

Sozialdemokratischer Pressedienst

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

Postfach: 12 04 08
Telefon: (02 28) 21 90 36/39
Telex: 8 86 846 ppbn d

Inhalt

39. Jahrgang / 194

8. Oktober 1984

Horst Seefeld MdEP, Vizepräsident des Europäischen Parlaments, erläutert eine antifaschistische Aktion des Europäischen Parlaments: Den Neuanfängen wehren. Seite 1

Horst Grunenberg MdB, Obmann der Arbeitsgruppe "Meerespolitik" der SPD-Fraktion im Deutschen Bundestag und Dr. Peter Corterier MdB, plädieren für die Zeichnung des UN-Seerechtsübereinkommens: 22 Thesen. Seite 3

Klaus Daubertshäuser MdB, Obmann der SPD-Fraktion im Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages, würdigt ein bemerkenswertes Signal der österreichischen Verkehrspolitik: Lkw-Transitverkehr auf die Schiene. Seite 5

Den Neuanfängen wehren!

Das EP wird Faschismus und Rassismus in Europa untersuchen

Von Horst Seefeld MdEP
Vizepräsident des Europäischen Parlaments

Mehr als 109 Abgeordnete haben aus verschiedenen Fragen die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses im Europäischen Parlament gefordert.

Die Mitglieder dieses Untersuchungsausschusses sollen sich mit dem Anwachsen von Faschismus und Rassismus in Europa befassen. In dem Antrag, den dieser Tage das EP-Präsidium zu beraten hatte, heißt es zu den Untersuchungsaufgaben, es solle ein Bericht zu folgenden Punkten erstattet werden.

1. Zur Größe und dem Anwachsen faschistischer, rassistischer und damit verwandter Gruppierungen in Europa, sowohl innerhalb als auch außerhalb der Gemeinschaft;
2. die Verbindungen zwischen diesen Gruppierungen;
3. die Verbindung zwischen ihren Aktivitäten und dem Rassismus in den Mitgliedstaaten;



4. die Verbindung zwischen dem Anwachsen von Faschismus und Rassismus und der Verschlechterung der wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen wie beispielsweise Armut, Arbeitslosigkeit und so weiter;
5. eine Prüfung der Maßnahmen, die bereits von den Regierungen der Mitgliedstaaten getroffen wurden, um diesen Organisationen zu begegnen;
6. Möglichkeiten für die Bekämpfung dieser Organisationen.

Nach Abschluß der Beratungen im Präsidium des Parlaments stellte Präsident Pflimlin unmißverständlich fest, daß ein solcher Antrag auf Untersuchung der Probleme Faschismus und Rassismus gemäß der Geschäftsordnung zulässig sei.

Er setzte sich damit in Gegensatz zu Vertretern rechter und konservativer Fraktionen und billigte die vom Vorsitzenden der Sozialistischen Fraktion, Rudi Arndt, unterzeichnete Ansicht, daß die im Artikel 95 der Geschäftsordnung genannten Voraussetzungen erfüllt seien. Nach der Meinung des Präsidenten, sollen 15 Abgeordnete dem Untersuchungsausschuß angehören und ihre Arbeiten bis Ende Juni 1985 beenden.

Der Parlamentspräsident hat politisch klug und richtig gehandelt. Es wäre für die europäische Demokratie eine schwere Belastung geworden, wenn die von einem Viertel der frei gewählten Volksvertreter gewünschte Untersuchung nicht zustande gekommen wäre. Gerade bei der letzten Europawahl mußte eine erschreckende Zunahme von Stimmen für Rechtsextremisten (besonders in Frankreich) verzeichnet werden. Es bleibt zu hoffen, daß der neue Untersuchungsausschuß schnell konstituiert wird und zügig bei seinen Beratungen vorankommt. (-/8.10.1984/ks/rs)

+ + +



22 Thesen zum Seerecht

Ein Plädoyer für die Zeichnung des UN-Übereinkommens

Von Horst Grunenberg MdB

Obmann der Arbeitsgruppe "Meerespolitik" der SPD-Fraktion im Deutschen Bundestag
und Dr. Peter Cortier MdB

1. Das ehemalige, die Meere betreffende Völkergewohnheitsrecht findet seinen Ursprung in der zu Beginn des Kolonialzeitalters veröffentlichten Schrift "Mare liberum" des holländischen Rechtsgelehrten Hugo Grotius vor 375 Jahren. Dabei muß berücksichtigt werden, daß "Mare liberum" auch einen Protest darstellt gegen den Vertrag zwischen Portugal und Spanien über die Aufteilung der Meere von 1494, der auch vom Papst absegnet wurde.
2. Dieses Völkergewohnheitsrecht paßte sich im Verlauf der Jahrhunderte der sich fortentwickelnden Technik an und wurde somit ein Recht der Stärkeren.
3. Die moderne Technik erlaubte eine Ausbeutung der Ressourcen auch außerhalb der von dem Holländer Bynkershoek eingeführten 3-sm-Hoheitszone (Kanonenschußweite).
4. Die Meeresgebiete außerhalb der 3-sm-Hoheitszone galten nach Grotius als Niemandsland. Die Ausbeutung lebender wie nichtlebender Ressourcen galten als "Aneignung herrenlosen Gutes".
5. Die Auffassung vom Niemandsland Meer führte zu den Proklamationen des US-Präsidenten Truman vom 28. September 1945, die Küstenfischerei und die Ressourcen des Kontinentalschelfs betreffend, wonach die USA Anspruch auf alle Rohstoffe des Festlandssockels bis zur 200 m Tiefenlinie oder bis zur technischen Ausbeutbarkeit erhoben.
6. Die Santiago-Konferenz der Lateinamerikanischen Staaten von 1952 führte zu den bei den Südamerikanischen Staaten verbreiteten Ansprüchen auf 200-sm-Hoheitszonen.
7. Die 1. Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen 1958 scheiterte ebenso wie die 2. Seerechtskonferenz 1960 an den unterschiedlichen Auffassungen über die Breite des Küstenmeeres und des Festlandssockels.
8. Aus dem Scheitern der beiden Seerechtskonferenzen war ein aus unterschiedlichen Ansprüchen auf den Meeresraum wachsendes Konfliktpotential erkennbar, gleichlaufend mit einer schleichenden Ausdehnung nationaler Jurisdiction auf die Meeresräume vor den Küstenstaaten.
9. Die technische Entwicklung zur Ausbeutung der Rohstoffe der Tiefsee alarmierte die Völkergemeinschaft UNO, und der Überkommenen Rechtsauffassung, daß die Rohstoffe der Tiefsee niemandem gehören, wurde die Rechtsauffassung, daß die Rohstoffe allen gehören, entgegengesetzt.
10. Die Einsetzung des Meeresbodenausschusses der UNO 1968 sollte dazu unter anderem beitragen, diesen Streit zu bereinigen. Als Nichtmitglied der UNO erhielt die Bundesrepublik in diesem Ausschuß lediglich den Beobachterstatus, ohne direkte Einwirkungsmöglichkeit.
11. Die Beschwerde der Bundesrepublik über die Aufteilung des Festlandssockels in der Nordsee - nach vergeblichen Verhandlungsbemühungen mit den Festlandssockelanrainern - vor dem internationalen Gerichtshof in Den Haag bescherte der Bundesrepublik laut Urteil vom 20. Februar 1969 nicht nur den sogenannten Entenschnabel, sondern untermauerte völkerrechtlich die Festlandssockeldoktrin.
12. Die Verhandlungen im UN-Meeresbodenausschuß ergaben die Einberufung der 3. UN-Seerechtskonferenz 1973 mit der Absicht, einen für alle gültigen Rechtsrahmen, die Meere betreffend, zu erarbeiten.
13. Die Gegensätze zwischen den Machtblöcken, der Machtblöcke zu den Blockfreien, die Nord-Süd-Problematik, unterschiedliche politische Systeme, unterschiedliche Rechtsauffassungen und so weiter geboten es, einen Text im Konsensverfahren zu erarbei-

- ten, das heißt, Texte waren erst dann akzeptiert, wenn kein Einspruch mehr erfolgte. Bei eventuellen Abstimmungen hatte jeder Staat nicht mehr und nicht weniger als eine Stimme.
14. Im Frühjahr 1982 endete die Seerechtskonferenz mit einem Konventionstext bestehend aus 320 Artikeln, neun Annexen, vier Resolutionen. Damit haben zum ersten Mal in der Geschichte der Menschheit die Völker der Welt sich einen Rechtsrahmen mit Streitbeilegungsregelungen geschaffen, der Grenzen nationaler Ansprüche auf den Meeresraum zieht und eine weitere schleichende Ausdehnung nationaler Jurisdiktion zum Stillstand bringt.
 15. Der Konsens über einzelne Teile des Textes des Seerechtsübereinkommens war abhängig vom Konsensus über den Gesamttext. Die Tatsache, daß Konsens über alle Teile des Konventionstextes außer Teil XI, den Tiefseebergbau betreffend, bestand, bedeutet aber noch nicht, daß alle Teile außer Teil XI allgemein anerkanntes Gewohnheitsrecht begründen.
 16. Teil XI des Seerechtsübereinkommens ist nur ein kleiner Teil des gesamten Übereinkommens. Nach Resolution II des Übereinkommens wird dieser Teil nach den gleichen Regeln wie bei der Seerechtskonferenz in der Vorbereitungscommission für die Meeresbodenbehörde und den Seerechtsgerichtshof verhandelt. Durch die Vielfalt ihrer Aufgaben wird die Vorbereitungscommission sicher über mehrere Jahre tagen müssen. Nichtzeichnerstaaten des Übereinkommens werden nach Ablauf der Zeichnungsfrist am 9. Dezember 1984 ihren Beobachterstatus ähnlich wirkungslos ausüben können, wie die Nichtmitglieder der UNO seinerzeit im Meeresbodenausschuß.
 17. Es ist höchst unsicher, inwieweit die übrigen Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens Gewohnheitsrecht widerspiegeln. Regeln der Transitpassage, der Archipelgewässer-Passage, der seewärtigen Grenzen des Festlandssockels und des Streitbeilegungsverfahrens können nicht als Gewohnheitsrecht betrachtet werden. Sogar die klassischen Regeln über friedliche Durchfahrt wurden neu definiert.
 18. Gewohnheitsrecht ist schwierig zu definieren; es ist nicht beständig und sogar regionalen und globalen Änderungen unterworfen, was schwer zu kontrollieren ist. Gewohnheitsrecht bleibt ein stumpfes Instrument, das nicht effektiv gebraucht werden kann, Länder davon abzuhalten, ihre Interessen zu maximieren, zum Beispiel die lateinamerikanischen Staaten, die nicht ganz mit dem Ergebnis der Konferenz zufrieden waren (Entwicklung der ausschließlichen Wirtschaftszone zum Küstenmeer - schleichende Ausdehnung der Jurisdiktion). Tiefseebergbauaktivitäten außerhalb des Rahmens des Übereinkommens gibt anderen Staaten Anlaß, ebenfalls andere Teile des Übereinkommens zu umgehen. Das Gewohnheitsrecht in creeping jurisdiction ist aber nicht im Interesse von Schifffahrtsnationen wie die Bundesrepublik. Das Übereinkommen ist ein weit besseres Instrument um derartige unglückliche Entwicklungen zu verhindern.
 19. Es muß festgestellt werden, daß 134 von 156 Staaten das Seerechtsübereinkommen unterzeichnet haben (14 Ratifikationen liegen bereits vor). Das bedeutet, daß diese 134 Staaten beabsichtigen, sich friedlich in den gesetzten Rechtsrahmen des Seerechtsübereinkommens einzufügen. Nichtzeichnerstaaten laufen Gefahr, in einem für die Zukunft bedeutsamen internationalen Bereich sich gegen die Völkergemeinschaft zu stellen.
 20. Eine Unterzeichnung bindet nicht endgültig an das Seerechtsübereinkommen. Die Unterzeichnung führt für die Bundesrepublik zur Vollmitgliedschaft in der Vorbereitungscommission. Unterzeichnung ist eine billigere und damit eine günstigere Eintrittskarte für das Seerechtsübereinkommen als der ratifizierende Beitritt. Die Unterschrift der Bundesrepublik ist außerdem ein sehr wichtiger Beitrag, um das Seerechtsübereinkommen lebensfähig zu erhalten bis die USA sich entschieden haben. Die Unterschrift der Bundesrepublik wird Italien, Belgien und Luxemburg und wahrscheinlich auch Großbritannien und andere (Spanien) zur Unterzeichnung anregen. Die Schweiz hat sich entschieden, zu unterzeichnen.
 21. Die Zeichnung des Seerechtsübereinkommens ermöglicht die Zeichnung durch die EWG und schafft damit die rechtlichen und politischen Voraussetzungen für das Zustandekommen eines gemeinsamen EG-Meeres.
 22. Zusammenfassend ist festzustellen, daß es sehr schwierig wird, ohne Seerechtsübereinkommen zu leben, denn es gibt keine annehmbare Alternative zum Seerechtsübereinkommen.

Lkw-Transitverkehr auf die Schiene

Österreichische Verkehrspolitik setzt ein bemerkenswertes Signal

Von Klaus Daubertshäuser MdB

Obmann der SPD-Fraktion im Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages

Die österreichische Bundesregierung hat mit ihrem Beschluß, zum Nutzen von Menschen und Umwelt mit einem Zehn-Jahres-Programm die Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß der Lkw-Transitverkehr auf die umweltfreundliche Bahn verlagert werden kann, in der europäischen Verkehrspolitik ein positives Signal gesetzt. Die von den Transit-Lkw verursachten beziehungsweise mitverursachten Umweltbeeinträchtigungen (saurer Regen, Lärmbelästigung) führen so oft zu kaum wieder gutzumachenden Schäden an der Natur und nicht zumutbaren Lärmbelästigungen für die Anrainer. Durch die Entlastung der Transitstrecken vom Güterschwerverkehr wird ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet.

Mit einem Zwei-Phasen-Modell beabsichtigt die österreichische Bundesregierung, in den nächsten fünf Jahren nahezu 55 Prozent des gesamten Straßengütertransits von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Eine erhebliche Gütermenge wird allein durch die Schaffung beziehungsweise Intensivierung von Transitkorridoren mittels "rollender Landstraßen" verlagert werden können, der Rest durch Ausweitung des konventionellen Wagenladungsverkehrs sowie durch den Ausbau der übrigen Transporttechniken des kombinierten Verkehrs.

Die "rollende Landstraße" ist ein Beförderungssystem im kombinierten Verkehr "Schiene-Straße", bei dem der gesamte Lkw-Zug auf speziellen Eisenbahnwaggons befördert wird. Diese speziellen Eisenbahnwaggons ("Nieder-Flur-Waggons"), die Vergrößerung der Lichtraumprofile in den Tunnels, der Einbau elektronischer Achszähleinrichtungen sowie der Ausbau von Terminals sind Maßnahmen, die direkt auf die Beschäftigungspolitik Auswirkungen haben und wertvolle Impulse geben.

Von Interesse ist auch, daß die österreichische Bundesregierung beabsichtigt, die umwelt- und verkehrspolitisch notwendige Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Straße auf die Schiene für das Lkw-Transportgewerbe attraktiv und vorteilhaft zu gestalten. Die Transitkorridore der Bahn bieten auch die Chance, Grenzübertritte rascher und unbürokratischer abzuwickeln. Der Wegfall verschiedener Kosten (zum Beispiel Straßenverkehrsbeitrag, Mauten und so weiter), sowie eine entsprechende Tarifpolitik sollen den Umstieg auch für das Transportunternehmen wirtschaftlich interessant machen.

Dieses österreichische Modell ist umso bemerkenswerter, weil die deutsche Bundesregierung beabsichtigt, die Förderungsmaßnahmen für den kombinierten Verkehr in der Bundesrepublik nach 1985 auslaufen zu lassen. Herrn Verkehrsminister Dollinger ist anzuraten, bei seinen Wiener Amtskollegen Nachhilfeunterricht im umweltgerechten Verkehrssystem zu buchen.
(-/8.10.1984/ks/rs)

+ + +

