

TAGESPOLITIK - KOMMENTARE - AUSLANDSBERICHTE

P/XIX/112

Bonn, den 16. Juni 1964

Wir veröffentlichen in dieser Ausgabe:

Seite		Zeilen
1 - 2a	<u>Bonner Wirbelsturm</u> Zum Krach um den Wehrbeauftragten Heye	68
2 - 3	<u>Verkehrspolitische Versäumnisse</u> Wachsendes Chaos auf unseren Strassen Von F. Hofer, verkehrspolitischer Assistent der SPD-Bundestagsfraktion	89
3	<u>Einmalige Leistungsschau</u> Beispiele von Wohnen und Leben in modernen Städten	23
4 - 6	<u>Strassenverkehrssicherung - durch Strafvverschärfung?</u> Ein Gesetz, aus der Not geboren Von Hannsholz Bauer, MdB, Würzburg	127

* * *

Zur Zeit verantwortlich: Albert Exler

Bonner Wirbelsturm

Zum Krach um den Wehrbeauftragten Heye

ap - Für jeden Staat ist das Maß an Übereinstimmung zwischen dem Gefüge der Armee und dem der Gesellschaft ausserordentlich bedeutsam. Eine Diskrepanz zwischen Heeresverfassung und Staatsverfassung wird letztlich zu einer Machtprobe zwischen beiden führen. Gewiß, in einer Armee herrschen andere Prinzipien als im zivilen Leben, doch muß in grundlegenden Punkten ausreichende Übereinstimmung bestehen. Aus diesem Grunde gibt die in der Illustrierten "Quick" von dem Wehrbeauftragten des Bundestages, Vizeadmiral a.D. Heye, geübte Kritik Anlaß zu großer Besorgnis. Man wird dem Wehrbeauftragten als ehemaligen hohen Offizier keine einseitige Haltung gegen die militärischen Machtmittel des Staates vorwerfen können. Deshalb fällt seine Behauptung, es gebe bedenkliche Erscheinungen in der Bundeswehr, besonders ins Gewicht.

Maßnahmen, um diese Auswüchse zu verhindern, sind keinesfalls gegen die Landesverteidigung gerichtet, sondern zielen daraufhin, die Ablapsung des Militärapparats als Staat im Staate zu verhindern und den Bürger in Uniform zu seinem Recht zu verhelfen. Zur vorzüglichen Moral einer Truppe gehört das Bewußtsein ihrer Soldaten, für eine gute Sache zu kämpfen. Wie aber ist es um die Kampfmoral bestellt, wenn im Konfliktfall das Offizierkorps einer Armee die demokratische Verfassungsform mitverteidigen soll, obwohl Teile davon das Prinzip des Befehls und Gehorchens auch im zivilen Bereich verwirklicht sehen möchten? Ohne rückhaltloses Bekenntnis zur Demokratie ist die Bundeswehr gegenüber einem ideologisch gedrillten Gegner psychologisch in der Defensive. Wer Schikane mit der Härte der Ausbildung der Rekruten verwechselt wer die Bundeswehr der Kontrolle durch demokratische Institutionen zu entziehen und sie zum autoritären Aussenseiter unserer Gesellschaftsordnung zu machen versucht, erweist weder Verteidigungsbereitschaft, noch Verteidigungskraft einen Dienst. Im Gegenteil: zur modernen Ausrüstung einer Armee gehört das zeitgemäße Bewußtsein ihrer Soldaten.

Es könnten viele Beispiele zitiert werden, die von gutem Willen und vorbildlichem Verhalten vieler Offiziere und Unteroffiziere zeugen. Aufgabe ist es, den ewig Gestrigen in der Bundeswehr Schach zu bieten. Die Gefahr rechtzeitig erkennend, hatte das Parlament die Institution des Wehrbeauftragten zum Schutz der Grundrechte und als Hilfsorgan des Bundestages bei der parlamentarischen Kontrolle im

Grundgesetz verankert. Über ihre verfassungsrechtliche Stellung besteht bekanntlich keine einhellige Auffassung. Doch dieser Sachverhalt sollte Veranlassung geben, durch eine präzise Erklärung bessere Voraussetzungen für die Wirksamkeit des Wehrbeauftragten zu schaffen. Auf diese Weise könnte ihm auch der Bundestag eindeutig als Forum für Rede und Antwort erschlossen werden. Dem Wehrbeauftragten ein Höchstmaß an Wirksamkeit zu verschaffen, ist ein Gebot der Stunde.

Der "Fall Heye" wurde zum Politikum von großer Explosivkraft. Wer diesen Mann kennt, schätzt sein redliches Bestreben. Man mag darüber streiten, ob der Weg über eine illustrierte der richtige war, die deutsche Öffentlichkeit über unzweifelhaft vorhandene Gefahren und Übelstände in der Bundeswehr zu alarmieren. Die von dem Bundeswehrbeauftragten zitierten Fälle der Mißachtung von Grundrechten lassen sich weder wegdiskutieren, noch eignen sie sich zur Verharmlosung. Die Bundeswehr ist kein Tabu, das nicht angerührt werden darf, sie unterliegt, wie andere Bereiche des öffentlichen Lebens, der Kritik, und zwar dort, wo sie angebracht und notwendig ist. Niemand kann dem früheren Admiral Heye Pflichtgefühl und Verantwortungsbewußtsein absprechen. Er nahm und nimmt seine Aufgabe mit dem gebotenen Ernst wahr. Wenn er den Finger auf offene Wunden legt, gebührt ihm dafür Dank.

Die Reaktion der Unionsparteien und des aus ihren Reihen stammenden Bundesverteidigungsministers von Hassel entspricht dem Verhalten von Menschen, die sich nicht über offensichtliche Mißstände erregen können, aber Steine auf den werfen, der diese Mißstände aufdeckt und auf deren Abschaffung drängt. Die Institution des Wehrbeauftragten ist vielen lästig und unbequem. Sie möchten sie lieber abgeschafft wissen. Hier gilt es, vorzubeugen. Die Bundeswehr gehört dem ganzen deutschen Volk, und ihre innere Ordnung und deren Geist muß so beschaffen sein, wie es unser Grundgesetz, Produkt schrecklicher Erfahrungen, vorschreibt. Es scheint, daß die Kritiker Heyes von diesem Geist weniger angetan sind.

Verkehrspolitische Versäumnisse

Wachsendes Chaos auf unseren Strassen

Von F. Hofer,

verkehrspolitischer Assistent der SPD-Bundestagsfraktion

Die von der SPD-Bundestagsfraktion eingebrachte Große Anfrage zur Verkehrspolitik der Bundesregierung führte zu einer umfassenden Debatte im Bundestag. Anlaß für die sozialdemokratische Initiative war insbesondere die durch Rechtsverordnung der Bundesregierung veranlaßte Neuzulassung von 3 000 zusätzlichen Lastkraftwagen im gewerblichen Güterfernverkehr und die von den Koalitionsparteien im Bundestag angestrebte Senkung der Beförderungssteuer im Werkfernverkehr. Beide Maßnahmen führen zu einer erheblichen Erhöhung der bereits ausreichend vorhandenen Transportraumkapazität. Nutzniesser wird insbesondere die verladende Wirtschaft sein, die sich von einer Überkapazität an Laderaum niedrigere Frachtkosten und Einsparungen von jährlich mindestens 250 Millionen DM errechnet. Unter den binnenschifffahrtsträgern Bundesbahn, Güterkraftverkehr und Binnenschifffahrt bahnt sich aber bereits jetzt schon ein rücksichtsloser Wettbewerb an, der die Existenz vieler kleiner und mittlerer Betriebe bedroht. Die Bundesbahn wird durch diese Verkehrspolitik zu Gegenmaßnahmen gezwungen. Sie hat inzwischen Verkehrserhaltungstarife beantragt, um die Abwanderung auf Frachtgut in Grenzen halten zu können.

Gefährliche Konsequenzen

Die Verkehrsträger haben diese Entwicklung nicht gewollt. Sie scheuen nicht den Wettbewerb, was sie aber mit Recht seit Jahren fordern - und hier haben sie in der SPD seit eh und je einen Mitstreiter gefunden -, ist die Beseitigung der vielfältigen Wettbewerbsverzerrungen in unserer Verkehrswirtschaft.

Eine weitere gefährliche Konsequenz ist die Minderung der Verkehrssicherheit auf unseren Strassen. Die Senkung der Beförderungssteuer im Werkfernverkehr bringt neben der Kontingenterhöhung Tausende zusätzlicher Lastkraftwagen auf unsere Strassen. Das Chaos wird um so größer werden, als nach wie vor die hohen spezifischen Abgaben des Kraftverkehrs zum großen Teil nicht dem Strassenbau zugeführt, sondern zweckentfremdet werden.

Die Bundesregierung mußte sich in der Debatte gefallen lassen, daß ihr die Sprecher aller Parteien verhängnisvolle verkehrspolitische Versäumnisse vorhielten. Die SPD hatte gute Gelegenheit, ihre verkehrspolitische Konzeption erneut zur Diskussion zu stellen. Im Interesse der Verkehrssicherheit und um einen ruinösen Wettbewerb und weitere Wettbewerbsverzerrungen unter den Verkehrsträgern zu vermeiden, beantragte die SPD, die Senkung der Beförderungssteuer für den Werkfernverkehr an die Einbeziehung dieses Verkehrs in ein Genehmigungs- und Kontingentierungsverfahren, wie es für den gewerblichen Güterfernverkehr seit Jahren gilt, zu koppeln. Von der Annahme dieses Antrags machte die SPD ihre Zustimmung zur Senkung der Beförderungssteuer abhängig.

Was gilt das Wort der Regierungsparteien ?

Man konnte der Annahme dieses Antrags nahezu sicher sein, nachdem auf öffentlichen Veranstaltungen und nunmehr auch in der Bundestagsdebatte die Sprecher der CSU (MdB Drachsler) und der FDP (MdB Radermacher) für sich und ihre Freunde nachdrücklich bekundeten, daß sie wegen der Zuspitzung der Verhältnisse in der Verkehrswirtschaft eine Rücküberweisung des Gesetzentwurfs auf Senkung der Werkfernverkehrssteuer verlangen (CSU) bzw. die Vorlage ablehnen (FDP) würden. Völlig überraschend und unerklärlich war, daß bei der Abstimmung über diesen Gesetzentwurf die zuvor abgegebenen Erklärungen nichts mehr galten und die CSU und FDP der Vorlage zustimmten. Einig war man sich auch in der Ablehnung des SPD-Antrags.

Zieht man das Fazit aus der Debatte, so kann man feststellen, daß die entscheidenden Fragen der SPD an die Bundesregierung offen gelassen worden sind, daß auf die Verkehrswirtschaft nunmehr ein harter und rücksichtsloser Preiswettbewerb zukommt, ohne daß die schwerwiegenden Wettbewerbsverzerrungen vorher beseitigt worden sind und daß CSU und FDP gezeigt haben, was ihr Wort gilt.

+ + +

Einmalige Leistungsschau

Beispiele von Wohnen und Leben in modernen Städten

sp - Rund 60 Modelle und Fotos zeigen Beispiele vom Wohnen und Leben in modernen Gemeinden in der großen kommunalpolitischen Leistungsschau im Saarbrücker Messegelände. Eine große Anzahl von Städten und Gemeinden unter sozialdemokratischer Führung haben zur Gestaltung der einmaligen Leistungsschau beigetragen. Für die Lösung der acht wichtigsten Gemeinschaftsaufgaben deutscher Städte und Gemeinden werden hervorragende Beispiele gezeigt. Vom Städtebau und der Raumordnung bis hin zur Gestaltung von Sport- und Freizeitstätten ist zu sehen, was deutsche Städte und Gemeinden unter sozialdemokratischer Führung an Wiederaufbau und Neubau geleistet haben. Beispiele modernster Verkehrsplanung, hervorragender Stätten schulischer Ausbildung und kultureller Betätigung zeigen den kommunalpolitisch Interessierten, was die Städte und Gemeinden heute an Gemeinschaftseinrichtungen für ihre Bürger bereitstellen sollten.

Erwin Schöttle, der Vorsitzende des Kommunalpolitischen Ausschusses der SPD, sagte bei der Eröffnung, diese Ausstellung solle die menschliche Verantwortung unterstreichen, die eine tragende Säule sozialdemokratischer Kommunalpolitik sei. "Keiner lebt für sich allein, jeder trage des anderen Last", könne man als Motto der Arbeit voranstellen, die in Stadt und Land geleistet worden sei und noch getan werde.

Es ist geplant, die Leistungsschau auch in anderen deutschen Städten zu zeigen, und es wäre zu hoffen, daß viele Menschen Gelegenheit erhalten, sie zu sehen.

+ + +

Straßenverkehrssicherung - durch Strafverschärfung ?

Ein Gesetz, aus der Not geboren
Von Hansheinz Bauer, KdB, Würzburg

Nachdem der Regierungsentwurf eines zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs 1960 erschienen war, stand er alabald im Kreuzfeuer heftiger Kritik. "Verkehrspsychologen" reädeten von einem "Bombenteppich", der hier gelegt wurde und von einem "Stück Terror", das sich in den vorgeschlagenen Maßnahmen äussere. Ein Soziologe schrieb: "Man kann von einem schärferen Verkehrsrecht kaum mehr als eine nur vorübergehende Abschreckung erwarten. Deshalb erscheinen manche der im neuen Entwurf vorgeschlagenen Maßnahmen eher wie der letzte Verzweiflungsakt eines Bankrotteurs, der nach dem sprichwörtlichen Strohhalm greift."

Die Mitglieder des Rechtsausschusses im Deutschen Bundestag waren sich zu Beginn der Beratungen des (inzwischen überarbeiteten und leicht gemilderten) Entwurfs völlig darin einig, daß der Einfluß der Jurisprudenz auf die Sicherheit im Straßenverkehr nicht überschätzt werden dürfe und Strafdrohungen - bzw. Verschärfungen allenfalls nur ein Mittel im Rahmen einer ganzen Serie von Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit darstellen könnten. Man konnte allerdings an der unbestreitbaren Tatsache nicht vorbeigehen, daß ernsthafte Verkehrssüchlingen vornehmlich solche mit Dauerneigung zu Verstößen noch am ehesten durch den drohenden Entzug des Führerscheins oder eine empfindliche, individuell abgestufte Geldstrafe zu beeindrucken seien. Insofern wurde zunächst in Vorwegregelung eines Stückes "Strafrechtsreform" die die bisherigen Übertretungen überwiegend in Ordnungswidrigkeiten umwandeln soll, der (seit 1871 bis heute) für Übertretungen gültige Höchstbetrag von DM 150.-- auf DM 500.-- angehoben.

Die diskutierte Erhöhung von DM 1.000.-- für manchen Bundesbürger ein nicht einmal sehr bedeutender Betrag - ließ man nur aus systematischen Gründen fallen, nachdem 85 sehr unterschiedliche Übertretungstatbestände außerhalb des Strafgesetzbuchs davon berührt würden.

"Nebenstrafe" - als Mahnung und Denkwortel

Neu wurde die Möglichkeit der Verhängung eines Fahrverbots mit einer Dauer von einem bis zu drei Monaten für den Fall eingeführt, daß der Täter in Rahmen seiner Tätigkeit als Kraftfahrzeugführer wegen einer strafbarer Handlung zu einer Freiheits- oder Geldstrafe verurteilt wurde. Diese "Nebenstrafe" soll als Mahnung und Denkwortel für die Zukunft auf den Verurteilten einwirken. Deutlich davon abgegrenzt ist der "Entzug der Fahrerlaubnis" als Maßregel der Sicherung und Besserung in der zeitlichen Spanne zwischen einem halben Jahr und fünf Jahren, womit dem Richter ein Ausweichen auf das weniger einschneidende "Fahrverbot" erschwert ist. Dieser Ausspruch ist nur über den Kraftfahrzeugführer zu verhängen, dessen strafbare Handlung ein Vergehen der Straßenverkehrgefährdung, der Verkehrsflucht unter erschwerenden Umständen oder der Volltrunkenheit in Beziehung auf die Ge-

führung bzw. Flucht darstellt und wenn sich aus der Tat ergibt, daß er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Wesentlich ist dabei, daß der Tatbestand der "Straßenverkehrsgefährdung" 7 der gängigsten und unfallhäufigsten Vorstöße ("7 Todsünden im Straßenverkehr") umfaßt, allerdings unter der Voraussetzung, daß der Täter grob verkehrswidrig und rücksichtslos gehandelt und dadurch Leib und Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet hat, wofür die Strafdrohung auf Gefängnis lautet. Immerhin hat der Rechtsausschuß für diese Bestimmung eine wesentliche Entschärfung vorgenommen: Während nach dem Entwurf der Bundesregierung die Ungeeignetheit zum Führen eines Kraftfahrzeugs bei Vorliegen dieser Voraussetzungen als gegeben angenommen und die Entziehung der Fahrerlaubnis insofern sozusagen automatisch, d.h. ausschließlich nach dem objektiven Tatverlauf und ohne Überprüfung des Täters statthaft sein sollte, hat der Ausschuß diese Bestimmung in dem Sinn gemildert, daß im Einzelfall die subjektive Seite des Täters einbezogen werden kann.

Auf das Konto Alkohol

Den verschiedenen Formen der Straßenverkehrsgefährdung sowie der Verkehrsflucht ist ferner derjenige Täter, in der richterlichen Beurteilung gleichgestellt, der nicht nur ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr, sondern auch ein Fahrzeug einer Schienen- oder Schwebebahn, in der Luft oder zu Wasser führt, obwohl er dazu infolge des Genusses alkoholischer Getränke nicht in der Lage ist. Darüber hinaus hat der Ausschuß den Beschluß gefaßt, den "Alkoholtatbestand" bei allen erwähnten Verkehrsformen grundsätzlich von der Übertretung zum Vergehen aufzuwerten, d.h. die Strafdrohung bis zu einem Jahr bzw. Geldstrafe auszudehnen. Maßgeblich war dafür die bedenkliche Tatsache, daß von den Verkehrstoten des letzten Jahres - Fahrzeugführer und Fußgänger - weit über 3 000 auf das Konto Alkohol kommen, im ersten Halbjahr 1963 nicht weniger als 32 464 Personen die Fahrerlaubnis wegen Trunkenheit am Steuer entzogen werden mußte (im 1. Halbjahr 1962 immerhin noch 27 392 Fälle) und die Unfälle mit Trunkenheit am Steuer als Ursache weiterhin ansteigen. Schließlich mußte der Ausschuß auch von der Tatsache Notiz nehmen, daß im Zuge der Strafrechtsreform die Übertretungen weitgehend in Ordnungswidrigkeiten umgewandelt werden sollen, daß man aber das "Alkoholverkehrsdelikt" in Anbetracht seiner Gefährlichkeit nicht als Ordnungswidrigkeit passieren lassen kann. Im übrigen ist die Tendenz der Rechtsprechung in den letzten Jahren eindeutig in die Richtung wesentlich schärferer Beurteilung gegangen - in voller Regel Führerscheinentzug und Versagung von Bewährung -, so daß eine Vereinheitlichung auch auf die Gebiete geboten war, in denen man noch zu gewisser Milde, z.B. vorzeitiger Wiederaushändigung des Führerscheins, geneigt war. Besonders sei vermerkt, daß die strittige Frage der "Promille-Grenze" bewußt ausgeklammert, d.h. in der Beurteilung der Fahruntüchtigkeit die bisherige Praxis belassen worden ist.

Rechtsschutz der Angeklagten

Neu gegenüber dem bisherigen Recht ist die Bestimmung, daß über die Gefängnis- bzw. Geldstrafe hinaus ein Täter auch mit der Einziehung des ihm gehörenden Fahrzeugs bestraft werden kann, wenn er selbst

ohne Fahrerlaubnis bzw. Führerschein gefahren ist oder als Halter eines Fahrzeuges dies angeordnet oder zugelassen hat; ebenso kann dieses dann eingezogen werden, wenn der Täter sein Fahrzeug vorsätzlich ohne gültigen Haftpflichtversicherungsvertrag gebraucht oder den Gebrauch gestattet hat. - Zwei weiteren Vorschlägen im Regierungsentwurf ist man im Rechtsausschuß nicht gefolgt: Man hat sich einmal nicht dazu entschließen können, den Fortfall der Revisionsinstanz als letzte Überprüfungsmöglichkeit in Kauf zu nehmen; zum anderen wurde eine Bestimmung gestrichen, die Beschränkungen in der Beweiserhebung vorgesehen hat. Man hat in beiden Fällen den Rechtsschutz des Angeklagten über den Gedanken einer Straffung und Beschleunigung der Verfahren gestellt. Da dies jedoch eine in der Öffentlichkeit im Hinblick auf die gewaltige Belastung der Gerichte durch Verkehrsstrafsachen oft erhobene Forderung darstellt, bleibt wohl zunächst nur der Weg, Bundesjustizministerium und Länderjustizverwaltungen dahin zu bringen, verstärkt in Richtung einer Konzentration von Verkehrsstrafverfahren bei bestimmten Abteilungen der Amtsgerichte oder durch Schaffung von Bezirksgerichten eine Besserung im Sinn erhöhter Schnelligkeit auf dem Verfahrenssektor zu arbeiten. Darüber hinaus sollte zügig weiter eine "Entkriminalisierung" kleiner Verkehrsverstöße angestrebt und der angekündigte Entwurf eines Ordnungswidrigkeitengesetzes dem Bundestag sobald wie möglich zugeleitet werden, damit er noch in dieser Legislaturperiode behandelt werden kann. Man könnte im Rahmen der noch ausstehenden Strafprozeßreform eine Vereinfachung und raschere Abwicklung einschlägiger Verfahren neuerlich anzugehen versuchen.

Maßvolle Neuerungen

Im Großen und Ganzen sind die Neuerungen dieses Gesetzes maßvoll und berechtigen keineswegs zu den eingangs erwähnten Kassandrurufen. Bei rund 7 Millionen Straßenverkehrsunfällen mit über 14 000 Toten, 409 000 Verletzten und einer volkswirtschaftlichen Einbuße von fast fünf Milliarden DM pro Jahr sowie unaufhaltsam wachsender Verkehrsdichte ist ein Beitrag zur Steuerung der Misere auf den bundesrepublikanischen Straßen auch auf dem Justizsektor unerlässlich. Betroffen werden ganz überwiegend die grob verkehrswidrig und zudem rücksichtslos handelnden Fahrer. Die große Masse der sich korrekt und sorgfältig verhaltenden Verkehrsteilnehmer hat ebenso wenig zu fürchten wie bisher. Es wird im Übrigen weiter daran gegangen werden müssen, mehr und bessere Verkehrswege zu bauen, die innerstädtischen Verkehrsnetze zu entlasten, vornehmlich aber auf allen Ebenen Verkehrserziehung und wirksame Aufklärung zu vermitteln, damit Fahrermoral und Verkehrsdziplin gehoben und ein Mindestmaß an Ritterlichkeit, Anstand und Gesittung im Straßenverkehr garantiert ist.

In der Vielfalt dieser Bestrebungen ist das 2. Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs ein Beitrag, der aus der Not geboren und längst überfällig ist, der sicherlich nicht zu einem "Volk von Vorbestrafter" führt, sondern dessen Nützlichkeit die Zukunft bestätigen wird.