

SPD demokratischer pressediens

P/XXVI/86

6. Mai 1971

Der Bundestag muß politischer werden

Konzentration auf die wesentlichen Aufgaben
nötig

Von Dr. Hans Apel MdB

Stellv. Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion

Seite 1 / 36 Zeilen

Rückschlag für Rainer Barzel

Aufschlußreiche Abstimmung in der CDU/CSU-
Fraktion

Seite 2 / 42 Zeilen

Höhere Achslasten nicht zu verantworten

Der Straßenbau wird zum Sorgenkind unserer
Gesellschaft

Von Ernst Haar SPD-MdB

Mitglied des Verkehrsausschusses des Bundes-
tages

Seite 3 / 43 Zeilen

Sonderbeilage: "Frau und Gesellschaft"

Der Bundestag muß politischer werden

Konzentration auf die wesentlichen Aufgaben nötig

Von Dr. Hans Apel MdB

Stellv. Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion

Das Grundgesetz soll auf Herz und Nieren überprüft werden. Eine entsprechende Enquête-Kommission hat ihre Arbeit aufgenommen. Sie hat sich eine umfassende Aufgabe gestellt, denn in vielen Bereichen unseres politischen Lebens sowie in der Wirkungsweise und dem Zusammenspiel der staatlichen Institutionen zeigen sich Verspannungen, die nach einer Reform rufen.

Der Deutsche Bundestag muß insbesondere ein vitales Interesse daran haben, seine politische Position im Willenbildungsprozeß der Bundesrepublik zu stärken. Dazu ist vor allem eine eingehende Überprüfung der grundgesetzlich festgelegten Befugnisse des Parlaments erforderlich. Der SPD-Abg. Hugo Collet hat vor einigen Tagen darauf hingewiesen, daß es ihm unmöglich gewesen war, die Vorlage zum Thema "Weltpostverein" durchzuarbeiten, und daß er deshalb bei der Endabstimmung im Plenum des Bundestages weder zustimmen noch dagegenstimmen könne. Er werde sich also an der Abstimmung nicht beteiligen.

In der Tat erhalten die Bundestagsabgeordneten viel zu viel Papier, über das sie befinden sollen, obwohl sie gar nicht alles haben prüfen können. Doch das ist eigentlich nicht unser Kernproblem, denn viele der Vorlagen im Bundestag sind völlig unproblematisch und damit politisch irrelevant. Sie laufen eben so durch, weil das das Reglement verlangt.

Das kann verändert werden, ohne daß dadurch dem Parlament etwas verloren geht. Es könnte Geld und Zeit gespart werden. Dafür müßten dem Deutschen Bundestag allerdings in anderen Bereichen echte Zustimmungs- und Mitwirkungsrechte zusätzlich gegeben werden. Es ist z.B. unerträglich, daß über das "Volksgesetz", so Bundesverkehrsminister Leber, also die neue Straßenverkehrsordnung, die Technokraten des Ministeriums unter Mitwirkung des Bundesrates entscheiden und die Forderungen der Parlamentarier nach ihrem Gutdünken behandeln, während gleichzeitig die Parlamentarier über Vorlagen von der Qualität wie der zum Weltpostverein entscheiden müssen.

Das Bonner Parlament muß sich auf seine wesentlichen Aufgaben konzentrieren können, sie dann aber auch vollverantwortlich wahrnehmen. Dazu muß auch die Enquête-Kommission neue Wege aufzeigen.

(~/ex/6.5.1971/bgy)

+ + +

Rückschlag für Rainer Barzel

Aufschlußreiche Abstimmung in der CDU/CSU-Fraktion

Während die gespannte Aufmerksamkeit der deutschen und internationalen Öffentlichkeit in diesen Tagen von den Vorgängen auf den Weltdevisenmärkten und von den in Kürze zu erwartenden Entscheidungen der Bundesregierung zur Währungsstabilität beansprucht wird, hat sich innerhalb der CDU-Bundestagsfraktion ein Schauspiel vollzogen, das ein bezeichnendes Schlaglicht auf die innere Verfassung dieser Oppositionspartei wirft. Zur Entscheidung stand die im Rahmen der kleinen Parteireform vorgesehene Verringerung des Fraktionsvorstandes von der derzeitigen Mammutgröße von 66 auf 39 Mitglieder. Darauf bestanden besonders die jüngeren CDU-Bundestagsabgeordneten; das wollte aber auch der CDU-Fraktionsvorsitzende Dr. Rainer Candidus Barzel als Taktiker, um durch die Verkleinerung des schwerfälligen Vorstandsapparates eine stärkere Konzentration zu erreichen, die ihm mehr Profil und Führungskraft verliehen hätte. Aber gegen dieses Vorhaben entwickelten sich starke Widerstände, und die kleine Parteireform fiel buchstäblich ins Wasser. Ein Antrag, es bei den gegenwärtigen Supergremien zu belassen, bekam mit 99 Stimmen die Mehrheit, nur 50 Stimmen waren dagegen, sieben Unions-Parlamentarier enthielten sich eines Votums. Dr. Barzel mußte eine für ihn und seine Stellung doch recht schmerzliche Niederlage hinnehmen.

Dieser interne Vorgang hat schon im Hinblick auf das Jahr 1973, dem Jahr der siebenten Bundestagswahlen, seine Bedeutung. Er widerspiegelt nicht nur Kämpfe und Rivalitäten und Intrigen innerhalb der CDU-Führung auf allen Ebenen, die zudem an Bitternis und Schärfe zunehmen, er zeigt auch, daß in diesem Ringen um Parteivorsitz und Kanzlerkandidatur Dr. Barzel zunehmend Positionsverluste in Kauf nehmen muß. Wäre dieser Antrag auch noch mit der Benennung von Kandidaten für den beabsichtigten kleineren Vorstand verbunden gewesen, wäre das nach außen hin noch deutlicher geworden. Dieses Risiko ging Dr. Barzel schon gar nicht ein, er scheute es. So bleibt es beim alten Zustand.

Der dünne Ausweg aus dem peinlichen Dilemma, den die bis 1973 verschobene Eintrocknung des Riesen-Fraktionsvorstandes bringen soll, ist für alle Reformer vor allem in der CDU ein müder Trost. Außerdem ist diese Festlegung auf zwei Jahre hinaus alles andere als eine überzeugende Aussage für das demokratische Selbstverständnis der Oppositionsfraktion, die sich jetzt selbst Mut mit der Erklärung einzureden beginnt, daß sie ihre Aufgabe bisher gut gemacht habe. Der Verschiebungs-Trick ist kein Pluspunkt für Dr. Barzel, der, und damit wird das ganze zur Farce, im übrigen der eigentliche Initiator der jetzt so schöne erledigten Reformabsichten gewesen war. (ex/ee/6.5.1971/ks)

Höhere Achslasten nicht zu verantworten

Der Straßenbau wird zum Sorgenkind unserer Gesellschaft

Von Ernst Haar SPD-MdB

Mitglied des Verkehrsausschusses des Bundestages

Die Motorisierungswelle hat sich zu einer der großen Herausforderungen entwickelt, der sich Gemeinden und Städte, Land und Bund gegenübersehen. Selbst riesige Investitionen verhindern nicht, daß sich die Schere zwischen gebauter Straßenfläche und der Zahl der Kraftfahrzeuge weiter öffnet. Der Straßenbau ist zum Sorgenkind unserer Gesellschaft geworden.

Während der hohe Kraftfahrzeugbestand große Anforderungen an die Quantität im Straßenbau stellt, verlangen hohe Geschwindigkeiten der Pkws und der Trend zum schweren Fahrzeug bei den Lkws erste Qualität der Straßenbautechnik, was zugleich immer mehr Geld erfordert. Ein nicht zu verkennendes Problem für die technische Ausgestaltung, d.h. die notwendige Dimensionierung der Straßen, stellen die durch die Straßenverkehrszulassungsordnung vorgeschriebenen Achslasten und ihr Anteil am Gesamtverkehr dar. Insbesondere der Schwerlastverkehr mit seinen hohen Achslasten führt zu einem starken Verschleiß der Straßen.

Automobilindustrie und Straßentransportgewerbe fordern seit längerer Zeit eine Anhebung der bisher in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Werte für das Gesamtgewicht von Last- bzw. Sattelzügen sowie der Achslasten.

Bevor man aber solche Forderungen realisieren will, sollte man sich auch die negativen Auswirkungen vor Augen führen. Erfahrungen in Frankreich haben gezeigt, daß die dort zulässigen höheren Achslasten zu großen Straßenschäden führen, die vor allem auf schwere Fahrzeuge mit einer Achslast von mehr als sieben bis zehn Tonnen zurückzuführen sind. Berücksichtigt man noch, daß die zugelassene Höchstachslast oft erheblich überschritten wird, so ist das Ergebnis eine Abnutzung der Straßendecken, die fast ausschließlich dem Schwerlastverkehr zuzuschreiben ist. Wenn man bedenkt, in welchem starken Maße der Straßenverschleiß durch die hohen Achslasten überproportional zunimmt, ist eine Verkürzung der Lebensdauer der Straßen aufgrund einer möglichen Achslasterhöhung nicht zu verantworten. Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen im Ausland haben gezeigt, daß die höheren Investitionskosten für einen auf höhere Achslasten abgestellten Straßenbau in keinem Verhältnis zu den wirtschaftlichen Vorteilen der betroffenen Verkehrsunternehmen stehen.

Wir können daher in der Bundesrepublik eine Anhebung der höchstzulässigen Achslasten nicht ins Auge fassen. Eine solche Maßnahme kann nicht verantwortet werden, weil der mit wissenschaftlicher Prägnanz nachgewiesene Schaden durch eine enorme Verkürzung der Lebensdauer unserer Straßen schließlich von der Allgemeinheit zu tragen wäre. (-/ee/6.5.1971/bgy)

+ + +