

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Heussallee 2-10, 5300 Bonn 1

Postfach: 12 04 08
Telefon: (02 28) 21 90 38/39
Telex: 08 86 846 ppbn d



Inhalt

Karl Liedtke MdB, stellv. Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion, wirft die Frage auf, ob die Verfassungstreue der Beamten nach deren jeweiliger Funktion differenziert werden muß.
Seite 1/2

Karsten D. Voigt MdB, Obmann der SPD-Fraktion im Auswärtigen Ausschuß des Deutschen Bundestages, nimmt Stellung zur Diskussion um die Lagerung chemischer Waffen in der Bundesrepublik.
Seite 3/4

Robert Anretter MdB setzt sich für verstärkten verkehrspolitischen Dialog mit dem Bürger ein.
Seite 5/6

Herausgeber und Verleger:
Sozialdemokratischer
Pressedienst GmbH
Godesberger Allee 108-112
5300 Bonn 2
Telefon: (02 28) 812-1

37. Jahrgang / 28

10. Februar 1982

Die Beamten und ihre Treuepflicht

Kann die Verfassungstreue des Beamten nach Funktionen differenziert werden?

Von Karl Liedtke MdB
Stellvertretender Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion

Viele hatten gehofft, daß das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts im Fall des technischen Fernmeldehaupteinrichters Peter eine Differenzierungsmöglichkeit bei den Anforderungen an die Verfassungstreue von Beamten entsprechend der ihnen übertragenen Aufgabe zulassen würde. Das Bundesverwaltungsgericht stellt demgegenüber - unter Hinweis auf seine Bindung an den Beschluß des Bundesverfassungsgerichts vom 22. Mai 1975 - eindeutig fest: Die Treuepflicht gilt für jedes Beamtenverhältnis und ist auch einer Differenzierung je nach Art der dienstlichen Obliegenheiten des Beamten nicht zugänglich. An anderer Stelle fügt das Gericht hinzu, daß die Treuepflicht zu den beamtenrechtlichen Kernpflichten gehöre, die "zeitlich und örtlich außerhalb des öffentlichen Dienstes" be-
gangen werden könnten. Entscheidend sei der sachliche Zusammenhang. Deshalb kommt das Gericht auch zu dem Ergebnis, daß Peter durch seine Aktivitäten für die DKP als Beamter seine politische Treuepflicht beharrlich verletzt habe. Sein sonstiges einwandfreies Verhalten innerhalb des öffentlichen Dienstes könne an dieser Beurteilung nichts ändern, weil für die Fortsetzung des Beamtenverhältnisses die Vertrauensgrundlage fehle.

Der Disziplinarsenat des Bundesverwaltungsgerichts hält somit die Unterscheidung in dienstliches und außerdienstliches Verhalten des Beamten in diesem Fall für belanglos, weil die Treuepflicht eine beamtenrechtliche Kernpflicht ist, die zeitlich und örtlich auch außerhalb des öffentlichen Dienstes verletzt werden könne. Mit dieser Auslegung betritt das Bundesverwaltungsgericht keineswegs Neuland, allerdings ist sie nur aus dem Sinn und Zweck des Paragraphen 77 BBG, nicht jedoch aus dem Wortlaut abzuleiten. Dieser lautet nämlich:

"Der Beamte begeht ein Dienstvergehen, wenn er schuldhaft die ihm obliegenden Pflichten verletzt. Ein Verhalten des Beamten außerhalb des öffentlichen Dienstes ist ein Dienst-

Wendigkeit
mit
Recycling-Papier



vergehen, wenn es nach den Umständen des Einzelfalls in besonderem Maße geeignet ist, Achtung und Vertrauen in einer für sein Amt oder das Ansehen des Beamtentums bedeutsamen Weise zu beeinträchtigen."

Bei der Formulierung des Satzes 2 der Vorschrift ging es 1967 in der Tat nur darum, eine 1965 eingetretene Änderung der Rechtsprechung des Bundesdisziplinarhofs, nach der nicht jede strafrechtliche Verfehlung des Beamten ein Disziplinarvergehen darstellte, zu kodifizieren. Man ging also mehr oder weniger nur davon ab, "den Beamten in moralischer und ethischer Hinsicht zu einem Mustermenschen" erziehen zu wollen. Mit der Einschränkung der disziplinarrechtlichen Verfolgung außerdienstlichen Verhaltens meinte der Ausschuß, der veränderten "Stellung des Beamten in der sozialen Gemeinschaft" Rechnung tragen zu sollen. (Innenausschußbericht)

Seit den damaligen Beratungen sind 15 Jahre vergangen. Es ist an der Zeit, die Vorschrift unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich ergangenen Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts neu zu überdenken. Sicher wird dabei nicht daran zu rütteln sein, daß das Bundesverfassungsgericht ebenso wie das Bundesverwaltungsgericht eine Differenzierung der Verfassungstreue des Beamten nach der jeweiligen Aufgabe für unzulässig hält. Die Treuepflicht ist also unteilbar. Andererseits fordert das Bundesverfassungsgericht:

- Zur Treuepflichtverletzung gehört ein "Minimum an Gewicht und an Evidenz der Pflichtverletzung" und
- die Entfernung aus dem Dienst ist "nur aufgrund eines begangenen konkreten Dienstvergehens möglich".

Bei einer gesetzlichen Neuformulierung werden auch die folgenden Aussagen des Bundesverfassungsgerichts mit einbezogen werden müssen:

- Nach Artikel 33 5 Grundgesetz sind nur solche Grundrechtsbeschränkungen zulässig, die durch Sinn und Zweck des konkreten Dienst- und Treueverhältnisses des Beamten gefordert werden.
- Der Beamte genießt Grundrechtsschutz. Er steht zwar "im Staat" und ist deshalb mit besonderen Pflichten belastet, die ihm dem Staate gegenüber obliegen, er ist aber zugleich Bürger, der seine Grundrechte gegen den Staat geltend machen kann.

Ich stimme der Auffassung des Bundesinnenministers ausdrücklich zu, daß die Evidenz der Pflichtverletzung nicht festgestellt werden kann, ohne daß die konkreten Dienstpflichten des Beamten im Einzelfall in die Waagschale geworfen werden. Jede außerdienstliche Tätigkeit des Beamten (Nebentätigkeit) ist grundsätzlich zulässig, wenn dadurch dienstliche Interessen nicht beeinträchtigt werden. Es ist nicht einzusehen, warum die dienstlichen Interessen dann außer acht gelassen werden sollen, wenn es um die Feststellung einer Treuepflichtverletzung durch außerdienstliches Verhalten geht. Und es ist auch nicht einzusehen, daß das Recht auf freie Meinungsäußerung des Beamten mehr eingeschränkt wird, als dies nach Artikel 33 Absatz 5 GG unbedingt notwendig ist.

Der Bundesinnenminister hat zugesagt, daß die Bundesregierung entsprechend der Ankündigung des Bundeskanzlers in der Regierungserklärung einen Gesetzentwurf vorlegen wird. Er hat damit die volle Unterstützung der SPD-Bundestagsfraktion. (-/10.2.1982/va-he/ca)



Wir wollen kein Gleichgewicht bei chemischen Waffen!

Die Vorstellung vom regional begrenzten chemischen Krieg widerspricht
deutschen und europäischen Interessen

Von Karsten D. Voigt MdB

Obmann der SPD-Fraktion im Auswärtigen Ausschuß des Deutschen Bundestages

In der Februar-Ausgabe der "Frankfurter Hefte" habe ich die Chancen für ein weltweites Verbot chemischer Waffen analysiert. Dem Ziel der weltweiten Ächtung der chemischen Waffen als Ergebnis der Genfer Verhandlungen sollte nach wie vor der politische Vorrang eingeräumt werden.

Man wäre aber blind, wenn man übersehen würde, daß in den letzten Wochen und Monaten militärstrategische Diskussionen geführt und rüstungspolitische Entscheidungen vorbereitet oder bereits getroffen worden sind, die von Bedeutung für die Genfer Verhandlungen über ein Verbot chemischer Waffen sein könnten. Sie würden unter bestimmten Voraussetzungen gegebenenfalls etwa ab Mitte dieses Jahrzehnts auch die Bundesrepublik Deutschland als potentiell Stationierungsland neuproduzierter binärer chemischer Waffen unmittelbar berühren.

Es ist sachlich richtig und politisch verständlich, wenn Staatsminister Dr. Cortier in der Fragestunde des Deutschen Bundestages vom 14. Januar 1982 darauf hinweist, daß bisher der Bundesregierung nichts davon bekannt ist, daß irgend jemand die Absicht hat, neue binäre chemische Waffen auf dem Territorium der Bundesrepublik Deutschland zu lagern. Diese offizielle Stellungnahme der Bundesregierung enthebt die politisch verantwortungsbewußte Öffentlichkeit in der Bundesrepublik aber nicht von der Aufgabe, die Diskussion und die Entscheidungen in bezug auf chemische Waffen in Ost und West aufmerksam und kritisch bereits frühzeitig und rechtzeitig unter dem Gesichtspunkt der eigenen politischen Ziele und Interessen zu analysieren.

Die vom Londoner Internationalen Institut für Strategische Studien herausgegebene "Military Balance" 1981/1982 verweist auf Berichte, denen zufolge die USA 42.000 Tonnen, die Sowjetunion jedoch 350.000 Tonnen chemische Waffen gelagert hätten. In der "Military Balance" wird aber selber davon gesprochen, daß es unmöglich sei, den Umfang der Depot-Bestände chemischer Waffen einzuschätzen. Perry Robinson schreibt in dem ebenfalls vom Londoner Institut herausgegebenen "survival" Nr. 1, 1982 über den fehlenden Konsensus zwischen den Zahlenangaben. Unterschiedliche Behörden würden in ihren Schätzungen so sehr schwanken, daß einzelne vom größeren Umfang der chemischen Waffenlager der USA und andere von einer vielfachen Überlegenheit der Sowjetunion ausgehen. Perry Robinson spricht in dem unter dem Titel "Chemical Weapons and Europe" veröffentlichten Aufsatz davon, daß es bisher eine bloße Behauptung sei, daß die Sowjetunion eine massive "first use capability" aufgebaut hätten.

Doch auch wenn diejenigen Berichte zutreffen sollten, in denen von einer erheblichen Überlegenheit der sowjetischen chemischen Waffenlager gesprochen wird, so ist mit dieser bloßen Feststellung noch keineswegs ein ausreichender Nachweis für die Notwendigkeit der chemischen Nachrüstung der USA geliefert worden. Der Hinweis auf den Umfang der sowjetischen chemischen Waffenlager ist nur ein Argument von vielen, das in diesem Zusammenhang von Bedeutung ist. Viel wichtiger noch ist die Beurteilung eigener chemischer Kampfführungsfähigkeiten im Zusammenhang der Abschreckungsdoctrin der NATO.

Aus dieser Sicht deutscher Interessen wären strategische Planungen abzulehnen, die zum Inhalt hätten, auf dem Territorium der Bundesrepublik Deutschland solche Mengen chemischer Waffen zu lagern, daß auf jeden potentiellen Angriff der UdSSR mit chemi-



schen Waffen dann durch die Truppen der USA ihrerseits mit chemischen Potentialen in gleicher Weise reagiert würde: Jedem, der mit chemischen Waffen angreift, muß das Risiko bewußt sein, daß er mit seinem Angriff das Risiko der konventionellen und nuklearen Eskalation und damit das Risiko der Ausdehnung des Krieges auf das Territorium der Vereinigten Staaten und der Sowjetunion eingeht.

Die Vorstellung von mit chemischen Waffen geführten regionalbegrenzten Kriegen widerspricht deutschem und europäischem Interesse. Aus diesem Grund müssen Deutsche und europäische Politiker entsprechende strategische Erwägungen, von denen Drew Middleton unter Berufung auf offizielle US-Stellen in einem Artikel der International Herald Tribune vom 6./7. Februar 1982 spricht, frühzeitig und entschieden widersprechen.

Es ist wahr, daß die Vereinigten Staaten, die jetzt die Entscheidung über die Errichtung einer neuen Fabrik zur Herstellung von chemischen Waffen gefällt haben, seit 1969 keine chemischen Waffen mehr produziert hatten. Es stimmt auch, daß es vor einer endgültigen Aufnahme der Produktion neuer chemischer Waffen, die technisch wohl nicht vor 1984 möglich ist, noch einer politischen Entscheidung des amerikanischen Präsidenten bedarf. Diese Entwicklung zugunsten der Aufnahme der Produktion ist jetzt von Ronald Reagan im Zusammenhang mit der Vorlage des neuen Haushaltsplanes angekündigt worden. Gleichzeitig hob der Präsident hervor, daß die USA sich wieder aktiv an den Genfer Verhandlungen über chemische Waffen beteiligen werden. Darüber hinaus hat der Präsident der Vereinigten Staaten angekündigt, gleichzeitig mit der Aufnahme der Produktion neuer Waffen vorhandene Bestände alter chemischer Waffen schrittweise zu vernichten. Trotzdem wäre es ein politischer Fehler, wenn sich die Europäer an der in den USA bereits begonnenen Diskussion über chemische Waffen erst dann beginnen würden zu beteiligen, wenn die USA formell um Zustimmung für die Lagerung solcher Waffen auf dem Territorium europäischer Staaten nachsuchten. Die Nordatlantische Versammlung hat als Vertretung von Parlamentariern aus den NATO-Mitgliedsstaaten bereits auf ihrer 27. Jahrestagung in München im Oktober 1981 in einer Empfehlung Nr. 114 über chemische Waffen festgestellt, "daß deshalb ein Produktionsbeschluß der Vereinigten Staaten letztlich die Modernisierung der in Europa vorhandenen Waffenbestände durch die Einführung binärer chemischer Waffen implizieren könnte".

Aus dieser realistischen Feststellung ergeben sich die Forderungen nach:

1. dem politischen Vorrang von Abrüstungsverhandlungen und insbesondere nach Wiederaufnahme der Genfer Verhandlungen über ein umfassendes und ausreichend verifizierbares Verbot chemischer Waffen;
2. der kritischen Diskussion der amerikanischen Rüstungsplanungen im Bereich chemischer Waffen in den dafür zuständigen Gremien der NATO insgesamt unter dem Gesichtspunkt der vorhandenen sowjetischen Waffenpotentiale einerseits und der Abschreckungsdoktrin der NATO andererseits;
3. der eindeutigen Absage an von der sonstigen Abschreckungsstrategie der NATO entkoppelte regional begrenzte chemische Kampfführungsfähigkeiten und nach einer kritischen Diskussion über die Notwendigkeit oder Überflüssigkeit auch der bisherigen Lagerung begrenzter chemischer Vergeltungsfähigkeiten auf dem Territorium der Bundesrepublik Deutschland;
4. eindeutiger politischer Klarstellung, daß ohne Konsultation und Zustimmung der Bundesregierung keine neuen chemischen Potentiale auf dem Territorium der Bundesrepublik gelagert werden.

(-/10.2.1982/ks/ca)



Verkehrspolitik als Beispiel für den Dialog mit dem Bürger

Zum "Forum Verkehrspolitik" der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands am 11./12. Februar

Von Robert Anretter MdB

Mitglied im Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages

Die Sozialdemokraten sind die ersten, die sich der Verkehrspolitik in ihrer Gesamtproblematik auf einem "offenen Forum" annehmen, der Kritik stellen und Fragen an die Partner des Dialogs aus Wirtschaft und Umweltschutz richten.

Wir haben gute Leistungen vorzuweisen, was Verkehrsinfrastruktur und Verkehrswirtschaft in der Bundesrepublik Deutschland betrifft. Es gibt deshalb keinen Grund für einen fundamentalen Kurswechsel in der Verkehrspolitik. Unsere verkehrspolitischen Schwerpunkte werden mehr in Ergänzungs-, Verbesserungs- und Modernisierungsmaßnahmen als auf grundlegenden Korrekturen liegen müssen. Und wir müssen neue Akzente in der Verkehrspolitik setzen. "Kontinuität der Ziele", "demokratischer Dialog", "Konzentration und Erneuerung" - das sind die Prinzipien des Bundesverkehrsministers für die Verkehrspolitik der nächsten Jahre.

Mit Kontinuität der Ziele meinen wir vor allem die Erhaltung und Förderung der Mobilität der Bürger und der Wirtschaft und die freie Wahl des Verkehrsmittels in einer kontrollierten Wettbewerbsordnung.

Zum demokratischen Dialog gehört vor allem das Gespräch mit den Bürgern. So mühsam und nervenaufreibend es oft auch sein mag - es spart letztlich Zeit und Geld. Ganz abgesehen davon, daß dabei nicht nur eine Seite lernt und wir künftig manchen Fehler erst gar nicht mehr machen.

Unter Konzentration und Erneuerung ist vor allem die Mobilisierung noch vorhandener Kapazitäten durch eine bessere Verknüpfung der Verkehrswege und Verkehrsträger zu verstehen. Es muß eines unserer wichtigsten verkehrspolitischen Ziele sein, die Leistungsfähigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel in einem ergänzenden Miteinander einzusetzen und ständig weiterzuentwickeln. Dieser integrierte, aufeinander abgestimmte Gesamtverkehr muß die vielfältigen Anforderungen der Verkehrsteilnehmer ebenso wie die begrenzenden Umweltaforderungen miteinander in Einklang bringen.

Zukunft des Schienenverkehrs

Die Bahn eignet sich wie kein anderes Verkehrsmittel zur Bewältigung hoher Transportleistungen. Das gilt für den Güterverkehr ebenso wie für den Personenverkehr. Die Vorteile liegen auf der Hand: Die Bahn bietet einen relativ hohen Komfort für die Reisenden und vor allem im Fernverkehr Reisezeiten, die mit dem Auto oft nicht kürzer sind und die in der Zukunft aufgrund der noch wachsenden Verkehrsdichte mit dem Auto auch kaum erreicht werden dürften.

Die Technik des Schienenverkehrs ist in den letzten Jahren trotz geänderter Nachfragebedingungen kaum verändert worden. Im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln sind bei der Bahn ausgesprochen geringe Beträge für Forschung und technologische Entwicklungen eingesetzt worden. Das Flugzeug wurde beispielsweise begünstigt durch militärische Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen und beim Kraftfahrzeug fordert die Konkurrenzsituation unter den Herstellern eine ständige Weiterentwicklung und Marktanpassung. Diese Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen haben die Struktur des Verkehrsmarktes im Hinblick auf die Bahn nachteilig beeinflusst. Das Hauptaugenmerk bei der Bahn wird also auf die Frage zu richten sein, wie wir die Position der Bahn im gegenwärtigen Verkehrssystem sichern und verbessern.



Öffentlicher Personennahverkehr - Organisation wichtiger als Investition

Hauptziel seitheriger Politik im öffentlichen Personennahverkehr war es, Infrastruktur für den steigenden motorisierten Verkehr zu schaffen. Dies ist im Hinblick auf die Grenzen der Umweltbelastung nicht mehr zu vertreten. Um den erreichten hohen Grad an Mobilität zu erhalten und andererseits die dramatischen Nebenwirkungen - jährlich 13.000 Verkehrstote und 500.000 Verletzte, 100prozentige Mineralölabhängigkeit - möglichst weitgehend abzubauen, brauchen wir auch hier eine volkswirtschaftlich vernünftige Arbeitsteilung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln. Selbst in diesem Zusammenhang muß besonders beachtet werden, daß die Konzentrationstendenzen und Rationalisierungsbestrebungen der letzten 20 Jahre im ländlichen Raum in besonderer Weise ihre Auswirkungen gezeigt haben. Viele Einrichtungen machen zur Sicherung bestimmter Mindestbedienstungsstandards auch Mindestbetriebsgrößen erforderlich. Diese Entwicklungen zwingen also die Bevölkerung des ländlichen Raums zu noch größerer Mobilität und machen viele Menschen zunehmend vom öffentlichen Personennahverkehr abhängig.

Es ist also Aufgabe der Bundes-, der Landes- und der Kommunalpolitiker, nach Wegen zu suchen, die die öffentliche Verkehrsversorgung im ländlichen Raum so attraktiv wie möglich gestalten und gleichzeitig die zu erwartenden Defizite der öffentlichen Hände eingrenzbar und auf die Dauer bezahlbar machen.

So wie sich in den Ballungsräumen S-Bahn, U-Bahn und Bus gegenseitig ergänzen und Linien aufeinander abgestimmt haben, muß auch in der Fläche ein langfristiges Konzept für eine vernünftige Verkehrsbedienung entwickelt werden. Dabei gilt: Die Schienenstrecken, gegen die die Bürger bereits mit der Fahrkarte abgestimmt haben, können nicht aus lauter Nostalgie erhalten bleiben. Schienenstrecken hingegen, die aufgrund ihres Aufkommens und der Siedlungsstruktur langfristig als sinnvoll erscheinen, müssen erhalten und integriert werden.

Der Bundesverkehrsminister hat gute Zwischenbilanzen bei seinen Modellversuchen zum öffentlichen Personennahverkehr aufzuweisen. Jetzt kommt es darauf an, daß die Bundesbahn aus diesen Modellen die richtigen Konsequenzen zieht und die Chancen erkennt, die in der Regionalisierung liegen.

Straßenbau

Die ökonomischen, die ökologischen und die energiepolitischen Perspektiven haben sich in den letzten Jahren verschoben. Diese Entwicklung wird weitergehen. Deshalb müssen wir uns vor allem im Straßenbau fragen, ob jede einmal geplante Maßnahme auch tatsächlich realisiert werden muß und kann und ob beispielsweise nicht manche einmal vier-spurig geplante Straße auch zweispurig ihren Zweck erfüllt. Dem Bundesverkehrsminister ist zuzustimmen, wenn er sagt, in dieser Situation sei aufgrund der finanzwirtschaftlichen Schwierigkeiten nicht weniger, sondern mehr verkehrspolitische Entscheidungsbereitschaft gefordert.

Unsere Prinzipien "Ausbau vor Neubau", und "Qualität vor Quantität" werden sich dabei auch als vernünftig im Sinne der Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen erweisen; denn die großen Straßenbaumaßnahmen sind kostenintensiv, Ortsumgehungen mit den damit verbundenen Rekultivierungen der Ortskerne aber sind arbeitsintensiv.

Beispiel für den Dialog mit dem Bürger

Sozialdemokratische Verkehrspolitik ist ein mühsames Zusammensetzen von Mosaiksteinchen zu einem ordnungspolitischen Rahmen, der sozialdemokratischen Grundsätzen von Freiheit und Stützung der Schwachen gerecht wird. Sie wird letztlich daran gemessen, ob die Verkehrspolitiker auch in kleinen Maßnahmen (bei Bundesbahn, ÖPNV, in Ballungsräumen und im ländlichen Raum) das Gespräch mit den Beteiligten suchen und die Interessen der Bürger, der Unternehmen und der dort beschäftigten Arbeitnehmer berücksichtigen.

Verkehrspolitik könnte in den nächsten fünf Jahren ein Musterbeispiel sein für den Dialog mit dem Bürger.

Dem Bundesverkehrsminister sind wir dankbar dafür, daß er diesen Dialog eröffnet hat.
(-/10.2.1982/bgy/hgs)