

# Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:  
Helmut G. Schmidt  
Heussallee 2-10, 5300 Bonn 12

Postfach: 120 408  
Telefon: (0 22 21) 21 80 38/39  
Telex: 08 86 848-48 ppbn d



## Inhalt

Liesel Hartenstein MdB  
ruft dazu auf, die Sorgen  
der Umweltschützer ernst-  
zunehmen.

Seite 1/2

Claus Grobecker MdB for-  
dert Verbesserungen bei  
der Tankersicherheit.

Seite 3/4

Staatssekretär Ernst  
Haar MdB kündigt eine  
gründliche Prüfung zur  
Problematik der "Geister-  
fahrer" auf der Autobahn  
an.

Seite 5/6

Herausgeber und Verleger:

Sozialdemokratischer  
Pressedienst GmbH  
Godesberger Allee 108-112  
5300 Bonn 2  
Telefon: (0 22 21) 37 68 11

33. Jahrgang / 107

8. Juni 1978

Die "Grünen" in der politischen Landschaft

-----  
SPD muß Sorgen der Umweltschützer ernst nehmen

Von Dr. Liesel Hartenstein MdB  
Mitglied der Arbeitsgruppe "Umweltpolitik" der SPD-Fraktion

Es hat keinen Zweck, sich drumherum mogeln zu wollen: Die "Grünen Listen" sind, wenngleich keine politische Alternative, so doch eine politische Realität. Die Parteien werden mit ihnen auch in künftigen Wahlkämpfen rechnen müssen. Sie greifen Themen auf und artikulieren Probleme, denen in der politischen Diskussion und erst recht im politischen Handeln noch immer viel zu wenig Beachtung geschenkt wird. Dabei geht es zwar in erster Linie um den Umweltschutz, aber nicht nur um ihn allein. Die aufgeworfenen Fragen zielen tiefer, sind grundsätzlicher Natur. Wie bei der Diskussion um die friedliche Nutzung der Kernenergie münden sie letztlich in die zentrale Entscheidung darüber, wie wir in Zukunft leben wollen.

Nicht, daß die bisherigen Bemühungen verkannt würden. Es ist richtig, wie das Bundesministerium des Innern zum "Tag der Umwelt" am 5. Juni betonte, daß seit 1970 insgesamt 180 Milliarden DM für den Umweltschutz ausgegeben worden sind. Es ist auch richtig, daß wir seit 1971 ein Umweltprogramm haben, das klare Zielsetzungen erkennen läßt, daß das Bundesimmissionsschutzgesetz von 1974 eines der fortschrittlichsten der Welt ist. Wahr ist ebenso, daß erst die sozial-liberale Koalition begonnen hat, die in 20 Jahren angehäufte Hypothek abzutragen, die der Wirtschaftswunder-Fortschritt hinterlassen hatte. In der Zwischenzeit hat sich aber auch das Umweltbewußtsein erheblich verschärft, der Ruf nach "mehr Lebensqualität" ist lauter und die Frage nach der Verantwortung der Politiker dringlicher geworden.

Insbesondere die jungen Menschen akzeptieren Ökologie und Ökonomie nicht mehr als Gegensätze; vielmehr fordern sie,

daß die Erhaltung unserer natürlichen Lebensgrundlagen Vorrang haben soll vor rein ökonomischen Gesichtspunkten. Deshalb ist es wohl kein Zufall, daß sich bei den Landtagswahlen 23 Prozent der Wähler zwischen 18 und 25 Jahren für die Grünen Listen entschieden haben. Darin wird sichtbar, daß neue Wertvorstellungen im Entstehen begriffen sind und neue Prioritäten gesetzt werden. Die Steigerung des materiellen Wohlstandes als absolutes Ziel wird zunehmend in Frage gestellt.

Das Unruhepotential in der Bevölkerung ist wesentlich größer, als häufig angenommen wird. Es beschränkt sich nicht auf die 3,9 Prozent, die die "Grünen Listen" in Niedersachsen oder auf die 3,5 Prozent, die die "Bunten" in Hamburg gewonnen haben. Die Zahlen ließen sich getrost verdoppeln, dann käme man näher an die Wirklichkeit heran. Aber selbst wenn man bei der Statistik bleibt, muß es nachdenklich machen, daß in Niedersachsen mehr als 155.000 Bürger den "Grünen" ihre Stimme gegeben haben und nicht den im Parlament vertretenen Parteien.

Gewiß sind die "Grünen" und mehr noch die "Bunten" ein Sammelbecken für Unzufriedene, deren Motive sehr unterschiedlich sein können. Aber warum sind sie unzufrieden? Weil sie von den Parteien keine Antwort auf bohrende Fragen bekommen. Sie bekommen Programme, verbale Vertröstungen und kurzfristige Wahlversprechungen. Das genügt aber nicht.

Wenn die "Grünen" eine periphere Erscheinung in der politischen Landschaft der Bundesrepublik bleiben sollen, dann ist es hohe Zeit, ihre Probleme ernst zu nehmen. Es wäre verfehlt, alle diejenigen als unpolitische Menschen oder gar als romantische Träumer abtun zu wollen, die genug haben von der hemmungslosen Asphaltierung unserer Landschaft, die sich wehren gegen weitere Luftverschmutzung und Lärmüberflutung, die energische Maßnahmen fordern gegen die Verseuchung der Natur durch Umweltochemikalien. Nur in dem Maße, in dem mit der Vorstellung aufgeräumt wird, daß Umweltpolitik eine marginale Angelegenheit sei, gleichsam ein Dekorationsstück, das man sich anheftet, solange man sich's leisten kann, und das man wieder ablegt, wenn es "wichtigere" Probleme zu lösen gibt - nur in dem Maße wird auch die Anziehungskraft der "Grünen" wieder schwinden. Es liegt auf der Hand, daß keine konservative Partei in der Lage ist, diese Aufgabe zu leisten. Offenheit, Bürgernähe und innere Dynamik sind notwendig, um in den Fragen, die die Bürger bewegen, Sprecherfunktion übernehmen zu können.

Die SPD, die Bürgerbeteiligung und mehr Demokratie durchgesetzt hat, sollte sich an die Spitze des Zuges setzen. Halbherzigkeiten überzeugen nicht. Die Behandlung der Technischen Anweisung Luft und die Verabschiedung eines wirksamen Lärmschutzgesetzes werden in der nächsten Zeit Prüfsteine sein, an denen die Parteien gemessen werden. Es lohnt sich, Anstrengungen zu machen, um diese Prüfung gut zu bestehen.

(-/8.6.1978/Ks/lc)

+ + +

Tankersicherheit weiter verbessern

Konsequenzen der amerikanischen Küstenwache sind auch für Europa beispielhaft

Von Claus Grobecker MdB

Nach einer Reihe von Tankerunfällen auf allen Weltmeeren in den letzten fünf Jahren und schließlich nach der Öl-Katastrophe in der Bretagne ist weltweit das öffentliche Interesse an mehr Sicherheit vor den Küsten wach geworden. Während die Regierungen Europas noch damit beschäftigt sind, die rechtlichen Grundlagen für bessere Kontrollen des Tankerverkehrs zu schaffen, hat man in den Vereinigten Staaten schon weitergehende, praktische Konsequenzen gezogen.

Die US-Coastguard wird im Jahr 1978 etwa einhundert zusätzliche Kontrolleure einstellen, so daß umfangreichere Kontrollen als bisher gemacht werden können. Die amerikanische Küstenwache hatte diese bereits insoweit verschärft, als sie alle Tanker-Schiffe, die in amerikanischen Küstengewässern verkehren, wenigstens einmal im Jahr überprüft. Über die herkömmlichen Kontrollen der Ladung hinausgehend, werden dabei zusätzlich die Pumpenräume, das der Ladung dienende Rohr- und Ventilsystem und die elektrischen Anlagen besichtigt.

Darüber hinaus werden, besonders bei Tankern unter Billigflagge, die Patente der Schiffsoffiziere überprüft. Die Kontrollen werden im allgemeinen in den Häfen durchgeführt. Für die Überwachung der Tanker-Schiffe werden auch Computer eingesetzt. Kann mit ihrer Hilfe ermittelt werden, daß ein ankommendes Schiff nicht dem internationalen Sicherheitsstandard genügt, so wird es schon vor Erreichen des Hafens durch die Coastguard auf See kontrolliert. Bei einem negativen Prüfungsergebnis erhält der Kapitän des Schiffes Einlaufverbot für amerikanische Häfen.

In ähnlicher Form bereitet das Verkehrsministerium für die Nordsee Sicherheitskontrollen unter Verwendung von Tanker-Checklisten vor, die bereits vor Erreichen der deutschen Hoheitsgewässer dem deutschen Seelotsen eine fachgerechte Überprüfung ermöglichen sollen. In den Häfen sollen dann verschärfte Kontrollen durch die

See-Berufsgenossenschaft durchgeführt werden. Hierzu müßte das Kontrollpersonal jedoch noch erheblich aufgestockt werden.

Andere Möglichkeiten zur Erhöhung der Tankersicherheit harren noch auf ihre Verwirklichung:

- Generelle Lotsenpflicht für "gefährliche Schiffe" in allen schwierigen Gewässern,
- Verschärfung der Versicherungsbestimmungen für Groß-, Gas- und Chemikaliertanker,
- Doppelausrüstung dieser Schiffe mit Ruder- und Antriebsanlagen,
- Doppelböden und Ballasttanks.

Damit Havarien sich in Zukunft nicht mehr zu Katastrophen unabsehbaren Ausmaßes ausweiten und ganze Küstenstriche mit Öl verseucht werden, wäre zu denken an:

- Die Einrichtung einer internationalen Bergungsflotte,
- den Aufbau eines Schlep্পernetzes an den "Tankerstraßen",
- die "Dienstverpflichtung" zur Hilfeleistung für leere Tankschiffe in der Nähe von havarierten Tankern.

Es ist begrüßenswert, daß nun auch bei uns Ernst gemacht wird mit der Sicherheit in unseren Küstengewässern. Wenngleich mit dem Ausbau der Sicherheitskontrollen natürlich nicht alle Forderungen nach optimaler Sicherheit auf See erfüllt werden können, so scheint mir doch eines sicher: Sind in bundesdeutschen Häfen erst einmal ein oder zwei Tanker aufgrund der verschärften Sicherheitsbestimmungen "an die Kette gelegt" worden, dann wird sich so mancher Tankreeder überlegen, ob er durch mehr Sicherheit auf seinem Schiff nicht letzten Endes doch wirtschaftlicher fährt.

(-/9.6.1978/ks/lc)

### Falschfahrer auf Autobahnen

---

Notwendige Maßnahmen sind eingeleitet

Von Ernst Haar MdB

Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr

Fast täglich hören wir heute Verkehrsmeldungen im Rundfunk, in denen vor Kraftfahrern gewarnt wird, die auf der Autobahn die falsche Fahrbahn benutzen. Sicherlich: Gemessen am Gesamtverkehr handelt es sich im statistischen Sinn um "seltene" Ereignisse. Wer sich aber die Gefahrensituationen vergegenwärtigt, die diese Falschfahrer auf unseren Autobahnen heraufbeschwören, erwartet mit Recht, daß hier - kurz- und langfristig - gehandelt werden muß.

Es liegt in der Natur des Individualverkehrs, daß Verkehrsfluß und -sicherheit in erheblichem Maße unmittelbar von der Fahrweise des Kraftfahrers abhängen. Durch verkehrsrechtliche Regelungen, z.B. mit Hilfe der Straßenverkehrsordnung, und durch eine verständliche Verkehrsführung in den Knotenpunktbereichen kann zusätzlich Einfluß genommen werden. Derartige Maßnahmen üben allerdings nur eine passive Wirkung aus. Es hängt weitgehend vom Kraftfahrer ab, ob er bereit oder auch in der Lage ist, Anordnungen und Hinweise zu beachten.

Aus den bisher vorliegenden Unterlagen zeichnet sich zwar ab, daß die Ursachen für Fahren auf der falschen Fahrbahn im falschen Einfahren an der Anschlußstelle, Verpassen einer Anschlußstelle mit anschließendem Wenden und Rückwärtsfahren und im falschen Auffahren von einer Autobahntankstelle liegen. Ausreichendes Material für gesicherte Aussagen liegt jedoch noch nicht vor. Auch amerikanische Untersuchungen, nach denen die Hauptgründe für derartiges Fehlverhalten menschliches Versagen und unzureichende Verkehrsführung sind, lassen sich nicht einfach auf unser Land übertragen.

Der Bundesminister für Verkehr hat daher die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) mit einer Untersuchung beauftragt, die solche auf deutsche Verhältnisse

zutreffenden Aussagen erarbeiten soll. Zu diesem Zweck ist ein besonderer Fragebogen, der unmittelbar nach Bekanntwerden einer Falschfahrmeldung ausgefüllt und der BAST zugesandt werden soll, entwickelt und an die Bundesländer verschickt worden. Die Erhebungen sollen möglichst breit angelegt und nicht auf wenige Einzelfälle beschränkt werden. Die BAST ist dabei auf die Mithilfe aller Autobahndienste, wie Polizei-autobahnstationen, Autobahnmeistereien, Raststättenbetriebe und Straßenwacht, angewiesen.

Neben dieser Maßnahme muß natürlich auch alles getan werden, was kurzfristig eine Verbesserung der Situation herbeiführen kann. Mit den Ländern ist abgeprochen, an den Autobahnanschlußstellen im Bereich der Trenninselspitze der Verbindungsrampe zwischen Autobahn und angeschlossener Straße eine noch deutlichere Beschilderung anzubringen. Zusätzlich zu den an der "verbotenen" Fahrbahn bereits vorhandenen Zeichen "Verbot der Einfahrt" (rundes rotes Schild mit weißem Querbalken) und dem Zeichen "vorgeschriebene Vorbeifahrt rechts vorbei" (rundes blaues Schild mit weißem Pfeil) wird auf der rechten Seite nochmals das Zeichen Verbot der Einfahrt - notfalls in Übergröße - aufgestellt. Wo die besondere örtliche Situation es erfordert, soll der tatsächliche Verlauf der Einfahrtrampe durch ein entsprechend gestaltetes Zeichen "vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts" (rundes blaues Schild mit nach rechts gebogenem weißem Pfeil) das vor der Krümmung der Einfahrtrampe aufgestellt wird, verdeutlicht werden. Diese Beschilderungsaktion läuft zur Zeit. In besonderen Ausnahmefällen könnten die Fahrbahnen auch mit entsprechenden Pfeilen markiert werden.

Nach den Erfahrungen der Praxis, und ich glaube, jeder verantwortungsbewußte Autofahrer wird mir hier zustimmen, ist es für einen Fahrzeuglenker bei entsprechender Konzentration eigentlich nicht erklärbar, versehentlich auf die falsche Fahrbahn einer Autobahn zu gelangen. (-/8.6. 1978/ks/10)

+ + +

ken, wurde ernst genommen. Die Gesetze zur Vereinbarung und Beschleunigung der Zivilprozesse und die Neuordnung des Revisionsrechts beweisen das.

In der gegenwärtigen Legislaturperiode konzentriert sich die Rechtspolitik der Sozialdemokraten durchweg auf Vorhaben, deren Notwendigkeit in den vergangenen Jahren von Parteitagern hervorgehoben wurde. Im einzelnen sind dies vor allem:

- Die Neuregelung des Rechts der elterlichen Sorge (Beschlüsse von Dortmund, Hannover, Mannheim und Hamburg),
- die Verbesserung des Verbraucherschutzes gegen irreführende Werbung (Beschluss von Mannheim) und
- die Zusammenfassung der Strafvorschriften gegen Umweltkriminalität in einem eigenen Abschnitt des Strafgesetzbuches (Beschluss von Dortmund 1972).

Mit der Reform des Staatshaftungsrechts wird außerdem ein Anliegen aufgegriffen, das sich bereits im Erfurter Programm von 1891 findet.

Wer will da ernsthaft von Reformmüdigkeit sprechen? Natürlich gibt es auch einige offene Punkte. Und selbstverständlich waren auch Konzessionen und Modifikationen notwendig. Aber wenn Reformpolitik bedeutet, unermüdlich harte Bretter zu bohren, dann ist die Rechtspolitik unverändert ein Musterbeispiel für die Verwirklichung schrittweiser Verbesserungen. Müde erscheinen mir eher die, die sich zwar in Zeiten der Euphorie für das Entwerfen kühner Reformprojekte begeistern, sich aber von der Mühsal der gesetzgeberischen Verwirklichung solcher Projekte und erst recht von dem eher noch mühsameren Geschäft der Durchsetzung Gesetz gewordener Reformen im Rechtsalltag gelangweilt abwenden. Hier wäre ein stärkeres Engagement vonnöten, das wohl bisweilen des intellektuellen Glanzes entbehrt, für die Fortentwicklung unserer Gesellschaft aber unentbehrlich ist.

(-/7.6.1978/ks/10)

+ + +

der hier in Rede stehenden Parteitage die Fortsetzung der Strafrechtsreform, die Reform des § 218, die wirksamere Bekämpfung der Wirtschaftskriminalität, ein modernes Strafvollzugsgesetz und die Beschleunigung der Strafverfahren gefordert. Dem ist durch das Einführungsgesetz zum Strafgesetzbuch vom 2. März 1974, die weitgefäßte Indikationslösung, das 1. Gesetz zur Bekämpfung der Wirtschaftskriminalität vom 29. Juli 1976, das Strafvollzugsgesetz vom 16. März 1976 und eine Reihe von Änderungen der Strafprozeßordnung, so insbesondere durch das 1. Strafverfahrensrechts-Reformgesetz vom 9. Dezember 1974 und das im Rechtsausschuß des Deutschen Bundestages bereits abschließend beratene Strafverfahrensänderungsgesetz 1979 entsprochen worden. Auch Detailforderungen wurden erfüllt. So die nach einer wirksameren Erforschung der Verbrechensursachen durch die Einrichtung eines Referats für Kriminologie im Bundesjustizministerium und die nach einem wirksamen Zeugnisverweigerungsrecht für Journalisten durch das Gesetz vom 25. Juli 1975.

Nicht anders sieht es im Ehe- und Familienrecht aus. Das 1. Eherechtsreformgesetz vom 14. Juni 1976 hat hier den Parteitagsbeschlüssen von Dortmund, Hannover und Mannheim in allen wesentlichen Punkten Rechnung getragen. Gleiches gilt für die Neuregelung des Volljährigkeitsalters und die Adoptionsreform (Beschlüsse des Dortmunder Parteitags 1972).

Zahlreiche Parteitagsbeschlüsse befassen sich mit dem Mieterschutz und dem Verbraucherschutz. Auch hier ist weithin in die Tat umgesetzt, was die Partei als politisches Ziel artikuliert hat. Ich nenne nur das soziale Mietrecht und das Gesetz über Allgemeine Geschäftsbedingungen (Beschlüsse von Dortmund 1972 und von Hannover 1973). Die gesetzlichen Regelungen über das Verbot von Gerichtsstandsvereinbarungen vom 21. März 1974 sowie die Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 16. August 1977 und die Erarbeitung eines Mustermietvertrages gehen sogar noch über diese Beschlüsse hinaus.

Auch die ganz allgemeine Forderung des Hannoveraner Parteitags, durch gesetzgeberische Maßnahmen das Vertrauen der Bevölkerung in die Rechtsprechung zu stär-