Erhaltung der Freiheit, wo wir sie besitzen, der Gewinnung der Freiheit, wo wir sie noch immer schmerzlich vermissen.

Möge diese Tagung der Bevölkerung der Zone und Berlins, seinem Parlament und seiner Regierung ein **symbolhaftes Zeugnis für diesen einzigen Willen** unseres ganzen deutschen Vaterlandes zur **Wiedervereinigung** in Frieden und in Freiheit bedeuten.

(Beifall.)

Vor Eintritt in die Tagesordnung erteile ich dem Herrn Regierenden Bürgermeister Dr. Suhr das Wort.

Dr. SUHR, Regierender Bürgermeister von Berlin: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Darf ich mit wenigen Sätzen Ihnen, Herr Präsident, für die Worte der Anerkennung und Verbundenheit danken, die Sie für Berlin gefunden haben. Sie können überzeugt sein, meine Herren: diese Worte werden nicht nur in diesen Räumen, sondern in der ganzen Bevölkerung Widerhall finden. Die **Berliner danken** Ihnen, den Repräsentanten der deutschen Länder, für das Zeugnis und Bekenntnis zu Berlin, das der Bundesrat mit dieser ersten Sitzung in Berlin bewußt zum Ausdruck bringt. Wenn darüber geklagt worden ist, daß der Deutsche Bundesrat im Bewußtsein der Staatsbürger nicht genügend lebendig ist, so werden zweifellos hier in dieser Stadt Ihre Beratungen in der Öffentlichkeit volle Resonanz finden.

Jede Tagung des Deutschen Bundesrates in Berlin ist eine Aufforderung an das gesamte deutsche Volk, in freier Selbstbestimmung die Einheit und Freiheit Deutschlands zu vollenden. Deshalb ist es nicht nur ein Wunsch der Berliner, sondern ein gesamtdeutsches Anliegen, wenn wir hoffen, daß der Bundesrat, dem Beispiel des Bundestages folgend, in jedem Jahr ein- oder zweimal seine Beratungen in Berlin abhalten wird.

In den letzten Tagen, meine Herren, ist im Zusammenhang mit der Frage der Beteiligung Berlins an den kommenden Bundestagswahlen von dem besonderen Status dieser Stadt die Rede gewesen und die Grundsatzfrage aufgeworfen worden, ob dem Weg der fortschreitenden Eingliederung Berlins in die Bundesrepublik, den wir bewußt seit ihrer Gründung beschritten haben, nicht Grenzen gesetzt seien mit Rücksicht auf den **Viermächtestatus** dieser Stadt. Darauf kann ich nur antworten: **Integration** in die Bundesrepublik **so weit wie nur möglich, Sonderstellung so wenig wie nötig**. Mit dem Mindestmaß an Sonderrechten, die sich aus dem Viermächtestatus ergeben, mit einem Höchstmaß der Verbundenheit sucht Berlin seine durch die geographische Lage und durch die Geschichte vorgezeichnete Aufgabe zu erfüllen. Vergessen wir nicht, daß trotz der staunenswerten Aufwärtsentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland, solange es zweigeteilt ist, ein Monstrum bleibt, ein Kriegskrüppel, der an schweren Kreislaufstörungen leidet. Aber in diesem verkrüppelten Körper schlägt ein starkes, ein mutiges Herz für die Wiedervereinigung.

Berlin hat sich in der Geschichte des 19. Jahrhunderts als ein Vereinigungsmittel der Nation erwiesen. Heute ist es seine Aufgabe, in der Gegenwart **Motor der Wiedervereinigung** zu sein. Es kann diese Aufgabe nur in Verbundenheit mit den Ländern im Schoße der Bundesrepublik erfüllen. Es fühlt sich daher mit dem Bundesrat in der Zielsetzung seiner Arbeit verbunden. Dieses Ziel aber heißt: Das ganze Deutschland soll es sein!

(Beifall.)

Präsident von HASSEL: Ich danke dem Herrn Regierenden Bürgermeister von Berlin und darf Ihnen, Herr Dr. Suhr, noch den Dank des Bundesrates dafür aussprechen, daß Sie in dieser großzügigen Weise unsere Arbeit während dieser Tagung hier unterstützt haben. Aufrichtigen Dank vom Deutschen Bundesrat!

Ich erteile jetzt dem Herrn Minister für Bundesratsangelegenheiten, Herrn Dr. von Merkatz, das Wort.

Dr. von MERKATZ, Bundesminister für Angelegenheiten des Bundesrates: Herr Präsident! Herr Regierender Bürgermeister! Hoher Bundesrat! Mir fällt die ehrenvolle Aufgabe zu, Sie namens der Bundesregierung auf dieser Sitzung zu begrüßen. Es war ein glücklicher Gedanke, daß der Bundesrat eine Arbeitssitzung in Berlin einberufen hat, nachdem der Bundestag im vorigen Herbst eine wichtige Sitzung in den Mauern dieser Stadt abgehalten hatte. Mit unserer Gegenwart hier soll nicht eine leere Geste gemacht werden. Wir bedienen uns nicht einer kühlen Formensprache staatsrechtlicher Symbolik. Damit würden wir der deutschen Verantwortung nicht genügen. Die Gegenwart der Mitglieder dieser hohen Versammlung gibt einem viel tieferem menschlichen Willen Ausdruck. Es geht um die **menschliche Nähe zur Berliner Bevölkerung** und zur **Bevölkerung der Zone**. Das unzertrennbare Band unter den Deutschen soll gefestigt werden. Wir wollen die gleiche Luft mit Ihnen atmen und in wirklicher Nähe mit Ihnen in dieser Stadt die ganzen deutschen Sorgen teilen.

Wenn wir in Berlin sind, dann sind wir damit immer in ganz Deutschland. Hier in dieser Stadt

(A) pocht die Not des getrennten Deutschlands besonders eindringlich an unser Herz. Wir danken dieser Stadt und ihrer Standhaftigkeit, ihrem freien und damit wahrhaft souveränen Geist so sehr viel. Hier wird deutlich bewußt, daß das deutsche Volk eine Einheit geblieben ist und daß die Unvollständigkeit seiner staatlichen Organisation diese tatsächliche, wirkliche Einheit nicht zerstören konnte.

Der Bundesrat ist das oberste föderative Organ der Bundesrepublik. Seine Anwesenheit in Berlin beweist aufs neue, daß dem deutschen Föderalismus keine zentrifugalen, sondern vielmehr zentripetale Kräfte innewohnen. Es waren die Regierungen der deutschen Länder, die nach 1945 wieder die ersten Grundlagen der staatlichen Einheit Deutschlands legten und zu legen versuchten und sich um die Aufrechterhaltung der Beziehungen über die Scheidewände der Besatzungszonen hinweg bemühten. Es waren die gewählten Vertreter der deutschen Länderparlamente einschließlich der Vertreter von Berlin, die das Grundgesetz geschaffen haben. Alles dies immer mit der Blickrichtung auf das ganze Deutschland hin und nicht nur auf einen Teil Deutschlands!

Wer spürte nicht die starke vereinigende Kraft Berlins? Diese Stadt ist wahrhaft eine glückliche Synthese aller deutschen Stämme und Landschaften. Sie ist nicht nur eine Brücke von Ost nach West, sondern eine selbständige höhere Einheit, in der sich das ganze Deutschland verkörpert. Sie ist und bleibt die wahre Hauptstadt des deutschen Volkes, nicht nur kraft ihres historischen Ranges, sondern kraft ihres Geistes und ihres ungebrochenen Willens.

(B) Berlin ist nun eine doppelte Aufgabe gestellt. Die Stadt wirkt in der Rolle eines Landes im Bundesrat an den Aufgaben des Bundes mit. Sie ist damit in die Reihe der deutschen Gliedstaaten getreten und gewinnt so in ihrem besonderen Statut die besonderen Erfahrungen des föderativen Zusammenwirkens bei den Belangen des Bundes. Darüber hinaus aber ist Berlin immer die Hauptstadt des deutschen Volkes und damit die Trägerin einer Funktion der Einheit des ganzen deutschen Volkes, die allen Tendenzen der Spaltung widerstrebt. Berlin ist der lebendige Widerspruch gegenüber der den Deutschen auferlegten Unvollkommenheit und Zerreißung ihrer staatlichen Existenz.

Möge die Tagung des Bundesrates in den Mauern dieser geprüften und bewährten Stadt dazu beitragen, in ganz Deutschland den Einheitswillen des Deutschen Bundesrates bewußt zu machen. Möge der gesammelte, auf das Sachliche gerichtete Arbeitsstil dieser hohen Versammlung das Vertrauen in die Grundlagen unseres freiheitlich-sozialen und demokratisch-föderativen Rechtsstaates stärken und befestigen!

(Beifall.)

Präsident von HASSEL: Ich danke dem Herrn Bundesminister für Angelegenheiten des Deutschen Bundesrates.

Meine Damen und Herren! Der Bericht über die 154. Sitzung liegt Ihnen gedruckt vor. Einwendungen gegen diesen Bericht werden, wie ich sehe, nicht erhoben.

Gemäß § 2 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Bundesrates gebe ich sodann bekannt, daß nach

einer Mitteilung des Herrn Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen vom 7. März 1956 die Landesregierung Nordrhein-Westfalen mit Beschluß vom 6. März 1956 die Herren Ministerpräsident Fritz Steinhoff, Finanzminister Willi Weyer, Innenminister Hubert Biernat, Minister für Wirtschaft und Verkehr Dr. Hermann Kohlhase, Minister für Bundesangelegenheiten Karl Siemsen zu Mitgliedern des Bundesrates und die Herren Justizminister Dr. Rudolf Amelunxen, Kultusminister Professor Dr. Paul Luchtenberg, Minister für Wiederaufbau Dr. Fritz Kaßmann, Minister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Dr. Josef Effertz, Arbeits- und Sozialminister Heinrich Hemsath zu stellvertretenden Mitgliedern des Bundesrates bestellt hat.

Weiter hat laut Mitteilung des Herrn Ministerpräsidenten des Landes Schleswig-Holstein vom 8. März 1956 die Landesregierung Schleswig-Holstein beschlossen, Herrn Innenminister Dr. Lemke gen. v. Soltenitz an Stelle des verstorbenen Innenministers Dr. Dr. Pagel zum Mitglied des Bundesrates und Herrn Kultusminister Edo Osterloh zum stellvertretenden Mitglied des Bundesrates zu benennen.

Ich darf die neu ernannten Herren hiermit als Mitglieder bzw. stellvertretende Mitglieder des Bundesrates begrüßen und ihnen für ihre künftige Arbeit in diesem Hause die besten Wünsche aussprechen.

Ich darf aber gleichzeitig den aus dem Bundesrat ausgeschiedenen Mitgliedern und stellvertretenden Mitgliedern der Landesregierung von Nordrhein-Westfalen ein Wort des Dankes für ihre verdienstvolle Mitarbeit aussprechen.

Unser warmherziger Dank gilt vor allen Dingen unserem bisherigen langjährigen Kollegen, Herrn Ministerpräsident Karl Arnold, der dem Bundesrat seit seinem Bestehen angehörte. Er war sein erster Präsident in der Zeit vom 7. September 1949 bis 6. September 1950 und gehörte seinem Präsidium in den Jahren 1950 und 1954 an. Vor Errichtung der Bundesrepublik war Herr Ministerpräsident Arnold als Regierungschef des Landes Nordrhein-Westfalen bereits als Mitglied des Länderrates und als Mitglied der Konferenz der deutschen Ministerpräsidenten um den Wiederaufbau des deutschen Staates bemüht. Ministerpräsident Arnold hat sich große Verdienste in langjähriger und verantwortungsreichster Arbeit sowohl um sein Land als auch um den Bundesrat und zugleich um das deutsche Volk erworben, die wir auch an dieser Stelle mit Dank anerkennen wollen.

(Bravo!)

Wir treten nunmehr in die Tagesordnung ein.

Mit allseitigem Einverständnis haben wir den Punkt 5,

Verordnung über die Vorauszahlungstermine bei der Körperschaftsteuer, von der Tagesordnung abgesetzt.

Ich rufe auf Punkt 1 der Tagesordnung:

Gesetz zur Ergänzung des Grundgesetzes (BR-Drucks. Nr. 89/56).

Dr. WEBER (Hamburg), Berichterstatter: Herr Bundesratspräsident! Meine Herren! Der Rechts-

(A) ausschluß des Bundesrates, für den ich die Ehre habe, hier Bericht zu erstatten, empfiehlt Ihnen heute die Zustimmung zu einer Ergänzung des Grundgesetzes in vielen und wesentlichen Punkten. Die mitbeteiligten Ausschüsse, nämlich der Verteidigungsausschuß und der Innenausschuß des Bundesrates, unterstützen diese Empfehlung.

Der Tag, an dem das Grundgesetz in Kraft trat liegt heute weniger als sieben Jahre zurück. In diesen Jahren sind von Ihnen schon fünf Gesetze verabschiedet worden, die den Text der Verfassung änderten. Keine dieser Änderungen hat jedoch bisher die Grundkonzeption der Verfassung berührt und das geschieht auch durch die Ihnen heute vorgeschlagenen Verfassungsänderungen nicht, obschon sie nach dem äußeren Umfang und inneren Gehalt die bisher **bedeutsamste Änderung des Grundgesetzes** sein werden.

Verfassungsänderungen sollte man nicht leichten Herzens beschließen. Das Wort, das vor gut 30 Jahren der spätere Reichskanzler Marx nicht weit von hier im Gebäude des alten Reichstages sprach: „Wir sind seit jeher der Meinung gewesen, daß eine Änderung der Verfassung nur ausnahmsweise und nur aus zwingenden Gründen vorgenommen werden sollte“, gilt auch für uns heute noch mit gleicher Verbindlichkeit.

Als dieses Wort im Jahre 1922 gesprochen wurde war jedoch auch die Weimarer Reichsverfassung die drei Jahre zuvor in Kraft getreten war, schon dreimal geändert worden. Gehen wir in der Geschichte nur einen Schritt weiter zurück, so finden wir, daß auch die Verfassung des Bismarckschen Reiches schon zwei Jahre nach dem Erlaß dreifacher Änderung unterlag.

(B) Schon diese kurzen historischen Reminiszenzen aus Deutschlands Verfassungsgeschichte mögen zeigen, daß es nicht ganz außergewöhnlich ist, Verfassungen alsbald nach ihrem Erlaß zu ändern. Selbst das Vorbild aller demokratischen Verfassungen, die aus der Revolution geborene französische Verfassung von 1791 mußte schon zwei Jahre später durch eine neue Verfassung ersetzt werden, und das, obschon sie selber vorsah, daß sie für zwei Legislaturperioden unabänderlich sein sollte.

Derartige Vergleiche, meine Herren, entbinden uns aber nicht von der Pflicht, unabhängig von aktuellen Tagesfragen bei jeder Verfassungsänderung mit Behutsamkeit zu prüfen, ob wir durch eine Änderung des Grundgesetzes dem Staate für die Dauer nicht mehr Schaden tun, als wir ihm für den Augenblick nützen können.

Gemäß Artikel 79 GG muß der Bundesrat mit einer Mehrheit von zwei Dritteln seiner Stimmen, also mithin mit 26 Stimmen, seine Zustimmung geben. Der Deutsche Bundesrat ist zwar aus den Vertretern der Länder zusammengesetzt, er faßt jedoch seine Beschlüsse als die eines der höchsten Bundesorgane allein im Bundesinteresse. Der Bundesrat ist allerdings nicht mehr wie zu Bismarcks Zeiten Träger der Bundesgewalt. Das Mitspracherecht der deutschen Länder in Angelegenheiten des Reiches und jetzt des Bundes gehört aber zur deutschen Verfassungstradition seit den Zeiten des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation, unterbrochen lediglich während des nationalsozialistischen Regimes.

Als der Parlamentarische Rat das Grundgesetz beschloß, wußte er mehr als irgendein anderer Ge-

setzgeber, daß er eine staatliche Ordnung schuf, die nur vorübergehend Bestand haben konnte, und dementsprechend sind in der Präambel auch die Worte aufgenommen: „... um dem staatlichen Leben für eine Übergangszeit eine Neuordnung zu geben“. Dieser Satz von der **Vorläufigkeit des Grundgesetzes** ist deshalb an den Anfang der Verfassung gestellt, weil der Parlamentarische Rat damals mit gleicher Intensität, wie wir es heute tun, die Bundesrepublik nur als ein Provisorium sah, das ein Übergang zu einem vereinigten Deutschland sein müsse.

Gerade im Interesse dieser Funktion der Bundesrepublik jedoch erscheint es notwendig, das staatliche Gefüge der Bundesrepublik zu festigen und so intakt zu halten, daß die Bundesrepublik als staatliche **Keimzelle eines geeinten Deutschlands** jederzeit geeignet erscheint.

Die Bundesrepublik ist sich daher nicht Selbstzweck, sie ist aber das letzte Stück deutscher Staatlichkeit, das dem deutschen Volk aus der Konkursmasse des Dritten Reiches geblieben ist. Dieses Grundgesetz hat uns die seit 1933 entbehrte freiheitliche Ordnung unseres Staatswesens gebracht. Gerade hier in **Berlin**, wo man weiß, was die Freiheit bedeutet, und wo man für die Freiheit Opfer gebracht hat, die diese Stadt geradezu zum **Symbol der Freiheit** gemacht haben, gilt es, zu sagen: Die Freiheit, die wir in der Bundesrepublik errungen haben und die uns das Grundgesetz garantiert, werden wir nie aufgeben; sie wird den wichtigsten Bestandteil einer gesamtdeutschen Verfassung bilden müssen.

(D) Wir verdanken es auch nicht zuletzt dem Grundgesetz, daß in unserem Volk das Staatsbewußtsein, das wir schon vollkommen verschüttet wähten, wieder zu erwachen beginnt. Obschon die äußeren politischen Verhältnisse weit weniger glücklich erscheinen, als sie es nach dem Erlaß der Bismarckschen Verfassung und selbst nach Schaffung der Weimarer Verfassung waren, erscheinen unsere **Verfassungsverhältnisse** doch weit **gefestigter**, als sie es damals waren. Ein Ausspruch, wie er wenige Jahre nach Inkrafttreten der Verfassung von 1871 von dem preußischen Kriegsminister von Roon getan wurde: „Wenn Bismarck sich von seinem Verfassungswerk zurückzieht, würde es unter dem Hohngelächter der Welt zusammenbrechen“, erscheint für unsere Verhältnisse wenig aktuell und war — rückblickend gesehen — schon damals mehr Befürchtung als Verfassungswirklichkeit. Es ist aber nicht ohne Interesse, daß noch im Jahre 1927 der Reichskanzler Marx, als er sein Kabinett im Reichstag vorstellte, dabei ausführen mußte, daß die Grundlage seiner Regierungspolitik „die Anerkennung der Rechtsgültigkeit der in der Verfassung von Weimar gegründeten republikanischen Staatsform“ sei. Heute — ich darf das feststellen — ist die innere Ordnung unseres Staates unbestritten.

Wenn man diese Entwicklung sieht und erkennt, daß sie auf dem Fundament unseres Grundgesetzes gewachsen ist, so wird man sich hüten, heute dieses Grundgesetz leichtfertig zu ändern.

Wir werden aber auf der anderen Seite nicht verkennen, daß das **Grundgesetz** kein unabänderliches Recht setzt. Jede Rechtsetzung, auch die eines Staatsgrundgesetzes, bedeutet die **Festlegung der geschichtlichen Entwicklung in einem bestimmten Augenblick**. Die Entwicklung läßt sich aber nicht

(A) in Fesseln schlagen; sie geht unaufhaltsam weiter in der lebendigen Wirklichkeit staatlichen Lebens,

Bei Schaffung des Grundgesetzes hat man bewußt weder Bestimmungen für die Verteidigung noch solche über Wehrverwaltungen aufgenommen. Wir ändern das Grundgesetz daher auch nicht heute, sondern wir ergänzen es. Sie wissen, daß die rechtliche Notwendigkeit der Ihnen vorliegenden Grundgesetzergänzungen umstritten ist. Lassen Sie mich heute darauf nicht im einzelnen eingehen. Wir begrüßen es, daß Bundestag und Bundesregierung mit uns der Meinung sind, daß die für die Verteidigung notwendigen Zuständigkeiten und Einrichtungen in der Verfassung selbst verankert werden. Wir haben nichts zu verbergen, und es ist ein erfreuliches Zeichen für das Erstarken unserer Demokratie, daß wir dies alles vor dem gesamten deutschen Volk und vor der Öffentlichkeit erörtern können. Wir können dem Deutschen Bundestag dafür dankbar sein, daß er diese für das deutsche Volk lebenswichtigen Fragen mit einer übergroßen Mehrheit und im wesentlichen in Übereinstimmung zwischen Regierungsparteien und Opposition verabschiedet hat.

Wenn ich nunmehr, meine Herren, die einzelnen Bestimmungen, die Ihnen in der Bundesratsdrucksache Nr. 89 von 1956 vorliegen, anspreche, dann werden Sie es mir nachsehen, wenn ich bei der Berichterstattung weniger auf Vollständigkeit bedacht bin, sondern vielmehr auf einzelne Zweifelsfragen und Bedenken zu sprechen komme, die durch die neuen Bestimmungen aufgeworfen worden sind.

(B) Die Änderung des Artikel 1 GG bietet unter diesem Gesichtspunkt keine besonderen Schwierigkeiten. Sie dient der Angleichung des Wortlautes dieser Bestimmung an den Art. 20 Abs. 3 und damit der Klarstellung, daß die Grundrechte des Grundgesetzes auch für die Streitkräfte als Teil der vollziehenden Gewalt unmittelbar geltendes Recht sind.

Der Art. 12 GG wird durch die Verfassungsänderung ergänzt und neu gefaßt. Wortlaut und Sinn der bisherigen Bestimmungen bleiben dabei aber voll erhalten, so daß deutlich wird, daß der Gesetzgeber durch diese Verfassungsänderung zu den bisher aufgetretenen Zweifelsfragen nicht Stellung nimmt.

Die neue Regelung des Art. 12 setzt sich mit dem Ersatzdienst der Kriegsdienstverweigerer auseinander. Sie steht damit im engen sachlichen Zusammenhang mit dem Art. 4 Abs. 3 GG. Der ganze Komplex bedarf jedoch näherer Ausführung durch ein Bundesgesetz, das sowohl in dem bisherigen Art. 4 als auch in der Neufassung des Art. 12 vorgesehen ist.

Der neue Abs. 3 des Art. 12 schützt die Frauen vor jeglicher Verwendung im Dienst mit der Waffe. Darüber hinaus dürfen sie auch durch Gesetz nicht zum Dienste im Verband der Streitkräfte verpflichtet werden. Einer Verwendung ohne Waffe, auf Grund freiwilliger Verpflichtung, steht die Vorschrift jedoch nicht entgegen.

Jeder Dienst in einem Heer bedeutet die Notwendigkeit der Einschränkung der verfassungsmäßigen Grundrechte. Dieses Problem ist schon in der Weimarer Reichsverfassung aufgetaucht und dort in Art. 133 gelöst worden. Dieselbe Problematik wie damals stellt sich uns heute wieder.

(C) Der neu vorgeschlagene Art. 17 a GG, der die Bestimmungen über die Möglichkeit von Grundrechtseinschränkungen trifft, fügt sich in die Systematik des bisherigen Grundrechtskatalogs in Abschnitt 1 gut ein. Die Bestimmung gibt die Möglichkeit, mehrere Grundrechte, die bisher nach dem Zwecke des Wehrwesens nicht hinreichend einschränkbar waren, durch Gesetz einzuschränken.

Aus der Stellung des neuen Art. 17 a ergibt sich, daß diese neuen möglichen Grundrechtseinschränkungen nur unter den Voraussetzungen des Art. 19 GG getroffen werden können. An der Systematik wird nichts dadurch geändert, daß Art. 17 a zeitlich später als Art. 19 in das Grundgesetz eingefügt wird. Wenn auch Art. 19 Abs. 1 ausdrücklich auf „dieses Grundgesetz“ Bezug nimmt, so schließt dieser Wortlaut die Anwendung des Art. 19 auch auf die zeitlich später eingefügte Bestimmung nicht aus. Es gilt also auch im Bereich der Wehrgesetzgebung der Grundsatz, daß ein Grundrecht durch seine Einschränkung keinesfalls in seinem Wesensgehalt tangiert werden darf, außerdem steht jede Grundrechtseinschränkung unter dem Zitierungsgebot.

Die Art. 36, 60 und 137 sind unter Aufrechterhaltung ihres bisherigen Sinnes ergänzt und den Verhältnissen, die sich aus der Aufstellung der Streitkräfte ergeben, angepaßt worden. Besondere Schwierigkeiten juristischer Art sind insoweit nicht ersichtlich.

Den neuen Artikeln 45 a, 45 b und 65 a GG und der Neufassung des Art. 49 ist es gemeinsam, daß sie die verfassungsrechtlichen Konsequenzen aus den staatsrechtlichen Erfahrungen der deutschen Vergangenheit ziehen.

(D) Bei zahlreichen Bestimmungen unseres Grundgesetzes hat sich der Gesetzgeber mit den staatsrechtlichen Entwicklungen der vergangenen Jahrzehnte auseinandersetzen müssen. Die Bundesrepublik hat aus den Fehlern der Weimarer Zeit gelernt und hieraus ihre Folgerungen gezogen. Die Weimarer Verfassung hatte früher einmal als Musterbild einer guten demokratischen Verfassung gegolten. Die Ergebnisse jedoch, die sich während ihrer Geltung und in formeller Berufung auf die Verfassung zeigten, bieten reiches Anschauungsmaterial dafür, wie auch eine mustergültige demokratische Verfassung Ansatzpunkte zu verhängnisvollen Entwicklungen geben kann.

Die Ihnen jetzt vorliegende Verfassungsänderung berücksichtigt die Schwierigkeiten, die sich in der Weimarer Zeit bezüglich der Verhältnisse des Wehrwesens ergeben haben. Den Ältern von uns sind diese Schwierigkeiten auch in ihrer Entstehung noch in unmittelbarer Erinnerung. Die Jüngeren kennen das Problem zumindest unter dem Schlagwort der Bildung einer eigenen Macht im Staate. Derartige Entwicklungen auszuschließen, dienen die genannten Vorschriften. In der Bundesrepublik soll künftig Klarheit über die Stellung der Streitmacht im Staate und über ihre Funktionen bestehen.

Um das sicherzustellen, trifft die Grundgesetzänderung insbesondere klare Bestimmungen über die Befehlsgewalt in den Streitkräften und über den Einfluß des Parlaments auf die Streitkräfte.

Wenn insoweit verfassungsrechtlich der Verteidigungsausschuß des Bundestags konstituiert wird und ihm und seinen Mitgliedern besondere Rechte

(A) zugestanden werden, so fügt sich diese Regelung inhaltlich und formell der bisherigen Systematik des Grundgesetzes ein.

Neuartig gegenüber der bisherigen Systematik ist jedoch der im Art. 45 b vorgesehene **Parlamentsbeauftragte**, der zum Schutze der Grundrechte und als Hilfsorgan des Bundestags bei der Ausübung der parlamentarischen Kontrolle bestellt werden soll. Durch diese Institution werden dem Parlament unter Umständen gewisse Exekutivbefugnisse zugebilligt.

Das Parlament ist der Verfassung nach jedoch Legislativorgan. Gibt man ihm Verwaltungsbefugnisse, so steht das auf den ersten Blick in einem gewissen Widerspruch zu dem allen demokratischen Verfassungen immanenten **Grundsatz der Teilung der Gewalten**. Allerdings entspricht es auch althergebrachten verfassungsrechtlichen Grundsätzen, daß die Aufteilung aller staatlichen Funktionen auf die Träger der drei Gewalten nicht vollkommen starr ist. In mannigfacher Hinsicht ergeben sich üblicherweise Überschneidungen. Die geläufigsten Beispiele finden sich etwa im Budgetrecht des Parlaments und im Verordnungsrecht der Exekutive. In dem einen Fall übt das Parlament Funktionen aus, die nach strengen Gewaltenteilungsgrundsätzen der Verwaltung oblägen, in dem anderen Fall hat die Exekutive, wenn auch auf Grund einer Ermächtigung, die Befugnis, Recht zu setzen.

Davon ausgehend, erschien der Mehrheit des Rechtsausschusses die Durchbrechung des Grundsatzes der Dreigewaltenteilung verfassungssystematisch und auch verfassungspolitisch noch tragbar. Es besteht allerdings im Hinblick auf zukünftige Entwicklungen für den Rechtsausschuß Anlaß, schon jetzt darauf hinzuweisen, daß neue **Durchbrechungen im Bereich der Gewaltenteilung** niemals derartig sein dürfen, daß sie das bestehende Verhältnis der Funktionenteilung ernsthaft beeinträchtigen. Unter diesen Gesichtspunkten wird der Bundesrat auch mit Sorgfalt die näheren Ergänzungen, die zur Ausführung des Art. 45 b in Form eines einfachen Bundesgesetzes ergehen sollen, beachten müssen.

(B) Ich möchte im übrigen noch darauf hinweisen, daß die Bestimmungen über die Parlamentskontrolle der Streitkräfte ihrer wesentlichen Ursache nach nicht aus einem Mißtrauen gegen die kommenden Streitkräfte geboren sind, sondern daß die neu vorgesehenen Institutionen in genau demselben Maße, wie sie die Kontrolle des Parlaments gegenüber den Streitkräften ermöglichen, auch dazu dienen sollen, die Streitkräfte gegen alles ungerechtfertigte Mißtrauen und gegen ungerechtfertigte Angriffe abzuschirmen. Sie dienen so nicht der Stärkung der einen Macht gegenüber der anderen, sondern dem vernünftigen und gesunden Ausgleich der verfassungsmäßigen Institutionen zueinander. Ich hoffe, diese Bestimmungen bewirken, daß es zu einem gesunden Verhältnis zwischen den Streitkräften und den anderen Gewalten im Staate kommt.

Der neue Art. 59 a GG bestimmt, daß der Bundestag die Feststellung zu treffen hat, wann der **Verteidigungsfall** eingetreten sei, und daß über den **Friedensschluß** durch Bundesgesetz entschieden wird.

Nach Art. 68 der Deutschen Verfassung von 1871 oblag die Erklärung des Kriegszustandes dem Kai-

ser. Nach Art. 45 der Weimarer Verfassung sollten (C) die Kriegserklärung und der Friedensschluß durch Reichsgesetz erfolgen.

Die neue Regelung ist also der Regelung in der Weimarer Zeit ähnlich. Formell unterscheidet sie sich allerdings dadurch, daß die Feststellung des Verteidigungsfalles nicht durch formelles Gesetz erfolgt mit der Konsequenz, daß die Vorschrift des Art. 82 GG über die Verkündung von Gesetzen keine Anwendung findet.

Die Feststellung, wann der Verteidigungsfall eintritt, ist jedoch in ihren Auswirkungen sehr bedeutsam. Über die sachlichen Auswirkungen eines derartigen Bundestagsbeschlusses zu sprechen, obliegt uns hier nicht. An den rechtlichen Konsequenzen jedoch kann der Bundesrat bei dieser Beratung nicht vorübergehen. Einige von Ihnen ergeben sich schon unmittelbar aus der Ihnen vorliegenden Grundgesetzänderung selbst. So heißt es in Art. 65 a Abs. 2:

„Mit der Verkündung des Verteidigungsfalles geht die Befehls- und Kommandogewalt auf den Bundeskanzler über“,

und im Art. 96 a ist gesagt, daß

„die Wehrstrafgerichte ihre Strafgerichtsbarkeit nur im Verteidigungsfalle . . . ausüben können“.

Weitere rechtliche Konsequenzen, die die Regelung des Verteidigungsfalles nach sich ziehen wird, sind u. a. schon durch die Vorlage des Wehrpflichtgesetzes, mit der der Bundesrat zur Zeit befaßt ist, bekanntgeworden. Dieses Gesetz kennt zahlreiche Bestimmungen, die wesentliche Veränderungen der Rechtslage im Verteidigungsfalle vorsehen. Ähnliche Bestimmungen sind schon in anderen bekannten Wehrgesetzvorlagen enthalten. (D)

Einen Gesamtüberblick über die rechtlichen Folgen werden wir heute noch nicht gewinnen können. Aber schon jetzt ist klar, daß die Auswirkungen der in Art. 59 a Abs. 1 vorgesehenen Erklärung nicht nur den einzelnen Staatsbürger betreffen, sondern auch wesentliche Veränderungen im Gesamtgefüge unseres Staatswesens nach sich ziehen können. Dabei wird es unvermeidlich sein, daß auch die Hoheitsrechte der Länder berührt werden.

Alles das wird nach der Konzeption der Vorlage geschehen, ohne daß der Bundesrat hier ein **Mitwirkungsrecht bei der Erklärung über die Feststellung des Verteidigungsfalles** hat. Der Bundesrat wird also bei dieser höchst bedeutsamen Entscheidung bewußt ausgeschaltet, ohne daß zwingende praktische Gründe dafür vorliegen. Die Besorgnis nämlich, daß es im Ernstfall schwierig sein könnte, den Bundesrat zusammenzurufen, besteht nur in demselben Maße wie beim Bundestag selber, und es wäre möglich gewesen, für diesen Fall Vorsorge zu schaffen, wie es bezüglich des Bundestages ohnehin in Art. 59 a Abs. 2 GG geschehen ist.

Diese Regelung ist vom Standpunkt des Bundesrates aus also verfassungspolitisch nicht unbedenklich, wird doch durch sie das sorgfältig ausgewogene Gleichgewicht zwischen Bundestag und Bundesrat nicht unerheblich zum Nachteil des Bundesrates verschoben.

Ähnlich liegen die Dinge auch bei der Bestimmung des Art. 59 Abs. 4, der vorsieht, daß der Friedensschluß durch einfaches Bundesgesetz festgestellt wird, das ohne Zustimmung des Bundes-

(A) rates ergehen kann. Inzwischen ist hier wenigstens der Bundesrat nicht ganz ausgeschaltet worden.

Diese Überlegungen haben bei einer Minderheit im Rechtsausschuß zu der Ansicht geführt, daß Art. 59 einem Konstruktionsprinzip des Grundgesetzes zuwiderlaufe und deshalb nach Art. 79 Abs. 3 GG unzulässig sei, also durch Verfassungsänderung nicht herbeigeführt werden könne. Nach der Auffassung dieser Minderheit wäre daher die Anrufung des Vermittlungsausschusses zur Änderung des Art. 59 a aus verfassungsrechtlichen Gründen geboten gewesen.

Die Mehrheit im Rechtsausschuß und auch in den mitbeteiligten Ausschüssen hat sich dieser Ansicht nicht angeschlossen; allerdings hält auch sie die Bestimmung des Art. 59 a für verfassungspolitisch bedenklich. Die Bestimmung ist nach Ansicht dieser Mehrheit jedoch verfassungsrechtlich möglich und inhaltlich immerhin noch tragbar, so daß dem Bundesrat aus diesem Grunde die Anrufung des Vermittlungsausschusses von den Ausschüssen nicht empfohlen wird.

In dem neuen Art. 65 a GG, den ich in anderem Zusammenhang schon erwähnte, wird der Bundesverteidigungsminister ausdrücklich angesprochen. Diese Bestimmung hat die rechtliche Folge, daß der Bundesverteidigungsminister zu einer verfassungsrechtlich gebotenen Institution wird. Das bedeutet eine gewisse Einengung der Organisationsgewalt der Exekutive. Eine derartige Bestimmung ist jedoch auch im Grundgesetz systemgerecht; denn auch andere Bundesminister sind institutionell durch das Grundgesetz festgelegt, so der Bundesjustizminister in Art. 95 und der Bundesfinanzminister in Art. 114 GG.

(B)

Der neue Art. 87 a bietet auch im übrigen keine besonderen Schwierigkeiten. Allerdings ist die systematische Stellung dieser Vorschrift nicht eben glücklich. Dem politischen Gehalt dieser Bestimmung nach mag es allenfalls berechtigt erscheinen, die Bestimmung in den Abschnitt, der die **Regelung der Verwaltungskompetenzen** zum Gegenstand hat, zu setzen. Aus rechtssystematischen Gründen würde die Bestimmung jedoch besser in dem Abschnitt „Finanzwesen“ im Zusammenhang mit den Bestimmungen über den Bundeshaushalt stehen. Eine derartige Stellung der Vorschrift würde noch unzweifelhafter, als es bisher geschieht, erkennen lassen, daß der neue Art. 87 a nichts an dem Charakter des Haushaltsgesetzes ändern will. Auch im Bereich des Art. 87 a hat das Haushaltsgesetz nur die Bedeutung einer Ermächtigung zur Ausgabe der bereitgestellten Mittel und beinhaltet nicht die Verpflichtung zur Aufstellung von Streitkräften nach Maßgabe der Haushaltsmittel.

Die Veränderung, die diese Vorschrift als einzige Bestimmung der Vorlage in der zweiten und dritten Lesung des Bundestages gegenüber dem vorgelegten schriftlichen Bericht erfahren hat, hatte nur klarstellende Bedeutung.

Wenn ich in meiner Berichterstattung den neuen Art. 87 b GG im Verhältnis zu seiner Bedeutung für die Länder im vollen Umfang berücksichtigen wollte, so wären zu dieser Bestimmung recht umfangreiche Ausführungen notwendig. Ich glaube jedoch, ich kann es mir ersparen, auf Einzelheiten insoweit einzugehen; denn gerade diese Vorschrift ist schon, bevor der Bundesrat offiziell mit der

(C) Vorlage befaßt war, in den Ausschüssen des Bundesrates wiederholt erörtert worden. Diese Erörterungen haben — darauf ist auch im Bundestag wiederholt hingewiesen worden — die Fassung der Bestimmung wesentlich mit beeinflußt. Die Fassung der Vorschrift erscheint dem ersten Eindruck nach recht kompliziert, und der Inhalt der Bestimmung mit seiner Regel, den Ausnahmen und wiederum den Gegennahmen ist nicht so eindringlich und prägnant, wie es gerade bei Vorschriften des Grundgesetzes wünschenswert erscheint.

Die Schwierigkeiten jedoch, die zu dieser Formulierung führten, liegen in der Materie selbst. Der Gesetzgeber stand insofern vor einer schwierigen Entscheidung. Einmal war bei der Verteilung der Verwaltungskompetenzen im Wehrbereich der Umstand zu berücksichtigen, daß eine natürliche Notwendigkeit dafür spricht, daß die Verteidigungsverwaltung maßgeblich vom Bund beeinflußt wird. Auf der anderen Seite liegt das rechtliche und sachliche Schwergewicht der Verwaltung in der Bundesrepublik nach der Systematik des Grundgesetzes eindeutig bei den Ländern. Hier mußte ein Interessenausgleich gefunden werden. Das wurde noch dadurch erschwert, daß die Begriffe in diesem Bereich nicht eindeutig sind. Insbesondere der Schlüsselbegriff der „Wehrverwaltung“ ist vielmehr in seiner Grenzziehung und in Wissenschaft und Praxis erst wenig festgelegt. Es war daher unumgänglich, diesen Begriff in gewissem Umfang zu begrenzen.

Das Ergebnis dieser Überlegungen ist nun der Ihnen vorliegende Kompromiß. An den hergebrachten Verwaltungsformen des Grundgesetzes — bundeseigene Verwaltung, Bundesauftragsverwaltung und ländereigene Verwaltung — wird dabei festgehalten. Der Schwerpunkt der Verwaltungskompetenzen wird auf Grund dieser Vorschrift in Zukunft beim Bund, sei es in bundeseigener Verwaltung, sei es in Bundesauftragsverwaltung, liegen. Auf gewissen Gebieten bleibt aber die ländereigene Verwaltung bestehen. Viele Einzelheiten der Abgrenzungen werden nicht in der Verfassung, sondern erst später durch einfaches Bundesgesetz getroffen.

(D) Der Rechtsausschuß und die mitbeteiligten Ausschüsse halten die Lösung des Art. 87 b für annehmbar. Eine Minderheit hätte es allerdings für wünschenswert angesehen, dem vorgeschlagenen Art. 87 b eine klarere Fassung zu geben und auch den Bereich, innerhalb dessen Gesetze nur mit Zustimmung des Bundesrates ergehen können, zu erweitern.

Wenn die Mehrheit diesem Änderungsbegehren der Minderheit nicht folgte, so war dafür vor allem der Umstand maßgeblich, daß es der Mehrheit hier nicht angängig erschien, allein wegen der Abgrenzung der Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern den Vermittlungsausschuß anzurufen, zumal nicht damit gerechnet werden kann, daß es zu einer wesentlichen Änderung in sachlicher Beziehung kommen wird.

Durch Art. 96 a GG wird die **Wehrstrafgerichtsbarkeit** angesprochen. An dieser Vorschrift war der Rechtsausschuß nicht nur in verfassungsrechtlicher Hinsicht, sondern auch aus justizpolitischen Gründen interessiert. Sie erscheint in beiderlei Hinsicht vertretbar. Es muß zugestanden werden, daß die besonderen Verhältnisse der Streitkräfte

(A) die Errichtung einer Wehrstrafgerichtsbarkeit grundsätzlich erfordern können. Aus rechtsstaatlichen Gründen, nicht zuletzt aber auch aus gewissen Schwierigkeiten, die sich insoweit in manchen Erinnerungen an die Vergangenheit anknüpfen, erschien es erwünscht, den Wirkungsbereich der Wehrstrafgerichte nicht zu weit zu spannen.

Der schließlich neue Art. 143, der in der Übergangsvorschrift des Grundgesetzes eingefügt werden soll, enthält keine neue materielle Regelung, sondern nur die formelle verfassungsrechtliche Feststellung, daß eine Regelung des Einsatzes der Streitkräfte im Falle eines inneren Notstandes nur durch ein verfassungsänderndes Gesetz getroffen werden kann. Notwendig ist also eine formelle Änderung des Grundgesetzes und nicht ein einfaches Gesetz, das einer qualifizierten Mehrheit bedarf. Das ergibt sich nach Auffassung des Rechtsausschusses daraus, daß in Art. 143 der ganze Art. 79 GG zitiert wird.

Meine Herren! Ich bin am Ende meiner Berichterstattung. Trotz gewisser Bedenken, über die ich Ihnen Einzelheiten vortrug, empfiehlt Ihnen der federführende Rechtsausschuß übereinstimmend mit dem Verteidigungs- und dem Innenausschuß, dem Initiativgesetz des Bundestages zur Ergänzung des Grundgesetzes, das Ihnen in der BR-Drucks. Nr. 89/56 vorliegt, Ihre Zustimmung zu geben. Diese Zustimmung erfolgt auf Grund des Art. 79 Abs. 2 GG. Sie bedarf nach dieser gesetzlichen Vorschrift, die ich erwähnte, der Zweidrittelmehrheit des Bundesrates.

(B) Der Bundestag hat derselben Grundgesetzänderung mit sehr großer Mehrheit zugestimmt. In wesentlichen Punkten ist schon im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens eine Übereinstimmung mit der Auffassung des Bundesrates gefunden worden. Ich darf daher der Hoffnung Ausdruck geben, daß auch der Bundesrat als das Organ der Länder eine derartige breite Grundlage für die Zustimmung findet.

Mehr denn je gilt gerade für die hier behandelte Materie das Wort eines deutschen Reichsinnenministers, das im Jahre 1925 im Reichstag gesprochen wurde und das Bundestag und Bundesrat bei der Behandlung des heutigen Gegenstandes beherzigt haben:

Für Kämpfe zwischen Reich und Ländern ist die Zeit zu ernst. Unser Volk hat für derartige Konflikte nur das allergeringste Verständnis. Unter diesen Umständen liegt eine baldige und klare Verständigung im wohlverstandenen Interesse beider. Sie wird der Autorität des Reiches und der Länder dienlich sein.

Präsident von HASSEL: Ich danke dem Herrn Berichterstatter, Herrn Senator Dr. Weber (Hamburg), und erteile das Wort Herrn Ministerpräsidenten Dr. Zinn (Hessen).

Dr. ZINN (Hessen): Herr Präsident! Meine Herren! Mit Erlaubnis des Herrn Präsidenten möchte ich in der Erklärung, die ich namens der Hessischen Landesregierung abzugeben gedenke, die Punkte 1 und 2 der Tagesordnung, d. h. das Gesetz zur Ergänzung des Grundgesetzes und das Soldatengesetz, zusammen behandeln.

Die Hessische Landesregierung hat — wie Ihnen bekannt ist — die Pariser Verträge in der 138. Sit-

zung des Bundesrates vor fast genau einem Jahr abgelehnt. Sie ist auch heute noch der Ansicht, daß mit der Annahme dieses Vertragswerkes — mit der Eingliederung der Bundesrepublik in ein militärisches Bündnissystem und mit der Entscheidung für die Wiederbewaffnung — ein Schritt getan worden ist, dessen vielleicht verhängnisvolle Folgen erst die Zukunft ganz enthüllen wird. Ich darf im einzelnen auf meine Erklärung in der Bundesratssitzung am 18. März 1955 verweisen.

Nachdem nun die Mehrheit des Bundestages und des Bundesrates sich entgegen unserer Auffassung für die Verträge und für die Wiederaufrüstung entschieden hat, handelt es sich jetzt nicht mehr um das Ob, sondern nur noch um das Wie und vielleicht eines Tages wiederum um das Wieviel der deutschen Wiederbewaffnung.

Unsere **Hauptsorge** muß nunmehr sein, zu verhindern, daß die **Begründung militärischer Macht zu einer Gefahr für unser demokratisches Verfassungssystem** werden kann, wie wir das in unserer Vergangenheit zu unserem eigenen Schaden erlebt haben. Der Aufbau der Streitkräfte ist so reibungslos wie möglich in den Rahmen unserer verfassungsmäßigen Ordnung einzufügen. Unbeschadet ihrer grundsätzlichen Einstellung zur Wiederbewaffnung hat die Hessische Landesregierung deshalb von Anfang an ihre Bereitschaft erklärt, an einer solchen Regelung der Wehrverfassung im Grundgesetz mitzuarbeiten und einer rechtlich einwandfreien und sachlich befriedigenden Ordnung dieser Frage ihre Zustimmung zu geben. Auch hierzu darf ich, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die Erklärungen verweisen, die bei der Beratung des Gesetzes zur Ergänzung des Grundgesetzes im Jahre 1954 in den Bundesratsausschüssen und in der 120. Plenarsitzung des Bundesrates für das Land Hessen abgegeben wurden. Die sogenannte Grundgesetzverdeutlichung, die im Jahre 1954 verabschiedet worden ist, war weder rechtlich noch sachlich ausreichend. Es fehlten vor allem die Vorschriften, die wir für unerlässlich halten, um sicherzustellen, daß die neuen deutschen Streitkräfte sich so in den Staatsaufbau einfügen, daß das freiheitlich-demokratische Verfassungsgefüge keine Störung erleidet, die sich zum Nachteil der Gesamtheit und damit auch der Truppe selbst auswirken müßte.

Nach unseren Vorstellungen wäre es Sache der Bundesregierung gewesen, diesem Anliegen durch Vorlage eines entsprechenden Gesetzentwurfs Rechnung zu tragen. Bedauerlicherweise hat sich die Bundesregierung bis jetzt auf den Standpunkt gestellt, daß eine Grundgesetzänderung nicht notwendig sei. Im heutigen Zeitpunkt aber bedarf es vielleicht keiner Auseinandersetzung mit dieser Auffassung mehr; sie wird am besten durch den Inhalt der jetzt dem Bundesrat zur Entscheidung unterbreiteten Vorlage widerlegt.

Dieses **Gesetz zur Ergänzung des Grundgesetzes**, das im Bundestag mit einer breiten Mehrheit aus Regierungsparteien und Opposition verabschiedet worden ist, ist in mehr als einer Hinsicht ein **Sieg für die Demokratie und den Gedanken des Rechtsstaates**. Durch die Einrichtung des Wehrbeauftragten und durch die genaue Abgrenzung des zulässigen Ausmaßes etwaiger Einschränkungen sind die Grundrechte der zukünftigen Soldaten und ihre staatsbürgerliche Rechtsstellung hinreichend gewahrt. Zugleich kann man erwarten, daß damit

(A) verfassungsmäßige Garantien dafür geschaffen worden sind, daß die Bundeswehr nicht als ein Machtinstrument gegen den demokratischen Staat mißbraucht werden kann. Dies kommt neben der schon erwähnten Einrichtung des Wehrbeauftragten des Bundestages auch sonst in der Verstärkung der parlamentarischen Kontrolle, nämlich in den Rechten des Verteidigungsausschusses und der jährlich im Haushaltsplan zu treffenden Entscheidung über die Stärke und Gliederung der Streitkräfte, zum Ausdruck. Schließlich können auch die Abgrenzung der Verwaltungszuständigkeiten, die Ordnung der Wehrstrafgerichtsbarkeit und der Vorbehalt für eine verfassungsmäßige Regelung des inneren Notstandes vom Standpunkt der Länder aus als befriedigend angesehen werden. Die Hessische Landesregierung wird daher insgesamt dem Gesetz zur Ergänzung des Grundgesetzes zustimmen, weil es ihren Vorstellungen über die Einordnung der Bundeswehr in den verfassungsmäßigen Aufbau der Bundesrepublik im wesentlichen gerecht wird.

Diese Zustimmung bedeutet — wie ich noch einmal hervorheben möchte — kein Ja zur Wiederbewaffnung selbst. Daher sieht sich die Hessische Landesregierung nicht in der Lage, das Soldatengesetz, das heute gleichfalls zur Beratung ansteht, zu billigen.

Da das Soldatengesetz aber formell nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, hat der Bundesrat hier nur die Wahl, den Vermittlungsausschuß anzurufen oder das Gesetz passieren zu lassen. Wenn die Hessische Landesregierung davon absieht, einen Antrag auf Anrufung des Vermittlungsausschusses zu stellen, so nur deshalb, weil er keine Aussicht auf Erfolg haben würde. Wir halten es jedoch für erforderlich, unseren ablehnenden Standpunkt ausdrücklich zu erklären.

(B)

Das Soldatengesetz gehört ebenso wie die anderen Wehrgesetze, die uns auf der nächsten Bundessatzung beschäftigen werden, zu den Maßnahmen, die unmittelbar der Erfüllung der Pariser Verträge dienen. An der Ablehnung dieser Verträge halten wir auch heute noch fest. Die weltpolitische Entwicklung hat gezeigt, daß unsere damaligen Warnungen nicht unbegründet sein dürfen; denn der Weg, der mit diesen Verträgen und allen ihren Folgegesetzen eingeschlagen worden ist, kann uns nicht zu dem Ziel führen, das bei Tag und Nacht die deutsche Hauptsorge sein muß — zur Wiedervereinigung. Er ist vielmehr eher geeignet — jedenfalls nach unserer Auffassung —, die Spaltung Deutschlands zu vertiefen. Unter diesem Gesichtspunkt empfinden wir es, ich möchte sagen, fast als schmerzlich, daß ein Gesetz, das wiederum einen weiteren Schritt auf diesem Wege darstellt, gerade hier in Berlin verabschiedet werden soll.

Es kommt hinzu, daß die Gesetze zur Durchführung der Pariser Verträge in einem Zeitpunkt zur Entscheidung stehen, in dem die weltpolitische Entwicklung die vor zwei Jahren getroffene Grundentscheidung überholt zu haben scheint. Es besteht heute die Hoffnung, daß der Gedanke der Abrüstung allmählich an Boden gewinnt. Die Abrüstungsgespräche zwischen den Westmächten sind gerade in der jüngsten Zeit in ein aktuelles Stadium getreten. Der Zwang zu solchen Verträgen, dem die großen Mächte irgendwie unterliegen, eröffnet aber vielleicht eher die Aussicht, die damit verbundene Lockerung der internationalen Span-

nungen gleichzeitig auch dazu zu nutzen, nun die unselige Teilung Deutschlands durch eine friedliche und freiheitliche Wiedervereinigung zu fördern. (C)

Präsident von HASSEL: Meine Damen und Herren! Wir treten in die Abstimmung ein. Es handelt sich um eine Verfassungsergänzung. Wir werden länderweise abstimmen. Ich bitte den Herrn Schriftführer, den Aufruf vorzunehmen.

Die Abstimmung hat folgendes Ergebnis:

Berlin	Ja
Baden-Württemberg	Ja
Bayern	Ja
Bremen	Ja
Hamburg	Ja
Hessen	Ja
Nordrhein-Westfalen	Ja
Niedersachsen	Ja
Rheinland-Pfalz	Ja
Schleswig-Holstein	Ja

Präsident von HASSEL: 38 Stimmen ohne Gegenstimmen und ohne Enthaltungen! Ich stelle fest, daß der Deutsche Bundesrat einstimmig beschlossen hat, dem Gesetz zur Ergänzung des Grundgesetzes mit der in Art. 79 Abs. 2 GG vorgesehenen Mehrheit zuzustimmen.

Ich rufe auf Punkt 2 der Tagesordnung:

Gesetz über die Rechtsstellung der Soldaten (Soldatengesetz) (BR-Drucks. Nr. 88/56)

FARNY (Baden-Württemberg), Berichterstatter: Herr Präsident! Meine Herren! Namens des Verteidigungsausschusses habe ich die Ehre, Ihnen über das Gesetz über die Rechtsstellung der Soldaten, kurz Soldatengesetz, zu berichten. (D)

Das uns vorliegende Gesetz über die Rechtsstellung der Soldaten hat für die deutsche Bundesregierung grundlegende Bedeutung. Daß es am gleichen Tage verabschiedet wird, an dem die Ergänzung des Grundgesetzes in bezug auf die Fragen der Landesverteidigung die Zustimmung des Bundesrates erhält, erscheint gerechtfertigt. Das Soldatengesetz besteht aus mehreren Abschnitten, die auch getrennt als besondere Gesetze hätten erlassen werden können; sie sind aus Zweckmäßigkeitserwägungen in einem einzigen Gesetz zusammengefaßt.

Der Erste Abschnitt enthält die gemeinsamen Vorschriften, die für alle Soldaten, welcher Art auch immer, gelten, nämlich sowohl für die wehrpflichtigen als auch für die freiwilligen Soldaten, die Berufssoldaten und Soldaten auf Zeit und unter ihnen für alle Laufbahnen und Rangstufen. In diesem Abschnitt befinden sich Begriffsbestimmungen über den allgemeinen Status des Soldaten sowie über die Ernennung, Dienstgradbezeichnungen, Uniformen und über das Gnadenrecht. Es folgen die Regelungen über die Pflichten und Rechte der Soldaten, insbesondere über die staatsbürgerlichen Rechte und über die staatsbürgerliche Grundverpflichtung, über Eid und Gelöbnis, über Pflichten des Vorgesetzten und über den Gehorsam, über Verhalten in und außer Dienst, Wahrheitspflicht und Verschwiegenheit, die Regelungen über die politische Betätigung, über das passive Wahlrecht, über Laufbahnvorschriften, Ansprüche bezüglich der Besoldung, Versorgung, Fürsorge

- (A) und Urlaub, Grundbestimmungen über Beschwerde, Seelsorge sowie auch über die Vertretung der Soldaten gegenüber den Vorgesetzten.

Der Zweite Abschnitt behandelt die Rechtsstellung der Berufssoldaten und der Soldaten auf Zeit. Er stellt die Parallele zum Bundesbeamtengesetz dar und regelt dementsprechend die Voraussetzungen der Ernennung eines Berufssoldaten und des Soldaten auf Zeit, die Art und Weise der Ernennung und Beförderung, die Beendigung des Dienstverhältnisses, die Altersgrenzen, den Eintritt in den Ruhestand, die Entlassung aus dem Dienst, die Auswirkungen von Straftaten auf das Dienstverhältnis und dergleichen mehr.

Die folgenden drei kleineren Abschnitte enthalten hauptsächlich Übergangsbestimmungen bis zum Erlaß weiterer Gesetze, so insbesondere des Wehrpflichtgesetzes, der Besoldungs- und Versorgungsgesetze, einer Wehrdisziplinarordnung und anderes mehr.

- Wägt man die Bedeutung der beiden ersten Hauptabschnitte gegeneinander ab, so ist wohl der Erste Hauptabschnitt als der bei weitem wichtigste zu bezeichnen. Er ist ebenso wichtig vom Gesichtspunkt der freiheitlich-demokratischen Grundordnung des Staates als auch vom Gesichtspunkt der in der Verfassung als gültig erkannten menschlichen Grundrechte. Man könnte ihn als das **Grundgesetz für den Soldaten** aller Kategorien und Laufbahnen bezeichnen. Er ist insofern ein Novum, als früher die Pflichten und Rechte der Soldaten niemals in dieser Form kodifiziert waren; diese waren in zahlreichen Vorschriften, Erlassen, Richtlinien und Kriegsartikeln zerstreut, die vom Staatsoberhaupt oder der Exekutive oder aber der militärischen Leitung der Armee erlassen worden waren, die aber nicht aus Beschlüssen der Parlamente hervorgegangen waren. Die systematische Zusammenfassung und die damit verbundene Neuordnung der Rechte und Pflichten der Soldaten in Gesetzesform rundet also den rechtsstaatlichen und demokratischen Aufbau des deutschen Staates in einem außerordentlich wichtigen Zweig der Staatstätigkeit ab. Vom Menschen, vom Bürger her gesehen, ist das Gesetz deshalb bedeutsam, weil es die notwendigen Einschränkungen der Grundrechte für den Soldaten in bestimmtem Umfang begrenzt mit dem Ziel, den Wesenskern der Grundrechte gerade für den Soldaten zu bewahren.

Vom Gesichtspunkt der sinnvollen Einordnung des Soldaten in den deutschen demokratischen Staat ist es besonders wertvoll, daß alle Soldaten durch die **Gleichartigkeit des Pflichtenkreises** miteinander verbunden sind. Der § 1 Abs. 1 lautet:

Soldat ist, wer auf Grund der Wehrpflicht oder freiwilliger Verpflichtung in einem Wehrdienstverhältnis steht. Staat und Soldaten sind durch gegenseitige Treue miteinander verbunden.

Der **Begriff Soldat**, unter dem man in früheren Zeiten meist nur die ausgehobenen Mannschaften verstand, ist zum Oberbegriff für alle, sowohl die Wehrpflichtigen wie die Freiwilligen, für alle Rangstufen, für Generale, Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaftsgrade geworden. Aus dem Soldaten als Element setzt sich die Gesamtorganisation der Bundeswehr zusammen. Die richtige **Einordnung der Bundeswehr in das Gesamtgefüge des demokratischen Staates** ist von ganz wesentlicher

- Bedeutung. Die Bundeswehr stellt den der Natur der Sache und seiner Funktion nach besonders konzentrierten und wirksamsten Teil der Staatsgewalt dar. Die Ausübung dieser Gewalt vollzieht sich unabdingbar in Befehl und Gehorsam. Der Befehl geht von der Spitze des Staates — Staatsoberhaupt, Regierung, Parlament — durch alle Stufen nach unten, der Gehorsam gilt für alle Glieder von unten nach oben. Das Prinzip des Gehorsams gipfelt für die obersten Träger der Staatsgewalt in dem Gehorsam gegenüber dem Grundgesetz. (C)

Die **Befehlsgewalt** ist durch die Einordnung der Bundeswehr in das Staatsgefüge bereits im Art. 1 Abs. 3 GG umgrenzt und beschränkt. Die Befehlsgewalt liegt in einzelnen bei den Vorgesetzten in den verschiedenen Stufen. Wer Vorgesetzter ist und als solcher befugt ist, einem Soldaten Befehle zu erteilen, ist in § 1 Abs. 3 des vorliegenden Gesetzes festgelegt. Das Vorgesetztenverhältnis ist sachlich grundsätzlich auf dienstliche Belange, daher im allgemeinen auf die Zeit des Dienstes beschränkt.

- Die **Gehorsamspflicht** gilt für alle Rangstufen in gleichem Maße und stellt die notwendige Ergänzung der Befehlsgewalt dar. Sie ist letzten Endes in der staatlichen Aufgabe der Verteidigung des Volkes begründet, sie ist unerlässlich für das Funktionieren jeder militärischen Organisation. Die Gehorsamspflicht hat aber ebenfalls Grenzen, nämlich dann, wenn ein gegebener Befehl die Menschenwürde verletzt oder wenn er zu nichtdienstlichen Zwecken erteilt worden ist. Damit soll der schikanöse Befehl unmöglich werden, ferner Befehle, die Vorgesetzte in privaten Angelegenheiten erteilen. Ein Befehl darf aber vor allem nicht befolgt werden, wenn dadurch ein Vergehen oder Verbrechen begangen würde. Es ist klar, daß diese Bestimmung unter Umständen eine zu große Verantwortung dem Untergebenen zuweisen kann. In den wichtigsten westeuropäischen Gesetzgebungen ist demgemäß diese Pflicht, **verbrecherische Befehle** nicht auszuführen, zugunsten des Untergebenen dadurch eingeschränkt, daß die entlastende Wirkung des dienstlichen Befehls anerkannt wird, wobei die Entlastung aber dann nicht eingreift, wenn der Untergebene erkennt oder wenn es nach den ihm bekannten Umständen offensichtlich ist, daß durch die Befehlsausführung ein Verbrechen oder Vergehen begangen würde. (D)

Aus der Grundpflicht des treuen Dienstes zur Bundesrepublik und zur Verteidigung des Rechtes und der Freiheit des deutschen Volkes fließen zwingend Pflichten verschiedener Art. Der Soldat muß die freiheitlich-demokratische Grundordnung im Sinne des Grundgesetzes anerkennen, d. h. nach der Auslegung des Bundestagsausschusses für Verteidigung „als verbindlich ansehen“, und muß ferner durch sein gesamtes Verhalten für die Erhaltung dieser Grundordnung eintreten.

Von der staatlichen Gemeinschaft her gesehen, ist von entscheidender Bedeutung der neue § 6 über die **staatsbürgerlichen Rechte der Soldaten**. Er lautet:

Der Soldat hat die gleichen staatsbürgerlichen Rechte wie jeder andere Staatsbürger. Seine Rechte werden im Rahmen der Erfordernisse des militärischen Dienstes durch seine gesetzlich begründeten Pflichten beschränkt.

(A) Auf Grund dieses Paragraphen kann der Soldat zu den gesetzgebenden Körperschaften des Bundes, der Länder und der kommunalen Vertretungskörperschaften sowohl wählen als auch gewählt werden. Die Einzelbestimmungen für die Kandidatur sind in Art. 25 festgelegt unter Verweisung auf das Gesetz über die Rechtsstellung der in den Deutschen Bundestag gewählten Angehörigen des öffentlichen Dienstes vom 4. August 1953. In diesem Zusammenhang werden auch Bestimmungen des dem Bundesrat zur Stellungnahme bereits zugeleiteten Wehrpflichtgesetzes noch zu beachten sein.

Das Recht der politischen Betätigung ist ebenfalls gewahrt und nur insofern eingeschränkt, als es aus dem Wesen des Wehrdienstes, der Förderung der Kameradschaft heraus erforderlich ist. Daraus ergibt sich auch das Verbot, an politischen Versammlungen in Uniform teilzunehmen, sowie die Pflicht des Vorgesetzten, seine dienstliche Stellung sowohl im Dienst wie außerhalb des Dienstes zur politischen Beeinflussung der Untergebenen nicht zu mißbrauchen.

In der modernen sozialen und rechtsstaatlichen Konzeption liegt es ferner, daß auch eine gewisse Vertretung der Untergebenen, aufgegliedert nach den drei Kategorien der Mannschaften, Unteroffiziere und Offiziere, gegenüber dem Vorgesetzten geschaffen wird. Der Vertrauensmann soll zur verantwortungsvollen Zusammenarbeit zwischen Vorgesetzten und Untergebenen sowie zur Erhaltung des kameradschaftlichen Vertrauens innerhalb des Bereiches, für den er gewählt ist, beitragen. Er ist in Fragen des inneren Dienstbetriebes, der Fürsorge, der Berufsförderung und des außerdienstlichen Gemeinschaftslebens zu hören.

(B) Nach dieser Würdigung des für alle Soldaten geltenden Hauptteils des Gesetzes vom Standpunkt der staatlichen Grundordnung und vom Standpunkt der Wahrung der Menschen- und Bürgerrechte darf noch einiges zum Werden des Gesetzes in den gesetzgebenden Körperschaften gesagt werden.

Die Bundesregierung hat den Gesetzentwurf dem Bundesrat am 1. Juli 1955 zugeleitet, und dieser hat nach eingehender Beratung in seinen Ausschüssen für Verteidigung, für Recht, für Inneres und dem Arbeits- und Sozialausschuß im sogenannten ersten Durchlauf am 22. Juli 1955 zu ihm Stellung genommen.

Eine Hauptsorge des Bundesrats in seiner Stellungnahme beim ersten Durchlauf war, wie wir das bereits auch aus den Ausführungen des Herrn Berichterstatters zu den Grundgesetzänderungen gehört haben, daß nach der damaligen Verfassungslage eine Verwaltungszuständigkeit des Bundes im Bereiche des Wehrwesens gar nicht bestand und daß deshalb Verwaltungsbefugnisse des Bundesministeriums für Verteidigung, die aus dem Soldatengesetz hergeleitet werden, keine Grundlage hatten. Das gleiche galt für die Befugnisse des Bundespräsidenten. Diese Bedenken sind durch die Gesetzesinitiative des Bundestages zur Ergänzung und Änderung des Grundgesetzes, der der Bundesrat heute zugestimmt hat, ausgeräumt worden.

Die übrigen Vorschläge des Bundesrates bezogen sich in der Hauptsache auf den Ersten Hauptteil, der vom staatspolitischen und staatsbürgerlichen

Standpunkt besondere Wichtigkeit hat und in dem manches Neue zu schaffen war. Der Bundesrat hat hier manche präzisere juristische Formulierungen und auch materielle Verbesserungen vorgeschlagen. Die Bundesregierung hat eine Anzahl dieser Vorschläge übernommen, andere hat sich der Bundestag zu eigen gemacht, der manchmal aber auch Formulierungen der Bundesregierung wiederhergestellt hat.

Nach der Zuleitung des Gesetzentwurfs an den Bundestag mit der Stellungnahme des Bundesrates und den Äußerungen der Bundesregierung begannen im Herbst die Verhandlungen im anderen Hause. Es ist das unbestreitbare Verdienst des Verteidigungsausschusses des Bundestages, daß das verfassungsrechtliche Hauptanliegen des Bundesrates, nämlich die grundgesetzliche Fundierung des Soldatengesetzes und der weiteren Wehrgesetze, erfüllt würde. Erst nach der Behandlung von früheren Initiativvorschlägen der Parteien zwecks Ergänzung des Grundgesetzes wandte sich der Verteidigungsausschuß des Bundestages der Beratung des Soldatengesetzes zu. Dieses wurde sodann in Berücksichtigung der Vorschläge des Bundesrates weitgehend und mit zahlreichen Änderungen und Verbesserungen hauptsächlich im ersten Abschnitt umgearbeitet. Bei der Beratung des zweiten Abschnitts über die Rechtsstellung des Berufssoldaten und des Soldaten auf Zeit haben vor allem Vorschläge des Ausschusses für Beamtenrecht eine wesentliche Rolle gespielt.

Im Fünften Hauptteil: „Übergangs- und Schlußvorschriften“, haben der Verteidigungsausschuß des Bundestages und der Rechtsausschuß dafür gesorgt, daß hier noch weitere Bestimmungen aufgenommen werden, weil zahlreiche Gesetze noch fehlen, die für die Organisation und das Leben der Bundeswehr unbedingt erforderlich sind. Ferner war es notwendig, aus dem Freiwilligengesetz diejenigen Bestimmungen in das Soldatengesetz zu übernehmen, die sonst am 31. März d. J. außer Kraft getreten wären, die aber vorläufig nicht entbehrt werden können.

Alle Veränderungen des Gesetzes wurden vom Verteidigungsausschuß des Bundestages schließlich einstimmig verabschiedet bis auf die Bestimmung über die feierliche Verpflichtung bzw. den Eid des Soldaten und die Bezeichnung der Streitkräfte als Bundeswehr. Während die Regierungsvorlage eine Vereidigung für die Soldaten aller Kategorien vorsah, hat der Bundesrat im ersten Durchlauf eine feierliche Verpflichtung vorgeschlagen. Im Verteidigungsausschuß des Bundestages war die Meinung darüber geteilt, die Mehrheit entschied sich für ein feierliches Gelöbnis ohne Eidescharakter, jedoch in einer anderen Fassung als die des Bundesrates.

Das Plenum des Bundestages hat sodann bei der Verabschiedung des Gesetzes am 6. März mit Mehrheit dahin entschieden, daß der Wehrpflichtige ein Gelöbnis ablegen soll, daß aber der Berufssoldat und Soldat auf Zeit genau so wie der Berufsbeamte einen Diensteid abzulegen hat, der abgesehen von der Eingangs- und Schlußformel denselben Inhalt wie das Gelöbnis hat.

Dem Bundesrat obliegt nun, im sogenannten zweiten Durchlauf das Gesetz zu verabschieden. Dieser ist der letzte legislatorische Akt innerhalb der gesetzgebenden Körperschaften. Der Bundesrat hat bei diesem Gesetz, wie bereits hier erwähnt wurde, nicht das Recht der Zustimmung, sondern lediglich das Recht, den Vermittlungsausschuß anzurufen oder Einspruch einzulegen, der allerdings

(A) vom Bundestag überstimmt werden kann. Der Ausschuß für Verteidigung und der Rechtsausschuß empfehlen dem Hohen Hause, von diesen Rechten keinen Gebrauch zu machen, so daß das Gesetz, wenn der Bundesrat es so beschließt, dem Bundespräsidenten zur Unterschrift zugeleitet werden kann.

Präsident von HASSEL: Ich danke dem Herrn Berichterstatter, Herrn Minister Farny aus Baden-Württemberg und erteile das Wort dem Herrn Bundesverteidigungsminister Blank.

BLANK, Bundesminister für Verteidigung: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Es sei mir erlaubt, dem Senat und dem Abgeordnetenhaus Berlins und der Berliner Bevölkerung zu sagen, daß ich mich freue, gerade hier in Berlin einige wenige Worte zu dem Gesetz sagen zu dürfen, mit dem Sie sich soeben beschäftigt haben.

Ich erfülle nur eine selbstverständliche Dankspflicht wenn ich den Herren des Bundesrates für ihre Arbeit an diesem Gesetz danke. Der Bundesrat hat sich in vielen Sitzungen seiner Ausschüsse mit der Problematik dieses Gesetzes beschäftigt, und wir sind nur außerordentlich dankbar für die Anregungen, Vorschläge und Hilfen, die uns von dieser Seite geworden sind.

Ich weiß, daß das Problem der Wiederbewaffnung eines der umstrittensten politischen Probleme in Deutschland ist. Aber, meine Damen und Herren, nachdem die Grundentscheidung gefallen ist durch die Annahme der Verträge und insonderheit nachdem die Frage eventueller Verfassungstreitigkeiten durch die auch soeben von Ihnen beschlossenen Verfassungsänderungen aus der Welt geschafft ist, haben wir es jetzt mit einem Gesetz zu tun, dessen wir bedürfen, wenn wir unsere Konzeption hinsichtlich der Verteidigung Deutschlands durchsetzen wollen.

Ich darf nur in Kürze, meine Damen und Herren, um Ihre Beratungen nicht aufzuhalten, auf zwei Gesichtspunkte hinweisen. Wie ich schon die Ehre hatte, in der Regierungserklärung vom 27. Juni 1955 zu sagen, wollen wir Streitkräfte in einer Demokratie, die sich dem Vorrang der Politik fügen, die Grundsätze der Rechtsstaatlichkeit achten, die staatsbürgerlichen Grundsätze und staatsbürgerlichen Grundrechte und Grundpflichten ernst nehmen und die Würde des Menschen anerkennen. Wir wollen also, daß diese Streitkräfte sich einbauen in die rechtsstaatliche Ordnung der freiheitlichen Demokratie, in der wir leben. Und, meine Damen und Herren, es ist für mich als Verteidigungsminister eine glückliche Stunde, sagen zu dürfen, daß durch die gemeinsame Arbeit der beiden Parlamente des Deutschen Bundestages und des Deutschen Bundesrates hier ein Gesetz entstanden ist, das man — und in diesem Falle sei einmal ein größeres Wort am Platze — als die Magna Charta des kommenden deutschen Soldatentums ansprechen kann. Dieses Gesetz unternimmt zum ersten Male, was es bisher in Deutschland nicht gegeben hat und soweit man das überhaupt kann, das Wesen des Soldaten, seine Rechte und Pflichten und seine Stellung im Staate in einem Gesetz zu regeln.

Ich glaube, daß, wenn dieses Gesetz lebendig wird, dann eine Besorgnis, die ich immer gesehen und sehr ernst genommen habe, eine Besorgnis, es könnten vielleicht die Soldaten im Staate eine Stellung einnehmen, die dem Staat im Innern, die

dem Staat in seiner Konstruktion, in seiner freiheitlichen und in seiner Rechtsordnung gefährlich werden könnte, wohl als überwunden angesehen werden kann, zumal dann, wenn es uns gelingt, daß die besten Kräfte Deutschlands mitwirken bei der Auswahl der Persönlichkeiten, und zumal dann, wenn sich die besten Kräfte Deutschlands bereit finden, am Aufbau mitzuarbeiten und in der Bundeswehr tätig zu werden.

Und nun lassen Sie mich noch ein Zweites sagen. Die Aufgabe und das Ziel nach außen sollten nur sein, den Frieden zu bewahren und die Freiheit zu sichern. Die Bundesregierung wird in ihrer Politik alle noch auftauchenden Möglichkeiten einer internationalen Abrüstung unterstützen. Denn gerade Deutschland — und das wird hier in Berlin besonders deutlich — befindet sich inmitten einer Welt, in der, so hoffen wir, der Friede bewahrt werden kann, in der aber eine Abrüstung, eine wesentliche Verminderung der Rüstung sicherlich am Platze wäre. Aber, meine Damen und Herren, ich sagte, daß die Bundesregierung zu jedem Gespräch und zu jeder Verhandlung über diese Frage bereit sei. Es gilt, diesem deutschen Volk wieder seine Freiheit nach außen zu sichern, diesem deutschen Volk, das in Jahren härtester Arbeit nach dem Zusammenbruch nicht zuletzt durch den Fleiß seiner Arbeitnehmer, durch den Fleiß der Gewerbetreibenden, durch den Fleiß der selbständig Beschäftigten viele, viele Not überwunden hat und, wenn auch nicht paradiesische Zustände, so aber doch, insgesamt gesehen, sich wieder eine wirtschaftliche Basis erarbeitet hat, die es uns ermöglicht, auch im weiteren Fortgang noch Rückstände aus dem Zusammenbruch und noch bestehende Not zu beseitigen.

Um diesem Volk auch das Gefühl eines Mindestmaßes an Sicherheit zu geben, auf das das Volk ein Anrecht hat, haben wir die schwere Frage der Wiederbewaffnung aufgegriffen und wurden wir veranlaßt, die Verträge zu schließen und in das große Bündnissystem einzutreten. Und, meine Damen und Herren, so sicher wie ich glaube, daß bei dem heißen Bemühen aller demokratischen Kräfte in Deutschland die künftigen Streitkräfte, die künftigen Soldaten als Menschen angesehen werden, die in ihrem Soldatsein nichts anderes tun, als eine staatsbürgerliche Pflicht zu erfüllen, so sicher bin ich, daß unser Bemühen keinem anderen Ziele dient, als Deutschland den Frieden zu bewahren und die Freiheit zu sichern. Denn Deutschland den Frieden zu bewahren, Deutschland die Freiheit zu sichern und für Deutschland die Freiheit seines staatlichen Lebens zurückzugewinnen, ist unbestreitbar das gemeinsame Ziel aller im demokratischen Geist tätigen Kräfte in Deutschland.

Präsident von HASSEL: Meine Herren! Der Ausschuß für Verteidigung und der Rechtsausschuß haben empfohlen, gegen den Gesetzentwurf einen Antrag gemäß Artikel 77 Abs. 2 GG nicht zu stellen. — Ich darf feststellen, daß der Bundesrat demnach beschlossen hat, hinsichtlich des Gesetzes über die Rechtsstellung der Soldaten (Soldatengesetz) einen Antrag gemäß Art. 77 Abs. 2 GG nicht zu stellen.

Ich rufe auf Punkt 3 der Tagesordnung:

Entwurf einer Ergänzung zum Entwurf des Nachtrags zum Bundeshaushaltsplan für das Rechnungsjahr 1955 für die Einzelpläne 30, 31 und 32 (BR-Drucks. Nr. 69/56)

- (A) Wir können auf die Berichterstattung verzichten. Ich stelle fest, daß der Bundesrat beschlossen hat, gemäß Artikel 76 Abs. 2 GG gegen den Entwurf des Nachtrags zum Bundeshaushaltsplan für das Rechnungsjahr 1955 keine Einwendungen zu erheben.

Wir treten ein in Punkt 4 der Tagesordnung:

Sechstes Gesetz zur Änderung des Lastenausgleichsgesetzes (Fristenänderungsgesetz)
(BR-Drucks. Nr. 75/56)

Auch hier erübrigt sich eine Berichterstattung. Der Bundesrat hat, wie ich feststelle, beschlossen, diesem Sechsten Gesetz zur Änderung des Lastenausgleichsgesetzes (Fristenänderungsgesetz) gemäß Art. 84 Abs. 1, Art. 85, Art. 105 Abs. 3, Art. 120 a GG zuzustimmen.

Ich rufe auf den Punkt 6 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes betreffend das Abkommen über die Internationale Finanz-Corporation und betreffend Gouverneure und Direktoren in der Internationalen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung, in der Internationalen Finanz-Corporation und im Internationalen Währungsfonds
(BR-Drucks. Nr. 68/56)

Auch hier kann die Berichterstattung unterbleiben. Der federführende Wirtschaftsausschuß und der Finanzausschuß empfehlen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen gem. Art. 76 zu erheben. — Es ist so beschlossen.

- (B) Der Entwurf bedarf aber der Zustimmung des Bundesrats wegen der Bestimmung in Art. 105 Abs. 1 GG und wegen des Artikels 6 im Abschnitt 9 des Abkommens über vorgeschlagene steuerrechtliche Regelungen. — Ich stelle fest, daß kein Widerspruch erfolgt. Es ist so beschlossen.

Ich rufe auf Punkt 7 der Tagesordnung:

Benennung von zwei Mitgliedern für den Versicherungs- und Bausparkassenbeirat beim Bundesaufsichtsamt für das Versicherungs- und Bausparwesen
(BR-Drucks. Nr. 62/56)

Von einer Berichterstattung kann abgesehen werden. Der federführende Wirtschaftsausschuß und der Finanzausschuß haben Ihnen ihre Empfehlung auf der BR-Drucksache Nr. 62/1/56 vorgelegt. — Ich sehe keine Einwendungen dagegen. Ich stelle fest, daß der Bundesrat beschlossen hat, als Mitglied des Versicherungsbeirats Herrn Erich Block in Aachen und als Mitglied des Beirats für Bausparkassen beim Bundesaufsichtsamt für das Versicherungs- und Bausparwesen Herrn Professor Dr. Heinrich Rittershausen in Köln anstelle der ausgeschiedenen Herren Unterberger und Dr. Grimm gemäß § 90 Abs. 2 des Versicherungsaufsichtsgesetzes in Verbindung mit § 8 des Gesetzes über die Errichtung eines Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungs- und Bausparwesen vorzuschlagen.

Meine Herren, wir treten ein in Punkt 8 der Tagesordnung:

Bestellung eines Mitglieds im Beirat des Deutschen Bundestages für handelspolitische Vereinbarungen (BR-Drucks. Nr. 71/56)

- (C) Auch hier ist eine Berichterstattung nicht notwendig. Der Wirtschaftsausschuß hat Ihnen eine Empfehlung auf BR-Drucksache Nr. 71/1/56 vorgelegt. Ich sehe keine Einwendungen und stelle fest, daß der Bundesrat beschlossen hat, Herrn Ministerialdirektor Kleine (Hessen) als Stellvertreter eines Vertreters des Bundesrates im Beirat für handelspolitische Vereinbarungen zu bestellen.

Ich rufe auf Punkt 9 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 7. Juli 1955 über den Luftverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika
(BR-Drucks. Nr. 77/56)

Wir verzichten auch hier auf eine Berichterstattung.

Der federführende Ausschuß für Verkehr und Post und der Finanzausschuß empfehlen, gegen den Gesetzentwurf Einwendungen gemäß Art. 76 Abs. 2 GG nicht zu erheben. — Ich sehe keinen Widerspruch. Dann ist so beschlossen.

Ich stelle ferner fest, daß das Gesetz nach Ansicht des Bundesrates seiner Zustimmung bedarf.

Ich rufe auf den Punkt 10 der Tagesordnung:

Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrszulassungsordnung — StVZO — und der Straßenverkehrsordnung — StVO — (Abmessungen und Gewichte)
(BR-Drucks. Nr. 47/56)

Zur Geschäftsordnung hat das Wort Herr Minister (D) Farny.

FARNY (Baden-Württemberg): Herr Präsident! Meine Herren! Namens der Regierung von Baden-Württemberg stelle ich den Antrag, diesen Punkt von der Tagesordnung abzusetzen.

Ich darf zur Begründung anführen, daß es uns bisher nicht möglich war, Klarheit darüber zu erhalten, wie die endgültigen internationalen Normen für Maße und Gewichte aussehen werden; wir sind der Meinung, daß eine Übereinstimmung mit den internationalen Normen auf alle Fälle sichergestellt werden sollte.

Präsident von HASSEL: Meine Herren, Sie haben zur Geschäftsordnung den Antrag von Baden-Württemberg gehört, die Verordnung heute abzusetzen. Darf ich zunächst einmal hierüber abstimmen lassen. Wer dem Antrag von Baden-Württemberg seine Zustimmung gibt, den bitte ich um das Handzeichen. — Das sind 18 Stimmen! Der Antrag ist abgelehnt.

Dann erteile ich zur Berichterstattung das Wort Herrn Minister Böhrnsen.

BÖHRNSEN (Schleswig-Holstein), Berichtersteller: Herr Präsident! Meine Herren! Wenn der Bundesrat heute zu der ihm vorliegenden Verordnung des Bundesministers für Verkehr Stellung nimmt, hat er eine Entscheidung zu treffen, die nicht nur für die zukünftige Verkehrspolitik von schwerwiegender Bedeutung ist; ihre Auswirkungen ragen auch bis in die Bereiche der Wirtschaftspolitik und der Finanzpolitik hinein. Es handelt sich bei dem Vorschlag des Bundesministers für

- (A) Verkehr um die seit Jahren in der Öffentlichkeit und auch in den Ausschüssen des Bundestages heftig diskutierte Forderung, die **Abmessungen und Gewichte der schweren Lastkraftwagen und Lastzüge** zu senken.

Nach dem zur Zeit geltenden Recht dürfen Lastzüge bis zu 20 m lang sein und ein Gesamtgewicht bis zu 40 Tonnen haben; die auf die einzelne Achse des Fahrzeugs oder Anhängers wirkende Achslast darf 10 Tonnen nicht übersteigen. Nach dem Vorschlag des Bundesverkehrsministers soll die Höchstgrenze für die Länge der Lastzüge auf 14 m, für das Gesamtgewicht auf 24 t und für die Achslast je Einzelachse auf 8 t gesenkt werden. Mit diesen Maßnahmen wird der Zweck verfolgt, die **über großen und überschweren Lastkraftwagen** und die langen Lastzüge nach einer Übergangsfrist von einigen Jahren **aus dem Straßenverkehr auszuschalten**.

Die Ihnen vorliegende Verordnung hat in einer eingehenden Begründung die Gesichtspunkte dargestellt, die nach der Auffassung des Bundesministers für Verkehr diese einschränkende Maßnahmen rechtfertigen. In einer umfassenden Sachdarstellung sind — das verdient hier hervorgehoben zu werden — nicht nur diejenigen gutachtlichen Äußerungen wiedergegeben, die den Standpunkt des Bundesverkehrsministers untermauern, sondern auch solche, die seine Folgerungen nicht für begründet halten. Da ich annehmen möchte, daß der Herr Bundesverkehrsminister nachher noch selbst das Wort ergreifen wird, möchte ich als Berichterstatter des federführenden Ausschusses für Verkehr und Post nur die wichtigsten Gesichtspunkte wiedergeben, auf denen die Vorlage aufgebaut ist.

- (B) Die Verordnung geht von der Ihnen allen, meine Herren, bekannten **Entwicklung der Motorisierung** in den letzten Jahren und von der dadurch bedingten **Überlastung unserer Straßen** aus. Zwei Gesichtspunkte sind es vor allem, die der Bundesminister für Verkehr zur Rechtfertigung seines Vorschlags, die Abmessungen und Gewichte der Lastkraftwagen und Lastzüge zu senken, geltend macht: Einmal die Schonung der Straßen und damit eine Verminderung der Straßenbau- und -unterhaltungskosten, ferner die Förderung der Verkehrssicherheit und der Flüssigkeit des Verkehrs.

Die Vorlage geht davon aus, daß die Achslast und damit das Gesamtgewicht des Fahrzeugs einen entscheidenden Faktor für die Abnutzung der Straßen darstellen. Auf Grund von Untersuchungen, die in den Vereinigten Staaten unter dem Namen „Maryland-Road-Test“ und „Washo-Test“ bekanntgeworden sind, wird festgestellt, daß eine Straße, deren Tragfähigkeit nicht für die 10-t-Achse ausgebaut ist, von einer Achslast von 8 t fünfmal weniger beansprucht wird als von einer solchen von 10 t. Da der größte Teil des deutschen Straßennetzes nicht für die 10-t-Achse ausgebaut ist, verursachen die schweren Lastkraftwagen mit einer 10-t-Achse und die Lastzüge von 40 t Gesamtgewicht, wie sie in den letzten Jahren in zunehmender Zahl auf den Straßen der Bundesrepublik verkehren, **erhebliche Mehrkosten für den Ausbau des Straßennetzes und die Unterhaltung der Straßen**. Nach den Feststellungen der Bundesregierung würde man für den Ausbau der Autobahnen, der Bundesstraßen und der klassifizierten Landstraßen,

um sie einer Belastung durch Fahrzeuge mit einer 10-t-Achslast anzupassen, einen **Mehraufwand von rund 2 Milliarden DM** benötigen, der von Bund und Ländern aufgebracht werden müßte. Die **Gemeinden** schätzen den Mehrbedarf an Mitteln für den Ausbau der von ihnen zu unterhaltenden Straßen auf **rund 4 Milliarden DM**. Der Bundesverkehrsminister ist der Auffassung, daß diese Mehrkosten — abgesehen davon, daß sie von der öffentlichen Hand überhaupt nicht aufgebracht werden können — nicht zu vertreten sind, wenn man die verhältnismäßig geringe Zahl der Lastkraftwagen und Lastzüge berücksichtigt, die **von der Neuregelung betroffen** werden sollen. Nach dem Stand vom 1. Juli 1954 fallen darunter nur **17 400 Lastkraftwagen** und ebenso viele **Anhänger**. Demgegenüber waren zu diesem Zeitpunkt insgesamt **468 000 Lastkraftwagen** und **230 000 Anhänger** im Verkehr.

Auch aus Gründen der **Verkehrssicherheit** und der Förderung der **Flüssigkeit des Verkehrs** wird eine Verringerung der Achslast und damit des Gesamtgewichts als notwendig erachtet. Die Bremsen der jetzigen Schwerstfahrzeuge haben die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht. Die Fahrzeuge werden, wenn man ihr Gewicht verringert, bei Steigungen und vor allem an Kreuzungen schneller werden; denn das Beschleunigungsvermögen wird gesteigert, ohne daß die Motorleistung auf extrem hohe Werte erhöht werden muß. Die Verkürzung der Länge der Lastzüge bewirkt, daß die Überholungsvorgänge kürzer und damit gefahrloser werden. Die Kurvenläufigkeit der Lastzüge wird gesteigert und der Verkehr an Kreuzungen erleichtert werden.

Die bisherige Regelung ermöglichte für einen Lastzug eine Nutzlast bis zu 25 t. Erst dadurch wurde der Ferntransport von Massengütern auch auf der Straße wirtschaftlich, um so mehr, als die Unternehmer in immer stärkerem Maße dazu übergingen, ihre Lastzüge nicht nur um die Toleranzgrenze, sondern um bis zu 40 % — in einzelnen Fällen sogar noch mehr — zu überladen. Nach der jetzt vorgesehenen Regelung würde sich für einen Lastzug eine Nutzlast von rund 15 t ergeben, die etwa der Nutzlast eines gewöhnlichen gedeckten Eisenbahngüterwagens entspricht. Dadurch wird der Straßentransport von Massengütern auf große Entfernungen wirtschaftlich bei weitem nicht mehr so interessant sein wie bisher. Das Güterfernverkehrsgewerbe wird deshalb bemüht sein, nicht mehr Massengüter, sondern vorwiegend höher tarifierte Güter zu befördern. Auf diese Weise wird durch die Verordnung der gleiche Zweck erreicht, wie er in dem vom Bundesrat gebilligten Entwurf des Straßentlastungsgesetzes vorgesehen war, der im Bundestag bis jetzt nicht weiter beraten worden ist.

Im Zusammenhang mit der Beschränkung der schweren Lastkraftwagen und langen Lastzüge erstrebt die Vorlage eine **Förderung des Sattelkraftfahrzeugs**, dessen bevorzugte Verwendung durch die steuerliche Begünstigung im Verkehrsfinanzgesetz bereits eingeleitet worden ist. Die Verwendung des Sattelkraftfahrzeugs, das bei gleicher Inanspruchnahme von Verkehrsraum eine größere Ladefläche als die eines Lastzuges aufweist und im Straßenverkehr beweglicher und sicherer ist, kann nur dann gefördert werden, wenn man die Länge des Lastzuges der Länge des Sattelkraftfahrzeugs annähert. Dadurch wird erreicht werden, daß in

- (A) Zukunft eine große Anzahl von Lastzügen durch Sattelkraftfahrzeuge ersetzt werden.

Die Verordnung ist in den Ausschüssen des Bundesrates eingehend beraten worden. Nicht weniger als 5 Ausschüsse, nämlich der Verkehrsausschuß, der Wirtschaftsausschuß, der Ausschuß für Innere Angelegenheiten, der Agrarausschuß und der Finanzausschuß haben das Für und Wider der durch die Vorschläge des Bundesverkehrsministers aufgeworfenen Problematik von den verschiedensten Seiten aus beleuchtet. Der Ausschuß für Innere Angelegenheiten hat sich für die Vorlage ausgesprochen, die aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und im Interesse der Straßenerhaltung zu begrüßen sei. Der Finanzausschuß hat vor allem auf die finanzwirtschaftliche Bedeutung im Interesse einer Senkung der Straßenbaukosten hingewiesen und die in der Verordnung vorgesehenen Maßnahmen aus diesen Gründen einmütig gebilligt. Auch der Agrarausschuß, in dem insbesondere die Frage erörtert wurde, ob die Verordnung zu Schwierigkeiten bei der Beförderung von Rohholz zu den Sägewerken führen werde, hat gegen die Vorlage keine Bedenken erhoben.

- (B) Die weitreichende Problematik der Verordnung ist, wie nicht anders zu erwarten war, im Wirtschaftsausschuß und vor allem im federführenden Verkehrsausschuß am meisten zur Sprache gekommen. Hier sind den verkehrspolitischen Zielen des Bundesverkehrsministers vor allem die Bedenken gegenübergestellt worden, die geltend machten, daß solche Eingriffe in das wirtschaftliche Geschehen nicht zu verantworten seien und auch vom Standpunkt der Verkehrspolitik aus nicht in dieser einschneidenden Art notwendig seien. Der Verkehrsausschuß hat es als seine Pflicht angesehen, und ich glaube sagen zu dürfen, daß er ihr gerecht geworden ist, alle Gesichtspunkte des Für und Wider bis ins Letzte zu diskutieren, um einer sachlichen Entscheidung den Weg vorzubereiten. Auch diese beiden Ausschüsse haben mit Mehrheit die Maßnahmen des Bundesverkehrsministers gebilligt, wenngleich das Abstimmungsergebnis gezeigt hat, daß eine Abklärung der Fronten erst bei den Beratungen der einzelnen Landesregierungen erfolgen konnte. Ich halte mich deshalb als Berichterstatter für verpflichtet, auch die Einwände gegen die Verordnung kurz zu streifen, nachdem ich eingangs die Begründung des Bundesministers für Verkehr im wesentlichen skizziert habe.

Zunächst möchte ich die wirtschaftlichen Bedenken erwähnen, die den Verkehrsausschuß und den Wirtschaftsausschuß beschäftigt haben. Es ist gesagt worden, daß die Maßnahmen der Verordnung zu einer Verminderung der Nutzlast der Lastkraftwagen und Lastzüge bis zu 40% führen werden. Es sei unausbleiblich, daß dies eine Erhöhung der Frachtkosten zur Folge haben werde, weil die Transporte nicht mehr so wirtschaftlich seien wie bisher. Dies werde sich wiederum auf den Preisstand der beförderten Wirtschaftsgüter auswirken, was in einer Zeit, in der die Bestrebungen gerade auf eine Stabilisierung der Preise gerichtet seien, nicht verantwortet werden könne. Man hat auch befürchtet, daß auf diese Weise der Auslandsabsatz der deutschen Waren in seiner Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt werden könnte. Schließlich ist auf die besondere Lage der Zonenrandgebiete hingewiesen worden, in denen der Lastkraftwagenverkehr gegenüber den anderen Verkehrsträgern eine besondere Rolle spielt.

Als weiteres Bedenken ist geltend gemacht worden, daß die Kraftfahrzeugindustrie in ihren Ausführungsmöglichkeiten behindert werde, weil die Aufteilung der Produktion nach gesonderten Typen für den Auslands- und Inlandsabsatz Mehrkosten hervorrufen werden, die den Exportpreis verteuern. Nicht zuletzt hat man auch die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die Struktur des Güterfernverkehrsgewerbes beanstandet, das trotz der mehrjährigen Auslaufstrafen von einer Substanzvernichtung des investierten Kapitals betroffen werde und wegen der Frachtverteuerung nicht mehr in der Lage sei, die Transporte wirtschaftlich tragbar durchzuführen.

In verkehrspolitischer Hinsicht ist geltend gemacht worden, daß der Vorteil, der durch die Beschränkung der Achslast und des Gesamtgewichts bezüglich der Straßenschonung an sich erreicht werde, sich dadurch wieder aufhebe, daß entsprechend mehr Fahrzeuge gebaut werden und auf den Straßen verkehren. Dem Ziele, die Verkehrssicherheit und Verkehrsfähigkeit zu fördern, werde auf diese Weise eher geschadet als genützt. Es ist in diesem Zusammenhang auch bezweifelt worden, ob das Sattelkraftfahrzeug vom Standpunkt der Verkehrssicherheit und der praktischen Handhabung aus gesehen dem Lastzug vorgezogen werden könne. Was den Mehraufwand für die Straßenbaukosten bei Beibehaltung der 10-t-Achse betrifft, so sind die vom Bundesverkehrsministerium angegebenen Zahlen der Höhe nach kritisiert worden. Man hat darauf hingewiesen, daß es ein Hauptliegen des Straßenbaues in der Zukunft sein müsse, die meist viel zu engen Straßen zu verbreitern; dann falle aber auch ein Mehraufwand für die Tragfähigkeit für die 10-t-Achse nicht wesentlich ins Gewicht. Ferner ist gesagt worden, daß schon mit Rücksicht auf die große Zahl von schweren Lastkraftwagen, die die Streitkräfte benötigen werden, eine Anpassung der Tragfähigkeit der Straßen an die 10-t-Achslast erforderlich sei. Wenn man von der Kraftfahrzeugindustrie verlangen dürfe, daß die in § 30 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung geforderte straßenschonende Bauweise auch bei Lastkraftwagen durchgeführt werde, könne die schädigende Einwirkung der schweren Fahrzeuge weitgehend herabgemindert werden.

Aus all diesen Gründen — so meinte die Minderheit im Verkehrsausschuß und im Wirtschaftsausschuß — seien so tiefgreifende Einwirkungen mit allen ihren wirtschaftlichen Nachteilen nicht zu verantworten. Die an sich gerechtfertigte Herabsetzung der Abmessungen und Gewichte müsse sich in einem volkswirtschaftlich vertretbaren Rahmen halten und dürfe nicht über die in den meisten westeuropäischen Ländern gebräuchlichen Maße hinausgehen, die eine Achslast von 10 t zulassen. Wenn die Bundesrepublik mit den Beschränkungen weitergehe als die übrigen Länder, könnten sich daraus Schwierigkeiten im internationalen Verkehr und Benachteiligungen für die inländischen Benutzer der deutschen Straßen ergeben. Es wurde deshalb beantragt, die Achslast für die Einzelachse auf 8 t, jedoch für eine Achse im Zug auf 10 t, das Gesamtgewicht des Zuges auf 32 t und die Länge des Zuges auf 18 m festzusetzen. Auf diese Weise werde man auch erreichen können, daß die Umstellung in der Industrie und im Verkehrsgewerbe verhältnismäßig rasch möglich sei, so daß schon in kurzer Zeit eine spürbare Entlastung der Straßen eintreten werde, während auf der anderen Seite die ver-

(A) hältnismäßig langen Auslaufristen der Verordnung eine Änderung des bisherigen Zustandes erst sehr spät herbeiführen werden. Dieser Kompromißvorschlag hat jedoch nicht die Zustimmung der Mehrheit der Ausschußmitglieder gefunden.

Ich brauche wohl nicht besonders darauf hinzuweisen, daß der Herr Bundesverkehrsminister sich in den Ausschußberatungen mit allen diesen Bedenken sehr eingehend auseinandergesetzt hat. Ich kann es mir wohl auch ersparen, seine Gegenargumente im einzelnen jetzt bekanntzugeben, weil er, wie ich annehme, dazu nachher noch einige Ausführungen machen wird.

Was die Einzelbestimmungen der Verordnung anlangt, so haben die beteiligten Ausschüsse einige Änderungen vorgeschlagen, die sie in der BR-Drucksache Nr. 47/1/56 finden. Von diesen Änderungsvorschlägen ist zunächst der eine von Bedeutung, der vorsieht, daß in dringenden Fällen für **Kraftomnibusse**, die im Linienverkehr, insbesondere im Berufsverkehr, eingesetzt werden, Ausnahmen von dem Verbot, einen Anhänger zur Personenbeförderung mitzuführen, zugelassen werden können. Die zweite Änderung, die noch von allgemeiner Bedeutung ist, sieht vor, daß beim **Lastzug** das **Gesamtgewicht** des ziehenden Fahrzeugs zu dem des Anhängers in dem Verhältnis 1:1 steht. Dieses Verhältnis entspricht am besten den Erfordernissen der Verkehrssicherheit, weil die Standfestigkeit der Bremsen dadurch günstig beeinflusst wird.

Namens des federführenden Ausschusses für Verkehr und Post empfehle ich Ihnen, die in der Ihnen vorliegenden Drucksache aufgeführten Änderungen anzunehmen und im übrigen der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 GG zuzustimmen.

(B) **Präsident von HASSEL:** Ich danke dem Herrn Berichterstatter, Herrn Minister Böhrnsen, und erteile Herrn Minister Farny das Wort.

FARNY (Baden-Württemberg): Herr Präsident! Meine Herren! Die Regierung des Landes Baden-Württemberg hat dem Hohen Hause in der BR-Drucks. Nr. 47/2/56 für den Fall der Ablehnung ihres Antrages, die Verordnung von der Tagesordnung abzusetzen, in vier Ziffern Änderungen der Regierungsverordnung vorgeschlagen, zu denen ich außer den beigefügten Begründungen kurz noch folgendes als Begründung anfügen darf.

Auch die Regierung unseres Landes ist der Meinung, daß zur Schonung und Erhaltung unseres Straßennetzes eine Begrenzung und Verminderung von Maßen und Gewichten, wie sie heutzutage Gültigkeit haben, eintreten soll. Wir sind aber der Meinung, daß die in der Regierungsvorlage vorgeschlagenen Maße, Gewichte und Längen und auch die Fristen diesem Zweck nicht dienlich sind, d. h. daß sie zum mindesten den Zweck erst später erreichen lassen.

Ich habe schon bei der Begründung unseres Ver tagungsantrages gesagt, daß wir im Augenblick auch keine Kenntnis darüber haben, welches Schicksal das **Genfer Abkommen** haben wird, das mit der Bundesratsdrucksache Nr. 291/53 den Bundesrat durchlaufen hat und jetzt dem Bundestag vorliegt.

Die Kernstücke dieser internationalen Vereinbarungen im Genfer Abkommen sind bekanntlich: ein Gesamtzuggewicht von 32 Tonnen, eine Zuglänge

von 18 m und eine Achslast von 8 Tonnen festzusetzen. Es wird dabei aber doch noch zu berücksichtigen sein, daß in verschiedenen, der Bundesrepublik benachbarten Staaten die dort geltenden Bestimmungen für Abmessungen und Gewichte teilweise über diesen genannten Grenzdaten liegen. Werden diese internationalen Abkommen von der Bundesrepublik ratifiziert, so werden im Falle der Annahme der Verordnung des Bundesministers für Verkehr über Abmessungen und Gewichte nach unserer Meinung auch dann die deutschen Unternehmer noch schlechter gestellt als die ausländischen und damit in ihrer Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem ansteigenden internationalen Straßenverkehr benachteiligt.

Ich möchte aber einen weiteren Gesichtspunkt anführen. Die in dem Verordnungsentwurf vorgesehene **Längenbeschränkung auf 14 m** würde das **Mitführen eines** technisch und wirtschaftlich überhaupt brauchbaren **Anhängers unmöglich** machen. Es wird ja wohl auch die Absicht sein, dadurch zum Sattelschlepper zu kommen. Das wäre aber gleichbedeutend mit einer weiteren Verschlechterung der Konkurrenzfähigkeit und mit einer Erhöhung der Transportkosten. Dieser Nachteil würde auch durch die angestrebte Förderung des Sattelschleppers nach unserer Meinung nicht ausgeglichen.

Zu den Fristen ist nun folgendes zu sagen. Die internationalen Maße und Gewichte, wie Sie sie vorschlagen, können spätestens binnen einem Jahr eingeführt werden. Die Verordnung sieht aber vor, daß die Änderungen der Abmessungen und Gewichte für die erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge am 1. Januar 1958 und für alle anderen Fahrzeuge, die sich jetzt im Verkehr befinden, am 1. Juli 1960 in Kraft treten sollen. Mit Rücksicht auf den wirklich besorgniserregenden Zustand des überwiegenden Teiles unseres Straßennetzes müssen also Maßnahmen zur Verbesserung möglichst bald verwirklicht werden. Dieser Forderung trägt insbesondere die für die im Verkehr befindlichen Fahrzeuge vorgesehene Auslaufrist von 4 Jahren sicher nicht Rechnung. Demnach würde eine große Zahl von Lastkraftwagen und Anhängern für längere Zeit im Verkehr bleiben und die Straßen über das vertretbare Maß hinaus in Anspruch nehmen.

Die Landesregierung hält daher eine Abkürzung dieser Fristen, die dem Verkehrsgewerbe und der Kraftfahrzeugindustrie für Umbau, Nachrüstung und Neuanfertigung zumutbar ist, für den entscheidenden Punkt der gesamten Abänderungsanträge des Landes Baden-Württemberg.

Ich darf kurz zusammenfassen: Wir wollen andere Fristen. Wir wollen eine **Höchstgesamtlänge von 18 m** und eine **Höchstachslast von 10 Tonnen** und dazu ein Gesamtzuggewicht von 32 Tonnen. Alle vier Anträge stellen einen Gesamtkomplex dar, weil nur unter der Voraussetzung der Annahme der von uns vorgeschlagenen abgeänderten Maße und Gewichte der entscheidende Punkt der Fristverlängerung möglich ist.

Zum Schluß noch eine Bemerkung. Meine Herren! Ich darf in diesem Zusammenhang noch darauf aufmerksam machen, daß die vom Herrn Bundesminister für Verkehr genannten **Mehrkosten für den Straßenbau** durch höhere Achslasten nach unserer Auffassung deshalb nicht durchschlagend sind, weil beim künftigen Bau von frostsicheren

- (A) Straßen — und darüber haben wir in diesem und im letzten Winter einige Belehrungen erhalten — sowieso Untergrundstärken erforderlich sind, die auch einer Beanspruchung einer 10-Tonnen-Belastung im Zugverband gewachsen sind.

Ich bitte deshalb, den Anträgen des Landes Baden-Württemberg zuzustimmen.

Dr. Ing. SEEBOHM, Bundesminister für Verkehr: Herr Präsident! Meine Herren! Herr Kollege Böhrnsen hat sehr eingehend die Begründung dargelegt, die die Bundesregierung diesem Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrsordnungen gegeben hat.

Ich darf bemerken, daß die Angelegenheit schon sehr lange spielt, und zwar seit Frühjahr 1954, als das Straßenlastungsgesetz die Zustimmung dieses Hohen Hauses gefunden hatte.

Im Bundestag war eine Gruppe von Abgeordneten der Auffassung, daß das Straßenlastungsgesetz in der vorliegenden Form nicht zum Zuge kommen solle. Es war deshalb ein **Initiativgesetzentwurf des Abgeordneten Müller-Hermann** und seiner Freunde eingebracht worden, der eine **entscheidende Herabsetzung der Maße, Gewichte und Abmessungen der Lastkraftwagen** vorschlug, um dadurch das Straßenlastungsgesetz zu umgehen in der Absicht, also damit dem gleichen Zweck zu dienen, nämlich die Massengütertransporte von der Straße zu entfernen. Dieser Initiativgesetzentwurf ist 1955 in den Ausschüssen des Bundestages sehr eingehend behandelt worden. Der Ausschuß für Verkehr hat sich insbesondere in vielen Sitzungen damit beschäftigt und hat eine große Anzahl von Sachverständigen gehört, deren Gutachten auch den Ländern zugeleitet worden sind.

(B)

Ich darf dazu bemerken, daß die Länder über die Ausschußverhandlungen im Bundestag jeweils unterrichtet werden und infolgedessen das ganze Material, das dort ausgebreitet worden ist, Ihnen im Laufe der Zeit nach und nach zugänglich gemacht wurde.

Die Verhandlungen in den Ausschüssen des Bundestages haben zu folgenden Ergebnissen geführt: Der Ausschuß für Wirtschaftspolitik des Deutschen Bundestages hat sich voll für die Gegenvorlage der Bundesregierung, wie sie Ihnen in dem Verordnungsentwurf heute vorliegt, ausgesprochen. Der Ausschuß für Kommunalpolitik des Deutschen Bundestages setzte sich mit geringfügigen Änderungen, die sogar noch die Vorschläge der Bundesregierung verschärften, für die Regierungsvorlage ein. Der Ausschuß für Verkehrswesen des Deutschen Bundestages hat dagegen vorgeschlagen, bei einer Achshöchstlast von 8 t eine Länge von 16 m und ein Gesamtgewicht von 28 t zu wählen, dabei aber gleichzeitig beantragt, daß das Verhältnis von Lastkraftwagen zu Anhängern wie 1 : 1 festgesetzt werden soll. Unter dieser Voraussetzung ist es bei einem Achsenhöchstdruck von 8 t allerdings nicht möglich, zu den vorgeschlagenen Abmessungen zu kommen, sondern dabei ergeben sich automatisch Abmessungen, wie sie die Bundesregierung in ihrer Vorlage Ihnen unterbreitet hat. Die Höchstwerte der Achslasten und das höchstzulässige Gesamtgewicht von Lastkraftwagen und Zügen stehen in

einem engen technischen Zusammenhang. Das Zugfahrzeug soll nicht leichter sein als der Anhänger; sonst hat es nicht die notwendige Zugkraft und ist den Schubkräften nicht so gewachsen, wie es die Spurhaltung erfordert. Der Anhänger muß daher auch durch bessere und ausdauerndere Bremsen gesichert werden.

(C)

In diesem Zusammenhang darf ich Sie darauf hinweisen, daß das Land Baden-Württemberg gerade diese von der Bundesregierung für dringend notwendig gehaltene **Verbesserung der Bremsleistungen** in Art. 1 Nr. 5 zu § 41 Abs. 15 nach Ziffer 3 seines Antrags gestrichen haben möchte. Wir bedauern diesen Antrag ganz außerordentlich, weil wir in ihm eine steigende Gefährdung des Verkehrs innerhalb der nächsten Jahre sehen. Ich verweise besonders darauf, daß die schweren Unfälle auf Gefällstrecken des Autobahnnetzes im wesentlichen darauf zurückzuführen sind, daß die Bremskraft des Anhängers nicht ausreicht. Infolgedessen ist gerade diese Bestimmung der Regierungsvorlage von besonderer Wichtigkeit.

Wir haben durch eingehende Überlegungen die Auffassung gewonnen, daß aus straßenbaulichen Gründen die Antriebsachse keine größere Last als höchstens 8 t tragen darf. Bei einer solchen Achslast sollte bei einem zweiachsigen Zugfahrzeug nach den Regeln des Fahrzeugbaues insbesondere wegen der Verkehrssicherheit — Adhäsion, Bremswirkung, Spurhaltung — das Gesamtgewicht 12 t nicht überschreiten. Weil nun das Gesamtgewicht des Zugfahrzeugs zu dem des Anhängers im Verhältnis 1 : 1 stehen soll, ergibt sich hieraus das vorgeschlagene höchstzulässige Gesamtgewicht eines Lastzuges von 24 t. Die vorgeschlagene Höchstlänge eines Lastzuges von 14 m steht zu dem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 24 t in dem gleichen Verhältnis wie die bisher zugelassene Länge von 20 m zu einem Gesamtgewicht von 40 t.

(D)

Die für den **Vorschlag der Bundesregierung** maßgebenden Gründe ergeben sich aus den **technischen Forderungen des Straßenbaues und der Höhe der Kosten**, die für Ausbau und Unterhaltung der Straßen aufzuwenden sind, und aus der Sorge um die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs. Es ist gerade in den Verhandlungen eingewandt worden, daß diese Ziele durch die Verordnung nicht erreicht würden. Ich darf mir deshalb folgende Anmerkungen dazu erlauben:

In den **Vereinigten Staaten** haben in den letzten Jahren sehr **umfangreiche Untersuchungen**, die viele Millionen Dollar erfordert haben, stattgefunden, und zwar sowohl auf Betonstraßen wie auf Bitumenstraßen mit verschiedenartigstem Unterbau, also auch Unterbauten, mit denen man der Frostgefährdung in unserem Klima entgegenwirken kann. Bei diesen Versuchen, die als „Maryland Road Test“ und als „Washo-Test“ in dicken Pandekten in ihren Ergebnissen vorliegen, hat sich eindeutig ergeben, daß die 8-t-Achse gegenüber der 10-t-Achse wesentlich straßenschonender ist und daß Fahrzeuge mit 10-t-Achse und dem dazu gehörigen höheren Gesamtgewicht wesentlich mehr Veranlassung zu einer Zerstörung der Straßenoberfläche und zu vermehrten Straßenreparaturen geben, als der Gewichts Differenz entspricht, oder umgekehrt, daß die Verwendung der 10-t-Achse, wenn man die Straßen für diese Zwecke ausbauen will, zu bedeutend höheren Straßenausbaukosten und Straßenunterhaltungskosten Veranlassung gibt.

(A) In der Öffentlichkeit sind diese beiden umfangreichen Untersuchungen angegriffen worden. Es ist gesagt worden, diese Tests wiesen diese oder jene Fehler auf. Selbstverständlich wird jede Untersuchung, die sich über mehrere Jahre erstreckt, immer einer gewissen Kritik unterliegen. Aber es ist doch interessant, daß ein Fachmann, wie der Generaldirektor der MAN, Herr Otto Meyer, der zunächst auch Bedenken gegen die Ergebnisse dieser Tests hatte, nach Studium des Washo-Tests in einem Brief an den Herrn Bundesminister der Finanzen erklärt hat: „Die Folgerung, die aus diesem Test gezogen wird, nämlich daß eine Herabsetzung der Achslast einen günstigen Einfluß auf die Erhaltung der Straßendecke ausübt, will ich nicht mehr bestreiten.“

Dieses Moment ist auch von uns dadurch überprüft worden, daß eine der neugebauten Autobahnstrecken — ich erinnere Sie an die Autobahnstrecke von Wandersmann bis zur Brücke über den Main — sich in drei Jahren ihrer Benutzung im gegenläufigen Verkehr als nicht ausreichend für den jetzigen schweren Verkehr, der dort besonders massiert auftritt, erwiesen hat, und daß wir berechnet haben, daß wir pro Quadratmeter Autobahnneubau mindestens einen Betrag von 8,50 DM bis 10 DM zusätzlich aufwenden müssen, um hier den entsprechenden Unterbau zu erstellen.

Man hat ferner darauf hinweisen zu können geglaubt, daß die **Geschwindigkeiten** auf die **Straßenzerstörung** einen entscheidenden Einfluß haben. Das **Gutachten von Professor Koesler** von der Technischen Hochschule Braunschweig hat zu meiner eigenen Überraschung erwiesen, daß es nicht so sehr auf die Geschwindigkeit, sondern daß es entscheidend auf die statische Belastung, also auf jenen Unterschied zwischen 8 und 10 t und zwischen den Gesamtgewichten ankommt. Das Gutachten ist zu dem Ergebnis gekommen, daß auch eine Verminderung der Geschwindigkeit im Rahmen zwischen 90 und 50 km pro Stunde, also eine Herabsetzung auf 50 km in der Stunde, keinen nennenswerten Einfluß auf die Straßenzerstörung haben wird, wenn man nicht dazu übergeht, die 10-t-Achse durch die 8-t-Achse zu ersetzen. Erst bei geringen Geschwindigkeiten, die bei einer Herabsetzung auf etwa 30 Stundenkilometer erreicht werden, kann ein Ausgleich herbeigeführt werden. Das zeigt also, daß wir hier nicht in der Lage sind, durch Herabsetzung der Geschwindigkeiten in erträglichen Grenzen oder durch Ausbaumaßnahmen im Rahmen vertretbarer Kosten uns diese 10-t-Achse auf die Dauer zu gestatten. Ich darf darauf hinweisen, daß ich bei der Berechnung des Zehnjahresplans, den ich jetzt vorgelegt habe, ermitteln konnte, daß wir bei einem Ausbau dieses beschränkten Grundstraßennetzes von rund 16 500 km anstatt 22 Milliarden etwa rund 26 Milliarden aufwenden müßten, wenn wir die 10-t-Achse beibehalten. Da diese 10-t-Achse das Kernstück der Wünsche darstellt, die Baden-Württemberg hier vorgetragen hat, bleibt dieses Problem letzten Endes das entscheidende der heutigen Beratung.

Nun hat Herr Kollege Böhrnsen auf verschiedene Einwendungen hingewiesen und gebeten, daß ich zu ihnen noch Stellung nehmen möchte. Zunächst hat er darauf hingewiesen, daß eine **Verminderung des Nutzraumes von 40 %** eintrete. Ich habe den Ländern in den Unterlagen, die ich vorgelegt habe, nachgewiesen, daß der tatsächliche

Verlust an Ladegewicht bei Lastkraftwagen ohne Sonderfahrzeuge unter 1 % und bei Anhängern unter 10 % liegt. Diese 40 % sind roh errechnet, wenn man von einem Fahrzeug ausgeht. Sie sind aber nicht berechnet auf alle von der Neuregelung betroffenen Fahrzeuge im Verhältnis zu den im Verkehr befindlichen Lastfahrzeugen.

Eine nennenswerte **Frachtpreiserhöhung** kann schon deshalb nicht eintreten, weil die tarifarischen Verhältnisse sich nicht ändern. Infolgedessen könnte sich die Angelegenheit nach den Jahren des Überganges nur in höheren Kosten auswirken, die die das Fahrzeug Betreibenden haben werden. Es ist selbstverständlich, daß sich die Neuregelung in erster Linie auf den **Güterfernverkehr** auswirkt, und zwar sowohl auf den gewerblichen wie auf den Werkfernverkehr, daß sie aber insgesamt, wie hier schon dargelegt wurde, nur ungefähr 17 400 Lastkraftwagen mit einer etwa gleichen Anzahl von Anhängern betrifft innerhalb eines Gesamtbestandes von rund 572 000 Lastkraftwagen und rund 291 000 Anhängern. Der **Güternahverkehr** wird kaum berührt. Berücksichtigt man, daß die infolge der vorgeschlagenen Regelung in Zukunft, also ab 1960 nicht mehr zulässigen, Kraftfahrzeuge innerhalb der vorgesehenen Übergangsfrist durch Fahrzeuge ersetzt werden, die den neuen Vorschriften entsprechen, dann wird die gesamte Transportkapazität im Güternah- und Güterfernverkehr sich nur um die genannten Prozentzahlen vermindern.

Wir haben die Frage der Möglichkeit einer **Abwälzung der zusätzlich entstehenden Kosten auf die verladende Wirtschaft** zu prüfen. Die entstehenden Kosten können, wie gesagt, nur durch **Tarifänderungen** übertragen werden. Diese Tarifänderungen hängen im starken Maße mit dem gesamten Tarifgefüge zusammen und können hier nicht isoliert von dieser Situation aus betrachtet werden. Bedenken Sie bitte, daß wir seit dem Jahre 1952 für die Transporte sowohl auf der Straße wie auf der Schiene keine Veränderungen der Tarife vorgenommen haben — bei denen Sie ja auch Ihre Zustimmung geben müssen —, und berücksichtigen Sie bitte, daß in dieser Zwischenzeit in erheblichem Umfange Kostenerhöhungen durch Lohn- und Gehaltserhöhungen, durch steuerliche Belastungen und durch die Preisentwicklung eingetreten sind. Wenn Sie das alles berücksichtigen, so werden Sie mir zugeben, daß die Momente, die zu einer Tarifierhöhung Veranlassung geben könnten, nicht von dieser Verordnung ausgelöst werden, sondern bereits von anderen Elementen mit ganz anderen Gewichten ausgelöst sind, aber bisher mit Rücksicht darauf, daß der Bundestag beschlossen hat, die Tarife nicht zu verändern, nicht zum Austrag kommen konnten. Das ist eine Angelegenheit, die den gesamten Verkehr betrifft.

Es ist hier von Herrn Kollegen Böhrnsen weiter darauf hingewiesen worden, daß auf Grund dieser neuen Regelung sich in Zukunft **mehr Fahrzeuge auf der Straße** befinden werden. Das ist nur zum Teil richtig. Denn die Massengüter, die wir ja nicht auf der Straße befördern wollen, werden in kleineren Fahrzeugen nicht befördert, und diese Fahrzeuge werden deshalb auch nicht ersetzt. Ich darf ferner darauf hinweisen, daß im gewerblichen Güterfernverkehr eine **Konzessionierung und Kontingentierung** besteht und daß der Bundesrat schon im Jahre 1952 beschlossen hat, die jetzt vorhandene Zahl der Konzessionen nach ihrem Ablauf in

- (A) den nächsten Jahren auf 11 000 Fahrzeuge plus Berliner Fahrzeuge herabzusetzen. Hier kann also eine Ausweitung auch bei kleineren Fahrzeugen nicht eintreten, sondern es findet eine Umstellung von bestimmten Verkehren auf höherwertige Güter statt.

Bei dem **Werkfernverkehr** ist es so, daß wir bereits im Verkehrsfinanzgesetz beschlossen haben, daß durch stärkere steuerliche Belastung auch dieser Werkfernverkehr sich auf jene Güter beschränken soll, die ihrer Art und ihrer Wertigkeit nach in den Straßenverkehr hineingehören.

Bezüglich der **Struktur des Güterfernverkehrsgewerbes** aber gestatten Sie mir noch einen Satz, weil Sie alle von dieser Seite mit Telegrammen, Telephonaten und Besuchen, durch Anzeigen in den Zeitungen und durch in die Zeitungen lancierte Artikel überschüttet worden sind. Dieser Druck wird von einem Gewerbe ausgeübt, das ich als einen „privilegierten Mittelstand“ bezeichnen möchte. Denn es gibt kein Gewerbe, das durch Konzessionierung und Kontingentierung in seiner Konkurrenz von Staats wegen geschützt ist. Dieses Gewerbe hat vor 6, 7 und 8 Jahren Konzessionen erhalten, die kostenlos ausgegeben wurden und die von einzelnen Konzessionsnehmern in der Zwischenzeit zu Preisen von 30 000, 40 000 und mehr DM veräußert wurden. Man kann also zu dem Problem wirklich nicht die Frage stellen, ob hier einseitig und ungerecht ein mittelständisches Gewerbe getroffen wird, sondern man muß feststellen: Wer eine solche Konzessionierung und Kontingentierung entgegennimmt — wie es ja z. B. auch bei den Apothekern der Fall ist —, der muß sich natürlich auf der anderen Seite auch nach den Staatsnotwendigkeiten richten und kann nicht die gleichen Anforderungen an den Staat stellen wie andere Gruppen des Mittelstandes, die das volle Risiko ihres Unternehmens tragen müssen.

(B)

Herr Kollege Böhrnsen hat auf die **Zonenrandgebiete** hingewiesen. Ich fühle mich für diese Zonenrandgebiete sehr verantwortlich und habe für ihre Sorgen wirklich alles Verständnis. Ich habe mich sehr dafür eingesetzt, daß in diesen Zonenrandgebieten die Frachthilfe nicht nur für Eisenbahntransporte, sondern auch für Kraftwagentransporte gezahlt wird. Wenn wir diesen Gedanken, dem jetzt auch in den Ausschüssen und im Rahmen der Bundesregierung Raum gegeben worden ist, weiter durchsetzen, dann werden wir hier alles auffangen können, was notwendig ist. Außerdem liegt der Beschluß des Bundesrates und der Bundesregierung vor, im Straßentlastungsgesetz den Zonenrandgebieten breitere Zonen für den Nahverkehr zur Verfügung zu stellen. Wir bedauern immer, daß dieser Beschluß vom Bundestag noch nicht zum Gesetz erhoben worden ist. Hiermit könnte man den Zonenrandgebieten ganz anders helfen.

Herr Kollege Böhrnsen hat darauf hingewiesen, daß von der Industrie die **straßenschonende Bauweise** vorgeschlagen wurde. Diese Angelegenheit veranlaßt mich zu einer Bemerkung. Auf Veranlassung der Industrie haben wir vor einigen Jahren mit Zustimmung dieses Hohen Hauses einen Absatz in die Straßenverkehrszulassungsordnung aufgenommen, durch den die straßenschonende Bauweise gefördert werden sollte. Es ist nicht Aufgabe der Bundesregierung oder ihrer Organe, die Methoden straßenschonender Bauweise auszu-

arbeiten und vorzuschreiben. Vielmehr sollte diese auf Veranlassung der Industrie aufgenommene Bestimmung die Industrie anregen, geeignete Vorschläge für straßenschonende Bauweise zu machen; solche Vorschläge sind aber mit Ausnahme für die Omnibusse nicht bekannt geworden. Das darf ich hier eindeutig feststellen.

(C)

Es ist in der Öffentlichkeit fortwährend von dem nicht zutreffenden Argument Gebrauch gemacht worden, daß die Vorschläge der Bundesregierung im Widerspruch zu den internationalen Regelungen über Abmessungen und Gewichte der Kraftfahrzeuge stehen. Ich darf dazu — insbesondere, weil die Herren Vertreter von Baden-Württemberg meinen, daß diese Frage nicht klar beantwortet sei — doch noch folgende Ausführungen machen:

Im Verhältnis zwischen der Bundesrepublik und ihren Nachbarstaaten gilt zur Zeit das internationale Abkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 24. April 1926. Nach Art. 3 Abs. VIII dieses Abkommens gilt „hinsichtlich der Begrenzung des Gewichts und der Außenabmessungen“ von Kraftfahrzeugen und Anhängern ausschließlich das nationale Recht der Länder, in denen die Fahrzeuge verkehren.

Das dem Bundestag zur Ratifizierung vorliegende Abkommen über den Straßenverkehr vom 19. September 1949 ist auf Grund der Erfahrungen früherer Jahre 1947 und 1948 in Genf ohne Beteiligung der Bundesregierung verhandelt worden. Man ist damals von ganz anderen Voraussetzungen ausgegangen. Man hat die Länge der Fahrzeuge in erster Linie festgelegt nach der Möglichkeit, bestimmte Kurven zu durchfahren, und nicht nach der Notwendigkeit, bei der zunehmenden Motorisierung im Straßenverkehr die Flüssigkeit des Verkehrs zu erhalten. Man hat ferner bei der Festlegung der Höchstgewichte nach den damaligen Verhältnissen von Totlast zu Nutzlast geglaubt, in der Größenordnung der Ladung eines Eisenbahnwagens sich bewegen zu können, wenn man bei 32 t etwa 15—16 t für die Totlast und das andere für die Nutzlast ansetzt. Man kam also damals bestenfalls zu Nutzlasten, die etwa bei 16 bis 18 t lagen. Inzwischen hat die Verbesserung der Fahrzeuge die Möglichkeit gegeben, erheblich höhere Nutzlasten im Vergleich zur Totlast zu erreichen.

(D)

Dieses Abkommen bestimmt trotzdem, daß die Landesgesetzgebung allein die Höchstabmessungen und die zulässigen Gesamtgewichte der zum Verkehr auf den Straßen eines Vertragsstaates oder seiner Teilgebiete zugelassenen Fahrzeuge festlegt. Das heißt also, nach wie vor ist jedes Land berechtigt, Höchstabmessungen und zusätzliche Gesamtgewichte festzulegen. Hiernach wird daher auch nach der Ratifizierung dieses Abkommens durch die deutschen Bundesorgane grundsätzlich für den internationalen Verkehr in der Bundesrepublik die nationale Gesetzgebung gelten.

In Artikel 23 Satz 2 des Abkommens ist vorgesehen, daß auf einzelnen Straßen, die von den Vertragsstaaten durch regionale Abkommen oder, wenn solche Abkommen fehlen, von einem Vertragsstaat allein bestimmt werden, die in Anhang 7 des Abkommens festgelegten Abmessungen und Gewichte gelten, die in dem Antrag von Baden-Württemberg mit 18 m, 32 t und 8 t Achslast, aber nicht mit der im Antrag von Baden-Württemberg

(A) zusätzlich eingefügten Einzelachslast von 10 t enthalten sind. Diese Einzelachslast von 10 t aus dem Antrag des Landes Baden-Württemberg geht über die Bestimmungen des Genfer Abkommens ganz eindeutig hinaus.

Es haben eine Reihe von Staaten ihr Straßennetz ganz oder teilweise für den Verkehr mit solchen Fahrzeugen zur Verfügung gestellt. Man hat auch dazu ein besonderes Abkommen geschlossen, das „Europäische Abkommen über die Anwendung des Artikels 23 der Straßenverkehrskonvention von 1949 bezüglich der Maße und Gewichte der Fahrzeuge, denen der Verkehr auf bestimmten Straßen der Vertragsstaaten gestattet ist“. Dieses Abkommen ist seit dem 1. Juli 1952 zwar in Kraft, in Deutschland aber noch nicht ratifiziert. Bisher ist es in Europa von einigen Staaten ratifiziert, die aber keinen zusammenhängenden Raum bilden.

Es ist in der Praxis so, daß jeweils mit den einzelnen Nachbarstaaten ein **bilaterales Abkommen** abgeschlossen wird, das den **grenzüberschreitenden Verkehr** regelt. In diesem Abkommen wird der grenzüberschreitende Verkehr kontingentiert. Infolgedessen kann es gar nicht möglich sein, daß durch eine Veränderung der Maße und Gewichte etwa bei uns in Deutschland der internationale Verkehr unsere eigenen Fahrzeuge in unangemessener Weise konkurrenzieren kann. Er ist in Deutschland an unsere Vorschriften gebunden, und er ist durch das bilaterale Abkommen gebunden. Heute ist es gerade umgekehrt. Während in Dänemark z. B. nur Fahrzeuge von 6 bis 8 t je Achse zugelassen sind, werden Fahrzeuge mit 10-t-Achsen zugelassen, falls sie nach Deutschland fahren. Sie haben dazu oft Übergewichte und zerstören durch diese Überlast unsere Straßen. Das haben wir durch vielfältige Überprüfungen festgestellt. In Dänemark dürfen diese Fahrzeuge im Innenverkehr nicht verkehren, aber sie können auf unseren Straßen angesetzt werden. Mit dem Augenblick aber, wo wir die Abmessungen heruntersetzen, werden die Fahrzeuge auch bei uns nicht mehr ohne weiteres verkehren können.

(B) Nun ist in dem Absatz 3 des Anhangs 7 gesagt, daß die Vertragsstaaten des Abkommens von 1949 in regionalen Vereinbarungen höhere als die in dem Anhang 7 angegebenen zulässigen Gesamtgewichte usw. vorsehen können. Diese Bestimmung hatte dazu geführt, daß **Belgien, Frankreich und Luxemburg ein Abkommen über die Anwendung der 10-t-Achse** geschlossen hatten. Dieses Abkommen ist von Frankreich gekündigt worden und ist seit dem 27. November 1954 außer Kraft. Ich habe mir von dem Sekretariat der Vereinten Nationen in New York ausdrücklich mit Brief vom 13. Januar 1956 bestätigen lassen, daß diese unsere Auffassung, die wir seit Jahr und Tag vertreten und die in der Öffentlichkeit von der Industrie und dem Gewerbe laufend bestritten wird, zutreffend ist. Das Schreiben enthält den eindeutigen Satz: „This denunciation took effect as from 27 November 1954“. Also seit diesem Zeitpunkt ist das Abkommen außer Kraft. Ich darf daher noch einmal feststellen, daß die jetzt geltenden Genfer Abkommen ebenso wie die Regierungsvorlage nur eine Achslast von höchstens 8 t vorsehen und nicht die Einzelachslast von 10 t, wie sie Baden-Württemberg beantragt hat. Lediglich für einen bestimmten zwischenstaatlichen Verkehr war eine andere Regelung getroffen worden, die aber seit Ende 1954 endgültig außer Kraft getreten ist.

(C) Gerüchtweise hat man die Version in die Welt gesetzt, daß weitere Länder inzwischen diesem Zusatzabkommen beigetreten sein sollen, nämlich Griechenland. Ich habe mich ausdrücklich erkundigt; dies ist nicht der Fall. Es gibt also **im internationalen Verkehr nur eine 8-t-Achse**, und es ist damit eindeutig, daß wir uns in dieser Beziehung und in den daraus zu ziehenden technischen Folgerungen im Rahmen des internationalen Verkehrs bewegen. Außerdem bestehen Anzeichen dafür, daß bei der Bedeutung der Bundesrepublik als europäisches Durchgangsland die von uns getroffene Neuregelung der Abmessungen und Gewichte auf Grund der Erkenntnisse der Fahrzeugtechnik und des Straßenbaus auch bei den anderen Ländern Interesse erwecken wird in Richtung auf eine Neuregelung der internationalen Abmachungen. Dafür spricht, daß die Schweiz einen Entwurf eines neuen Straßenverkehrsgesetzes vorgelegt hat, bei dem sie sich an das österreichische Kraftverkehrsgesetz anzupassen sucht. Sie setzt das Höchstgewicht eines Lastzuges auf 22 t fest, während wir 24 t vorschlagen, geht also noch weiter, als wir es in unserer Vorlage zu tun beabsichtigen.

Die europäische Verkehrsministerkonferenz hat auf meinen Antrag das Thema der Abmessungen und Gewichte in ihre Beratungen und Verhandlungen aufgenommen. Ich bin davon überzeugt, daß die zukünftig zu erwartende internationale Regelung sich der unseren angleichen wird.

Ich glaube, meine sehr verehrten Herren, daß ich damit auf alle Einwendungen, die hier noch vorgebracht worden sind, eingegangen bin, und glaube auch, daß ich sie widerlegt habe.

(D) Die Bundesregierung hat sich in ihrer letzten Kabinettsitzung am Mittwoch mit dem Ergebnis der Beratungen der Ausschüsse des Bundesrats beschäftigt und hat ihren Beschluß, an ihrer Vorlage festzuhalten, nochmals bekräftigt. Ich darf Sie deshalb freundlichst bitten, dem Antrag des Landes Baden-Württemberg keine Folge zu geben, sondern gemäß den Vorschlägen des Bundestagsausschusses für Verkehr und Post die Angelegenheit zu verabschieden.

Daß es gut ist, daß wir hiermit endlich zu einem Ende kommen, brauche ich nicht mehr zu betonen. Wir werden erst dann Ruhe bekommen, wenn wir eine klare Entscheidung treffen. Daß eine wirkliche Beeinträchtigung derjenigen, die solche Fahrzeuge, wie sie später nicht mehr zugelassen werden sollen, heute besitzen, nicht eintritt, ergibt sich aus den längeren **Übergangsfristen bis 1960**. Wir sind der Auffassung, daß diese Übergangsfristen notwendig sind, um in schonender Weise das Privateigentum zu sichern. Wir sind aber auch der Meinung, daß es durchaus gut wäre, wenn wir mit dem Lauf dieser Fristen beginnen. Wir können sie nicht kürzer stellen, wenn wir nicht in die Gefahr kommen wollen, daß man uns vorwirft, wertvolles Material, das sich zur Zeit in Betrieb befindet, vorzeitig auszuschalten. So, wie die Fristen gestellt sind, kann der Übergang ohne Schwierigkeiten erfolgen, und er wird wirtschaftlich auch für die Betroffenen so sanft erfolgen, daß sie wirklich keine Einwendungen dagegen zu erheben haben, falls sie bereit sind, sich zu fühlen als ein Teil der Verkehrswirtschaft, die im Dienst des deutschen Volkes steht, und nicht eine Gruppe sein wollen, die am deutschen Volk verdienen will.

(A) **STEINHOFF** (Nordrhein-Westfalen): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Kollegen! Wir haben vorhin für den Antrag Baden-Württemberg auf Vertagung gestimmt, weil wir gern Zeit gewonnen hätten, um noch einmal diese komplizierte Materie besser überprüfen zu können, besonders angesichts der neuen Aufgaben, die uns auferlegt sind. Nachdem dieser Antrag aber abgelehnt worden ist und wir der Meinung sind, daß das Gesetz ein Ganzes sein muß und wir das Zustandekommen nicht von zufälligen Mehrheiten bei Einzelabstimmungen abhängig machen möchten, werden wir uns bei der Abstimmung über den Antrag von Baden-Württemberg der Stimme enthalten.

Präsident von **HASSEL**: Wir treten in die Abstimmung ein.

Die Ziffer I des Antrags Nr. 47/2/56 auf Absetzung von der Tagesordnung ist erledigt.

Ich darf Sie bitten, nunmehr die BR-Drucks. Nr. 47/1/56 und 47/2/56 zur Hand zu nehmen. Wir stimmen zunächst über die Ausschlußempfehlungen ab, und zwar zuerst über lfd. Nr. 1. Wer zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. — Das ist die Mehrheit.

Nr. 2! — Angenommen!

Wir müssen jetzt hier den Antrag von Baden-Württemberg auf Nr. 47/2/56 unter dem Abschnitt II einschalten, und zwar zunächst die Nummern 1 a und 1 b zusammen. Wer zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Abgelehnt!

Wir kommen jetzt zur Empfehlung auf BR-Drucks. 47/1 unter Nr. 3. Wer zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. — Das ist die Mehrheit.

(B) Nr. 4! — Angenommen!

Dann kommen wir aus dem Antrag des Landes Baden-Württemberg auf BR-Drucks. Nr. 47/2/56 zu Ziff. 2 e. — Abgelehnt!

Ziff. 3! — Abgelehnt!

Ich rufe dann auf aus der Ausschlußempfehlung auf BR-Drucks. Nr. 47/1/56, die ich nun nachzusehen bitte, die Ziff. 5. — Angenommen!

Ziff. 6! — Angenommen!

Ziff. 7! — Angenommen!

Jetzt müssen wir wieder zurückkehren zu dem Antrag des Landes Baden-Württemberg auf BR-Drucks. Nr. 47/2/56, und zwar zu Ziff. 4, die eine ganze Reihe von Änderungen beinhaltet.

(Zuruf.)

— Das ist überholt.

Ich rufe dann auf aus der Ausschlußempfehlung auf BR-Drucks. Nr. 47/1/56 die lfd. Ziff. 8 a. — Angenommen!

Ziff. 8 b — Angenommen!

Ziff. 8 c! — Angenommen!

Ziff. 8 d ist durch Annahme von Ziff. 6 mit angenommen.

Ziff. 8 e! — Angenommen!

Ziff. 9! — Angenommen!

Ziff. 10! — Angenommen!

Ziff. 11! — Angenommen!

Ziff. 12! — Angenommen!

(C) Ich stelle fest, daß der Bundesrat beschlossen hat, der Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung — StVZO — und der Straßenverkehrs-Ordnung — StVO — (Abmessungen und Gewichte) nach Maßgabe der soeben angenommenen Änderungen gemäß Art. 80 Abs. 2 GG zuzustimmen.

Ich rufe auf Punkt 11 der Tagesordnung:

Voranschlag der Deutschen Bundespost für das Rechnungsjahr 1956 (BR-Drucks. Nr. 60/56).

Von einer Berichterstattung kann abgesehen werden. — Der Ausschuß für Verkehr und Post empfiehlt, von dem Voranschlag Kenntnis zu nehmen. — Das Wort wird nicht gewünscht. Dann stelle ich fest, daß der Bundesrat von dem Voranschlag der Deutschen Bundespost für das Rechnungsjahr 1956 gemäß § 17 Abs. 5 des Postverwaltungsgesetzes Kenntnis genommen hat.

Wir treten ein in die Beratung des Punktes 12 der Tagesordnung:

Nachtrag zum Wirtschaftsplan der Deutschen Bundesbahn für das Geschäftsjahr 1955 (BR-Drucks. Nr. 59/56).

Wir können hier ebenfalls auf eine Berichterstattung verzichten. — Der Nachtrag zum Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 1955 ist im Ausschuß für Verkehr und Post ausführlich erörtert worden. — Ich sehe keine Wortmeldung und stelle daher fest, daß der Bundesrat von dem Nachtrag zum Wirtschaftsplan der Deutschen Bundesbahn für das Geschäftsjahr 1955 gemäß § 30 Abs. 4 des Bundesbahngesetzes Kenntnis genommen hat.

Wir kommen zum letzten Punkt der Tagesordnung, Punkt 13:

Ernennung des Senatspräsidenten beim Bundesgerichtshof Max Güde zum Oberbundesanwalt (BR-Drucks. Nr. 73/56).

Eine Berichterstattung ist nicht notwendig. — Der Rechtsausschuß empfiehlt, dem Ernennungsvorschlag zuzustimmen. Wer dem Ernennungsvorschlag zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Ich stelle fest, daß der Bundesrat mit Mehrheit beschlossen hat, dem Vorschlag zur Ernennung des Senatspräsidenten beim Bundesgerichtshof Max Güde zum Oberbundesanwalt gemäß § 149 des Gerichtsverfassungsgesetzes in der Fassung des Gesetzes vom 12. September 1950 zuzustimmen, und zwar bei Enthaltung von Hessen, Nordrhein-Westfalen

(Zuruf)

und Bayern.

Meine Herren! Wir sind am Ende der 155. Sitzung des Deutschen Bundesrates in Berlin angekommen. Ich berufe die nächste Sitzung des Deutschen Bundesrates ein auf den kommenden Freitag, 23. März 1956, nach Bonn und schließe die heutige Sitzung.

(Ende der Sitzung 12.37 Uhr.)