

Für das Nachschlagewerk
für VGR Sachen!

Gesetz: Art 12, 2, 19 GG; § 7 Güterfernverkehrsgesetz;
Verordnung über die Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge
für Güterfernverkehr vom 26. Juni 1951.

Rechtssatz: Soweit § 7 Abs 1 Güterfernverkehrsgesetz die Ge-
nehmigung zum Güterfernverkehr davon abhängig
macht, daß die Zuverlässigkeit des Unternehmers
und die Sicherheit des Betriebes gewährleistet
sind, verstößt er nicht gegen das Grundgesetz.
Die weitergehende Bestimmung des § 7 Abs 1 sowie
§ 7 Abs 2 des Gesetzes und die Verordnung über
die Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge im Güterfern-
verkehr vom 26. Juni 1951 sind verfassungswidrig.
Die Genehmigung darf also nicht von der Leistungs-
fähigkeit des Betriebes und von dem öffentlichen
Verkehrsbedürfnis abhängig gemacht werden, ein
numerus clausus ist unzulässig.

Aktenzeichen: VRG 2/52

Stellungnahme vom 10. März 1952

IG Essen - 13 Ns 41/51

Bundesgerichtshof

Karlsruhe, den 10. März 1952

I. Zivilsenat

~~Der Berichterstatter~~

VRG 2/52

An den

Herrn Vorsitzenden des
Ersten Senats des
Bundesverfassungsgerichtshofs

K a r l s r u h e

Betr.: Vorlage des Landgerichts in Essen an das Bundes-
verfassungsgericht nach Art 100 Abs 1 GG in Ver-
bindung mit §§ 13 Ziff 11; 14; 80 BVG -
13 NR 41/51 5 Ds 97/50.

Der Kraftfahrer August R [REDACTED] hatte beim Re-
gierungspräsidenten in M [REDACTED] zunächst beantragt, ihm
die Genehmigung zum allgemeinen Güterfernverkehr zu er-
teilen. Der Antrag ist durch Bescheid des Regierungs-
präsidenten vom 22. Dezember 1949 abgelehnt worden.
Die hiergegen von R [REDACTED] eingelegte Beschwerde hat der
Verkehrsminister des Landes N [REDACTED]-W [REDACTED] durch
Bescheid vom 19. Januar 1950 zurückgewiesen. Eine hier-
gegen erhobene Gegenvorstellung R [REDACTED] hat der Verkehrs-
minister am 3. April 1950 abgelehnt. Bereits zuvor am
7. März 1950 hatte R [REDACTED] neu beim Regierungspräsidenten
beantragt, ihm die Genehmigung für den sogenannten
Bezirksgüterfernverkehr (also für Fahrten im Umkreis
bis zu 150 km) zu erteilen. Diesen Antrag hat der Re-
gierungspräsident am 5. August 1950 abgelehnt, die
gegen den Bescheid eingelegte Beschwerde hat der Ver-
kehrsminister am 11. Dezember 1950 zurückgewiesen.

R. hat gegen die Versagung der Genehmigung keine Klage beim Landesverwaltungsgericht angestrengt.

Die Staatsanwaltschaft hat gegen R. Anklage wegen Vergehens gegen §§ 1, 36 des Güterfernverkehrsgesetzes erhoben, weil R. in der Zeit vom 7. September 1949 bis zum 5. August 1950 ohne eine Genehmigung zu besitzen, Güterfernverkehrsfahrten ausgeführt habe. Das Amtsgericht in D. hat R. mit der Begründung freigesprochen, es sei ihm nicht zu widerlegen, daß er geglaubt habe, ihm sei mündlich eine Genehmigung erteilt worden. Gegen das Urteil hat die Staatsanwaltschaft Berufung eingelegt. Vor der Strafkammer hat der Angeklagte zugegeben, er habe Güterfernverkehrsfahrten auch noch ausgeführt, nachdem seine Beschwerde zurückgewiesen worden sei. Die Strafkammer des Landgerichts in Essen hält einen mindestens fahrlässigen Verstoß gegen das erwähnte Gesetz für gegeben. Sie verneint jedoch die Rechtsgültigkeit des Gesetzes, insbesondere der Strafbestimmung des § 36. Sie ist der Rechtsansicht, das Gesetz verstoße gegen das Grundrecht der freien Berufswahl (Art 12 Abs 1 Satz 1 GG) und sei deshalb nichtig. Die Strafkammer meint, R. müsse deshalb wegen Fehlens einer rechtsgültigen Strafbestimmung freigesprochen werden. Sie hat daher gemäß Art 100 GG das Strafverfahren ausgesetzt, um die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichtes einzuholen.

Der Zweite Strafsenat des Oberlandesgerichts in Hamm vertritt in seiner Weiterleitungsverfügung vom 30. Januar 1952 die Rechtsauffassung, das Gesetz sei mit Ausnahme seines § 7 Abs 2, der bestimmt, die Geneh-



migung sei zu versagen, wenn kein öffentliches Verkehrsbedürfnis vorliege, nicht verfassungswidrig.

Der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs nimmt wie folgt Stellung:

I. Voraussetzung für eine Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts über die Verfassungsmäßigkeit eines Gesetzes ist u.a., daß es auf die Gültigkeit der betreffenden gesetzlichen Bestimmungen bei der Entscheidung des Gerichts, das sich an das Bundesverfassungsgericht wendet, ankommt (Art 100 GG, § 80 Abs 1 und 2 BVGG). Das ist hier der Fall, soweit die §§ 1, 7, 36 des erwähnten Gesetzes in Rede stehen. Im § 1 ist das Recht zur Beförderung im Güterfernverkehr von einer Genehmigung abhängig gemacht. § 7 des Gesetzes enthält die Voraussetzungen für die Erteilung der Genehmigung. § 36 des Gesetzes enthält die Strafvorschrift. Sind die Bestimmungen der §§ 1, 7 verfassungswidrig, so entfällt damit die Möglichkeit der Bestrafung.

II. Der Güterfernverkehr ist in Deutschland zuerst durch die 3. Verordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen vom 6. Oktober 1931 im 5. Teil Kapitel V unter III RGBI 1931 Teil I S 537 ff 5607 geregelt worden. In dieser Verordnung war die Erteilung der Genehmigung nur von der Gewähr für die Sicherheit des Betriebes abhängig gemacht. Das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934 (Neufassung vom 6. Dezember 1937) bestimmte dagegen bereits im § 9, daß die nach § 2 erforderliche

Genehmigung nur erteilt werden dürfe, wenn der Antragsteller zuverlässig sei, die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des Betriebes gewährleistet seien und das Unternehmen den Interessen des öffentlichen Verkehrs nicht zuwiderlaufe. Ferner ordnete § 9 Abs 2 PVG an, die Genehmigung sei zu versagen, wenn kein Bedürfnis vorliege. In dem Güterfernverkehrsgesetz vom 26. Juni 1935, das an die Stelle der entsprechenden Bestimmungen der erwähnten Verordnung vom 6. Oktober 1931 getreten ist, ist im § 7 bestimmt, daß die Genehmigung nur erteilt werden darf, wenn der Unternehmer zuverlässig ist und wenn die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebes gewährleistet sind, und daß sie zu versagen ist, wenn kein volkswirtschaftliches Bedürfnis vorliegt. Das vom Wirtschaftsrat beschlossene Güterfernverkehrs-Änderungsgesetz vom 2. September 1949, dessen § 7 durch das Gesetz vom 27. Februar 1952 (BGBl 1952, 122) neu gefaßt ist, passte das Gesetz vom 26. Juni 1935 im wesentlichen den durch den Zusammenbruch und die Anordnungen der Militärregierung veränderten Verhältnissen an. Es hat aber die Genehmigungspflicht beibehalten, im § 7 Abs 2 des Gesetzes sind jedoch die Worte "volkswirtschaftliches Bedürfnis" durch die Worte "öffentliches Verkehrsbedürfnis" ersetzt worden. Das Gesetz vom 2. September 1949 und damit das ganze Güterfernverkehrsgesetz sollte an sich bereits am 30. Juni 1950 außer Kraft treten. Seine Geltungsdauer ist aber mehrfach verlängert worden, zuletzt durch das Gesetz zur Verlängerung der Geltungsdauer des Güterfernverkehrs-Änderungsgesetzes vom 13. März 1951 (BGBl 1951, 273) "bis zum Inkrafttreten

eines neuen Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen". Das geplante neue Gesetz ist bisher nicht erlassen worden. Durch die auf Grund des § 7 des Güterfernverkehrs-Änderungsgesetzes erlassene Verordnung über die Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge für Güterfernverkehr vom 26. Juni 1951 ist eine Höchstzahl der zuzulassenden Fahrzeuge für den Bund festgesetzt und bestimmt worden, welche Zahlen davon auf die einzelnen Länder entfallen. Der Gesetzgeber vertritt den Standpunkt, daß das Güterfernverkehrsgesetz vom 26. Juni 1935 in der Fassung vom 2. September 1949 nicht verfassungswidrig sei, sonst hätte er die Verlängerungsgesetze und das neue Änderungsgesetz vom 27. Februar 1952 nicht erlassen können.

III. Der Strafrichter hält, wie gesagt, die Gewerbe-freiheit durch das Güterfernverkehrsgesetz für verletzt. Diese war bereits in Art 151 Abs 3 der Weimarer Verfassung formell als Grundrecht anerkannt worden. Sie konnte damals aber allgemein durch Gesetz eingeschränkt werden und war es auch weithin. Jetzt erkennt Art 12 GG das Recht der freien Berufswahl als Grundrecht an. Das Wesen der Grundrechte im GG ist ein anderes als das der Grundrechte in der Weimarer Verfassung. Das ergeben die Artikel 1 Abs 3, 19 Abs 1 und 2, 20 Abs 3 GG eindeutig. Nach Art 12 Abs 1 Satz 1 GG haben alle Deutschen das Recht, den Beruf frei zu wählen. Nach Art 12 Abs 1 Satz 2 GG kann die Berufsausübung durch Gesetz geregelt werden. Unter "Beruf" ist sinngemäß auch ein "Gewerbe" zu verstehen; denn Beruf ist der Oberbegriff, unter den auch Gewerbe fallen. (So auch Fröhler in Landmann-

Rohmer Komm zur Gewerbeordnung 10. Aufl Einleitung zu II Gewerbefreiheit und Grundgesetz S 22 ff und die allgemeine Auffassung in Rechtsprechung und Schrifttum.) Daß Art 55 Abs 2, 66 GG Beruf und Gewerbe nebeneinander stellen, besagt nichts entscheidendes gegen die dem Sinn des Gesetzes entsprechende Auslegung, daß unter Beruf in Art 12 GG auch Gewerbe zu verstehen sind. Der Güterfernverkehr ist ein besonderes Gewerbe und nicht nur eine Ausübungsart eines allgemeinen Transportgewerbes, so daß es auf die Frage, wie weit er im letzteren Falle eingeschränkt werden könnte, nicht ankommt. (Wessel RDK 1950, 60). Es besteht für den Bund und die Bundesbahn auch kein Monopol für die Beförderung von Gütern. Daher braucht auch auf die Frage, inwieweit der Monopolcharakter gewisser staatlicher Betriebe die Gewerbefreiheit einzuschränken vermag, nicht eingegangen zu werden (Naumann JZ 1951, 423 ff 4327).

Somit ist Art 12 GG näher zu prüfen. Die Fassung des Art 12 GG (freie Berufswahl) hat Anlaß zu zahlreichen Streitfragen gegeben. Insbesondere ist in Rechtsprechung und Schrifttum umstritten, ob und in welchem Umfange Art 12 GG es noch zuläßt, die Aufnahme bestimmter Berufe von gewissen Voraussetzungen abhängig zu machen und ob für bestimmte Berufe ein numerus clausus eingeführt werden darf, wie dies für den Güterfernverkehr durch die erwähnte Verordnung vom 26. Juni 1951 geschehen ist (vgl Naumann JZ 1951, 423 ff; Kleinrahm DV 1949, 537 ff; Krüger DVBl 1950, 626; Friesenhahn NJW 1949, 701 ff; v.d.Heide BB 1950, 484 ff; Reuß NJW 1951, 777 ff; Landmann-Rohmer Komm zur Gewerbeordnung Einlei-

tung zu II S 22 ff; Schierholt DV 1950 S 69 ff; Sieg DVBl 1950, 197 ff; Uber JUV 1950, 193 ff; Thoma AöR 75, 365 ff; von Mangold AöR 75, 277 ff; von Mangold Komm zum GG Art 12, Bonner Komm zu Art 2, 12 GG; OVG Hamburg MDR 1950, 569, 570, 695; MDR 1951, 376; DVBl 1950, 732; DVBl 1951, 385; ^{OVG} Münster DVBl 1951, 376, 764; OVG Lüneburg DVBl 1951, 186, 381; OVG Tübingen DVBl 1950, 212; Württ.-Bad. VGH DVBl 1950, 754; DVBl 1944, 444, 447). Des weiteren herrschen im Schrifttum auch Meinungsverschiedenheiten darüber, ob Art 12 GG (freie Berufswahl) nur ein Ausfluß des in Art 2 GG (allgemeines Persönlichkeitsrecht) verankerten Rechts auf die freie Entfaltung der Persönlichkeit ist und ob daraus folgt, daß das Recht der freien Berufswahl nur den in Art 2 GG vorgesehenen Einschränkungen unterliegt. Zu der Frage, in welchem Verhältnis Art 12 GG und Art 2 GG zueinander stehen, braucht indessen hier nicht Stellung genommen zu werden. Die Entscheidung, ob und gegebenenfalls inwieweit die Bestimmungen über die Genehmigungspflicht im Güterfernverkehrsgesetz und die Verordnung vom 26. Juni 1951 gegen das Grundgesetz verstoßen, hängt von dieser Frage nicht ab, wie im folgenden ausgeführt werden wird.

1) Betrachtet man das Recht der freien Berufswahl nicht nur als Ausfluß des allgemeinen Persönlichkeitsrechts aus Art 2 GG, sondern als ein selbständiges, allein in Art 12 GG verankertes Recht, so ergeben sich auch dann gewisse Einschränkungen in der Berufswahl. Bestimmten Berufen ist es wegen der besonderen Gefahren, die ihre Ausübung mit sich bringt oder wegen der besonderen Kenntnisse, die ihre Ausübung verlangt, wesenseigen,

daß nur der sie wählen kann, der die für ihre Ausübung nötigen Voraussetzungen besitzt. Das geht aus dem Grundgesetz selbst hervor. Das zeigt sowohl Art 79 Ziff 19 GG, der von der Zulassung zu ärztlichen und anderen Heilberufen und zum Heilgewerbe spricht, wie auch Art 12 Abs 1 Satz 2 GG, nach dem die Ausübung des Berufs durch Gesetz geregelt werden kann. Aus dem Wesen bestimmter Berufe, wie z.B. der Heilkunde oder der Führung von Bahnen, Kraftfahrzeugen und Schiffen, ergibt sich, daß bereits die Aufnahme der Ausübung dieser Berufe an gewisse Voraussetzungen geknüpft werden muß, wenn nicht die Rechte Dritter auf Leben und körperliche Unversehrtheit gefährdet werden sollen. Bei solchen Berufen ist es, wie sich bereits aus einer sinngemäßen Auslegung der beiden Sätze des Art 12 Abs 1 GG in ihrem Zusammenhange ergibt, zulässig, schon die Voraussetzungen für ihre Aufnahme gesetzlich zu regeln; denn es wäre hier sinnwidrig, die Aufnahme der Berufe als solcher zwar zu gestatten und dann erst die Ausübung zu untersagen, weil die nötigen Voraussetzungen für die Ausübung fehlen. Die sich aus dem Wesen bestimmter Berufe ergebenden Einschränkungen finden jedoch ihre eng zu ziehende Grenze in Art 19 Abs 2 GG. Die Beschränkungen dürfen das Grundrecht der freien Berufswahl in seinem Wesen nicht antasten. Prüft man den § 7 des Güterfernverkehrsgesetzes und die Verordnung vom 26. Juni 1951 unter den dargelegten Gesichtspunkten, so ergibt sich, daß § 7 Abs 1 des Gesetzes nicht gegen Art 12 GG verstößt, soweit er bestimmt, die Genehmigung dürfe nur erteilt werden, wenn der Unternehmer zuverlässig und die Sicherheit des Betriebes gewährleistet sei. Dagegen ist die weitere Bestimmung des § 7

Abs 1 des Gesetzes, daß die Genehmigung ferner nur erteilt werden dürfe, wenn die (wirtschaftliche) Leistungsfähigkeit des Betriebes gewährleistet sei, verfassungswidrig. Außerdem verstoßen § 7 Abs 2 des Gesetzes und die Verordnung vom 26. Juni 1951 gegen das Grundgesetz.

Die Rechtsgültigkeit des § 7 Abs 1 des Gesetzes in dem oben gekennzeichneten Umfange ergibt sich aus folgenden Erwägungen: Jeder Kraftfahrzeugverkehr bringt bereits, insbesondere durch die erhebliche Geschwindigkeit, die bei ihm entwickelt wird, Gefahren für die Allgemeinheit mit sich, wie die Unfallzahlen beweisen. Deshalb ist in § 4 StVZO der Führerscheinzwang eingeführt, sind ferner in § 7 StVZO bestimmte Mindestalter für Kraftfahrzeugfahrer vorgeschrieben und enthalten §§ 18, 19 StVZO eingehende Bestimmungen über die Prüfung von Fahrzeugen auf ihre Betriebssicherheit. Alle diese Vorschriften können sich mittelbar als Berufsbeschränkung auswirken. Sie sind trotzdem nicht verfassungswidrig, sondern stehen mit Art 12, 19 GG im Einklang. Die über die erörterten allgemeinen Vorschriften hinausgehende besondere Konzessionspflicht für den Güterfernverkehr rechtfertigt sich im Rahmen der oben dargelegten Einschränkungen daraus, daß sie zum Schutze Dritter geboten ist. Der Güterfernverkehr beherrscht, namentlich nachts, die Fernverkehrsstraßen. Die großen Lastkraftzüge, die auf den auch von anderen Verkehrsteilnehmern benutzten Straßen verkehren, bringen, wie die zahlreichen schweren Unfälle lehren, schon durch ihre Breite und Länge und das nicht seltene Schleudern der Anhänger weit stärkere Gefahren als der allgemeine Kraftfahrzeug-

personenverkehr für Dritte mit sich. Die Gefahren des Güterfernverkehrs ähneln im gewissen Umfange denen des Eisenbahnverkehrs. Ihnen muß nach Möglichkeit vorgebeugt werden. Zur Wahrung des Rechtes Dritter für Leben und körperliche Unversehrtheit ist es deshalb zulässig, eine Genehmigungspflicht für den Güterfernverkehr einzuführen und die Erteilung der Genehmigung davon abhängig zu machen, daß die persönliche Zuverlässigkeit des Unternehmers und die Sicherheit des Betriebes gewährleistet ist. Wird aber auf Grund der in dieser Richtung von den zuständigen Behörden vorzunehmenden Prüfungen festgestellt, daß die Zuverlässigkeit des Unternehmers und die Sicherheit des Betriebes gegeben ist, so ist damit der erforderliche Schutz für das Leben und die körperliche Unversehrtheit Dritter geschaffen.

Daraus folgt aber weiter, daß es verfassungswidrig ist, die Genehmigung von weiteren Voraussetzungen abhängig zu machen. Wenn § 7 Abs 1 des Gesetzes über die Gewährleistung der persönlichen Zuverlässigkeit des Unternehmers und der Sicherheit des Betriebes hinaus noch eine Gewährleistung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Betriebes vorschreibt, so greift er damit unter Verstoß gegen Art 19 Abs 2 GG, also unzulässig, in den Wesensgehalt des Grundrechts ein. Wäre es dem Staat gestattet, die Aufnahme des Güterfernverkehrsgewerbes von der Gewährleistung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Betriebs abhängig zu machen, so würde es dadurch einem erheblichen Teil namentlich jüngerer Bewerber trotz Befähigung und Zuverlässigkeit unmöglich gemacht, dieses Gewerbe überhaupt zu ergreifen. Das hätte

zur Folge, daß der Güterfernverkehr im Ergebnis nur besonders kapitalkräftigen Unternehmen offenstehen würde. Das zeigt, daß die erörterte Einschränkung das Grundrecht verletzt. Ebenso wenig wie das Erfordernis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit mit dem Grundrecht der Gewerbefreiheit in Einklang zu bringen ist, ist es mit diesem vereinbar, die Erteilung der Genehmigung von einem öffentlichen Verkehrsbedürfnis abhängig zu machen. Der Zweck der Bestimmung des § 7 Abs 2 des Gesetzes kann nur der sein, die Bundesbahn und die bereits bestehenden Güterfernverkehrsbetriebe vor einer zu starken Konkurrenz zu schützen. Ein solcher Schutz widerspricht aber dem Grundsatz der Gewerbefreiheit, der gerade bezweckt, das freie Spiel der Kräfte zu fördern. Mit dem Grundrecht der Gewerbefreiheit ist aus den gleichen Erwägungen ferner vor allem die Einführung des numerus clausus auf dem Gebiet des Güterfernverkehrs nicht zu vereinbaren. Denn diese Maßnahme bezweckt wiederum im Güterfernverkehr die Konkurrenz zur Sicherung der Wirtschaftsfähigkeit der Bundesbahn und der bestehenden Unternehmen einzuschränken. Solche Schutzmaßnahmen stehen aber zu dem Wesen der Gewerbefreiheit in Widerspruch und greifen deshalb das Grundrecht in seinem Wesen an. Somit ergibt sich bereits aus Art 12, 19 GG, daß die Bestimmung des § 7 des Güterfernverkehrsgesetzes in dem umschriebenen Umfange nichtig ist und daß die Verordnung vom 26. Juni 1951 im vollen Umfange gegen das Grundgesetz verstößt. - Der Art 12 Abs (1) GG will die freie Berufswahl und die Gewerbefreiheit grundsätzlich und im größtmöglichen Umfang durch ein Grundrecht schützen. Was

bliebe von der Substanz dieses Grundrechtes übrig, wenn die Berufswahl von dem Nachweis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Wählenden oder von einem allgemeinen Bedürfnis oder gar von der mechanischen Schranke eines *numerus clausus* abhängig gemacht werden könnte?

2) Zu dem gleichen Ergebnis gelangt man, wenn man Art 12 GG nur als Ausfluß des Art 2 GG betrachten und die Beschränkungen der Gewerbefreiheit nur aus dieser Grundrechtsbestimmung entnehmen wollte. Geht man von Art 2 GG aus, so sind Einschränkungen nur insoweit zulässig, als das Recht der Gewerbefreiheit die Rechte anderer verletzt und gegen die verfassungsmässige Ordnung oder das Sittengesetz verstößt. Ein Verstoß gegen das Sittengesetz scheidet hier ohne weiteres aus. Was unter dem Ausdruck "verfassungsmässige Ordnung", der ausser in Art 2 u.a. auch in Art 20 Abs 3, 98 Abs 2 GG gebraucht wird, zu verstehen ist, ist im Schrifttum umstritten (vgl. von Mangoldt Komm zum GG S 97; Krüger DVBl 1950, 626; Naumann aaO). Art 98 GG spricht von den "Grundsätzen des Grundgesetzes" und von der "verfassungsmässigen Ordnung". Er stellt also die beiden Begriffe nebeneinander. Trotzdem werden unter "verfassungsmässiger Ordnung", wenn der Begriff nicht ganz verflüchtigt werden soll, nur die elementaren Verfassungsgrundsätze und die allgemeinen Regeln des Völkerrechts (Art 25 GG) verstanden werden können (so auch Krüger aaO, ähnlich Kleinrahm aaO, anders OVG Münster in DVBl 1951, 764). Keinesfalls kann man darunter die gesamte positive Rechtsordnung verstehen, weil sonst auf diesem Wege der vom Grundgesetz gewollte übergesetzliche Charakter seiner

Grundrechte verneint würde. Faßt man den Begriff "verfassungsmäßige Ordnung" in dieser engen Weise auf, so ergibt sich, daß ein nicht von einer Genehmigung abhängig gemachter, also freier Güterfernverkehr noch nicht gegen die verfassungsmäßige Ordnung verstoßen würde. Daher bleibt auch im Rahmen des Art 2 GG nur noch zu untersuchen, ob und inwieweit ein konzessionsfreier Güterfernverkehr Rechte Dritter verletzen würde. Hier kann im wesentlichen auf die obigen Ausführungen zu Art 12 GG verwiesen werden. Besonders hervorzuheben ist jedoch, daß in Art 2 GG nur "Rechte" anderer geschützt werden und nicht etwa schon "allgemeine Interessen" anderer. Eine Auslegung dahin, das Recht auf die freie Entfaltung der Persönlichkeit habe schon irgendwelchen Interessen anderer zu weichen, auch wenn sie von der Rechtsordnung noch nicht zu subjektiven Rechten bestimmter Rechtsträger verfestigt worden seien, nähme dem in Art 2 GG geschützten Allgemeinen Persönlichkeitsrecht jede Bedeutung; sie wäre gegenüber der Unzahl vorhandener, sich kreuzender Interessen praktisch undurchführbar und sie verstieße endlich gegen den Wortlaut des Art 2 GG. Als Rechte Dritter kommen hier nur die Rechte auf Leben und körperliche Unversehrtheit in Betracht. Zu ihrem Schutz ist es aber nach den obigen Darlegungen nur geboten, die Genehmigung von dem Erfordernis der Zuverlässigkeit des Unternehmers und der Gewährleistung für die Sicherheit des Betriebes abhängig zu machen. Weitere Beschränkungen lassen sich dagegen auch aus Art 2 GG nicht herleiten. Insbesondere ist das bloße Interesse der Bundesbahn an Fernhaltung des

Wettbewerbs des Güterfernverkehrs durch Art 2 GG nicht geschützt. Die gegenteilige Auffassung von Reuß (NJW 1951, 778) scheitert daran, daß, wie dargelegt, im Rahmen des Art 2 GG nicht allgemein öffentliche Interessen berücksichtigt werden dürfen, sondern nur "Rechte" Dritter.

Da im vorliegenden Fall aus Art 2 GG keine anderen Rechtsfolgen abzuleiten wären als aus Art 12 GG kann das Verhältnis dieser beiden Artikel zueinander dahinstehen.

Zusammenfassend ergibt sich, daß gegen die Verfassungsmässigkeit der im Güterfernverkehrsgesetz verordneten Konzessionspflicht im Grundsatz keine Bedenken bestehen, daß der § 7 des Gesetzes aber insoweit verfassungswidrig ist, als er die Erteilung der Genehmigung von weiteren Voraussetzungen abhängig macht, als von der Gewährleistung für die persönliche Zuverlässigkeit des Unternehmers und die Sicherheit des Betriebes. Aus diesen Erwägungen ergibt sich zugleich die Nichtigkeit der Verordnung vom 26. Juni 1951.

Weinkauff

Schmidt

Heidenhain

Wilde

Dr. Sauer