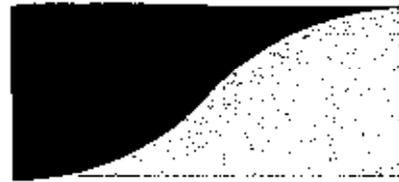


Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (02 29) 21 90 38/39
Telex: 8 86 846 ppbn d



Inhalt

Dieter Spöri MdL zum nicht enden wollenden Flugbenzin-Skandal: Im Gestrüpp willkürlicher Entscheidungen.

Seite 1

Horst Seefeld MdEP zur Notwendigkeit, aus der Katastrophe von Herborn Konsequenzen zu ziehen: Schärfste Sicherheitsbestimmungen für gefährliche Straßen-Transporte.

Seite 2

Gernot Erler MdB zu den Folgen der bevorstehenden „Hochzeit“ von Daimler-Benz und MBB: Es droht die Entmachtung des Parlaments.

Seite 4

Heinz Menne zur Verhängung von Todesurteilen durch Alliierte Strafgerichte in der Bundesrepublik: Immer noch ein besetztes Land?

Seite 5

43. Jahrgang / 126

6. Juli 1988

Im Gestrüpp willkürlicher Entscheidungen

Zum nicht enden wollenden Flugbenzin-Skandal

Von Dieter Spöri MdL

Vorsitzender der SPD-Fraktion im Landtag von Baden-Württemberg

Die neuen Pläne der Unionsparteien zur Steuerbefreiung des Flugbenzins von der Mineralölsteuer zeigen, daß der Union jedes Gefühl für steuerliche Gerechtigkeit abhanden gekommen ist. Wenn die Union jetzt die Steuerbefreiung auf die gewerblich genutzten Flugzeuge beschränken will, gerät sie immer tiefer in das Gestrüpp willkürlicher und unausgewogener Einzelregelungen.

Es gibt keine vernünftigen Gründe dafür, ausgerechnet die Jets der Großunternehmen steuerlich zu privilegieren. Die Unternehmen selbst, die ihre Flugzeugkosten einschließlich der Mineralölsteuer steuerlich absetzen können, wollen diese neue Subvention nicht einmal. Sie fühlen sich dadurch sogar öffentlich kompromittiert, wie eine wütende Stellungnahme des baden-württembergischen IHK-Präsidenten Leibinger zeigt. Der Flugbenzin-Skandal wird damit noch absurder.

Es ist generell falsch, bestimmte Verkehrsträger zu subventionieren, die in Konkurrenz mit anderen Verkehrsträgern stehen. Dies gilt um so mehr, wenn es sich um ökologisch bedenkliche Subventionen von Verkehrsträgern mit hohen Emissionen handelt. Auch unter Umweltsichtspunkten muß daher eine Privilegierung der Geschäftsflugzeuge abgelehnt werden.

Im übrigen zeigt der gesamte Vorgang, auf welchem moralischen Tiefpunkt der Politik die Unionsparteien angekommen sind. Abgeordnete, die als Delegierte wenige Tage zuvor auf dem Parteitag der CDU gegen die Steuerbefreiung des Flugbenzins gestimmt haben, haben in namentlicher Abstimmung im Bundestag und auch in den Landtagen anschließend dafür gestimmt. Inzwischen will die Parteispitze diesen Beschluß teilweise wieder rückgängig machen. Dennoch sollen die Länder im Bundesrat am kommenden Freitag zunächst die vollständige Steuerbefreiung beschließen. Dieses Hin und Her ist das Gegenteil von Stetigkeit und Berechenbarkeit in der Politik; es führt dazu, daß das Vertrauen der Bürger in die Politik immer weiter ramponiert wird.

(-/6.7.1988/vs-he/rs)

Verlag, Redaktion und Druck:
Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH
Haussallee 2-10, Pressehaus 1/217
5300 Bonn 1, Postfach 1204-08

Erscheint täglich von Montag bis Freitag.
Bezug nur im Abonnement. Preis DM 82,50
inkl. zuzügl. MwSt und Versand.

Verwendete Tinten
mit recyceltem Rohmaterial
Recycling-Papier



Schärfste Sicherheitsbestimmungen für gefährliche Straßen-Transporte!

Zur Notwendigkeit, aus der Katastrophe von Herborn Konsequenzen zu ziehen

Von Horst Seefeld MdEP
Vizepräsident des Europäischen Parlaments

Der Transport gefährlicher Güter muß auf allen Straßen der Europäischen Gemeinschaft schärfsten Sicherheitsbedingungen unterworfen werden. Zum Jahrestag der Katastrophe von Herborn, wo am 7. Juli 1987 nach einem LKW-Unfall elf Häuser in Schutt und Asche gelegt wurden, appelliere ich an die Bundesregierung, die Forderungen des Europäischen Parlaments aufzunehmen und für ihre europaweite Verwirklichung einzutreten, die das EP gestern, unter anderem auf meine Initiative hin, diskutiert hat.

Im einzelnen geht es darum, daß die Gemeinschaftsvorschriften für Güter und Stoffe vervollständigt und richtig angewandt werden müssen. Statt europäische Rahmengesetze sollten künftig direkt wirkende EG-Gesetze (Verordnungen) für mehr Sicherheit auf den Straßen sorgen. Nachteilig ist, daß die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften noch immer große Unterschiede aufweisen. Deshalb ist die Harmonisierung auch der Haftungsfragen ein höchst vordringliches Ziel. Die EG-Kommission sollte deshalb auch eine Datenbank einrichten, bei der die Unternehmen Informationen über alle beim Transport gefährlicher Güter und Stoffe zu beachtenden Vorschriften abrufen können.

Nachdrücklich setzt sich das EP dafür ein, daß künftig gefährliche Stoffe und Abfälle im Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr, durch Rohrleitungen sowie im Kombiverkehr transportiert werden. Außerdem müssen die Kontrollen für die Einhaltung der Transport- und Sozialvorschriften beim Transport gefährlicher Güter erheblich verbessert und die Strafmaßnahmen harmonisiert werden. Die Ausbildung der Beschäftigten ist zu verbessern. Schließlich sollten die Mitgliedstaaten städtebaulicher Vorschriften erlassen, damit die Industriestandorte für die Produktion gefährlicher Stoffe weit entfernt von den Wohngebieten angesiedelt werden.

Mein Kollege, der niederländische Sozialist Ben Visser, hat unter anderem folgende Vorschläge zusammengestellt:

a) Maßnahmen zur besseren Vorbeugung:

- gut ausgestattete und gewartete Fahrzeuge, eventuell besondere Konstruktionsanforderungen für Fahrzeuge, mit denen gefährliche Stoffe im Straßen-Güterverkehr befördert werden;
- Sicherheitsmaßnahmen bei den Verkehrsmitteln, obligatorische Ausrüstung mit ABS;
- periodische Kontrollen des Nutzens von vorbeugenden Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen, wie sie im ADR beschrieben sind;
- Information der Arbeitnehmer über die Art der beförderten Stoffe durch Verbreitung schriftlicher Vorschriften und deren Aufnahme in internationale Vereinbarungen;
- Errichtung von Datenbanken für gefährliche Stoffe, wie es sie beispielsweise schon jetzt bei einer niederländischen Arbeitgeberorganisation gibt; so werden Informationen allgemeiner zugänglich;

b) Ausbildung:

- die Ausbildungsanforderungen an die Fahrer und sonstige Personen, die mit gefährlichen Stoffen umgehen, sind je nach Land sehr unterschiedlich und müssen harmonisiert werden;
- das Mindestalter für die Beförderer gefährlicher Stoffe muß von 23 auf 25 Jahre angehoben werden;

c) Infrastruktur:

- sehr wichtig ist die Festlegung bestimmter Fahrstrecken für den Transport gefährlicher Stoffe; dies ist jedoch eine Angelegenheit nationaler und lokaler Behörden;
- Einschränkung des Transports gefährlicher Stoffe durch Tunnel; hierzu liegt ein Entwurf einer EG-Regelung vor (KOM(81) 18), die jedoch bisher nur in der Bundesrepublik Deutschland eingeführt wurde; der Erlaß eventueller Fahrverbote ist jedoch wiederum Sache lokaler Behörden im Rahmen der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften;
- Fahrverbot während gefährlicher Winterperioden;
- Verbot des Transports bestimmter gefährlicher Stoffe im Straßenverkehr und Verlagerung auf die Schiene;

d) Vorschriften und Sanktionen:

- eventuelle Ausweitung der Liste besonders gefährlicher Stoffe durch Aufnahme aller Brennstoffe und Heizöl (anläßlich des Unfalls in Herborn in Deutschland);
- den Transporteuren müssen Schutzmaßnahmen zur Verfügung gestellt werden;
- die Transporteure müssen ständig eine Abfallbeseitigungsgenehmigung bei sich führen;
- bessere Kontrollen des grenzüberschreitenden Transports gefährlicher Abfälle sind notwendig;
- für das Be- und Entladen näher spezifizierter Stoffe an öffentlich zugänglichen Stellen muß vorgeschrieben werden, daß eine Genehmigung, der lokalen Behörden erforderlich ist, da offensichtlich beim Be- und Entladen mehr Unfälle geschehen als beim Transport selbst;
- bei Übertretungen müssen härtere Strafen verhängt werden (Gefängnisstrafen, höhere Geldstrafen), notfalls muß eine Beschlagnahmung der LKWs erfolgen (beispielsweise durch den Zoll);

e) Weiterreichende Einschaltung der Gewerkschaften:

- Berichte und Untersuchungen anläßlich von Unfällen müssen auch den Gewerkschaften zur Verfügung gestellt werden;
- die Gewerkschaften sind zur Zeit in den Ausschüssen für gefährliche Stoffe vertreten; vorteilhaft wäre auch die Einsetzung von Schiedskommissionen unter Einbeziehung der Gewerkschaften;

f) Presse und Bevölkerung:

- Die Ergebnisse offizieller Untersuchungen anläßlich von Verkehrsunfällen mit gefährlichen Stoffen müssen auch an die Presse weitergegeben werden. Eine verstärkte Information der Presse erlaubt auch eine Unterrichtung der Bevölkerung über die tatsächlichen Tatbestände, womit unnötige Beunruhigung und Spekulationen über die Ursachen derartiger Unfälle vermieden werden.
(-/6.7.1988/va-he/rs)

* * *

Es droht die Entmachtung des Parlaments

Zu den Folgen der bevorstehenden „Hochzeit“ von Daimler-Benz und MBB

Von Gernot Erler MdB

Es scheint beschlossene Sache zu sein: Daimler-Benz wird bei dem Luft- und Raumfahrtunternehmen Messerschmidt-Bölkow-Blohm (MBB) einsteigen, sobald sich dieses auf Kosten des Steuerzahlers von allen Airbus-Risiken befreit hat. Nochminister Bangemann hat dann zwar sein eigentliches Ziel bei dieser Ehebahnung, nämlich eine finanzielle Mitverantwortung des größten deutschen Konzerns für das unabsehbare Airbus-Abenteuer, haarscharf verfehlt, das Ergebnis wird aber dennoch die politische Landschaft der Bundesrepublik verändern.

Wenn der Stuttgarter Konzern sich die Kontrolle an MBB sichert (zur Zeit ist von einem 30-Prozent-Anteil die Rede), wird auf deutschem Boden ein militärisch-industrieller Komplex entstehen, der sich jeder politischen Kontrolle entziehen kann. Daimler-Benz beschäftigt bereits heute 326.000 Mitarbeiter und macht mit 67,5 Milliarden DM einen Jahresumsatz, der etwa einem Viertel des Bundesetats entspricht.

MBB würde den südwestdeutschen Riesen ziemlich genau um noch einmal zehn Prozent wachsen lassen, nämlich um etwa sechs Milliarden DM Umsatz und weitere 36.000 Beschäftigte.

Die schiere Größenordnung eines Konzerns, der dann bei den zu sichernden Arbeitsplätzen auf die 400.000 zugeht, wirft bereits Fragen auf. Den eigentlichen qualitativen Sprung allerdings wird die MBB-„Hochzeit“ in der Struktur des Konzerns bewirken, der bisher im Publikumbewußtsein vor allem für die Herstellung niveauvoller Nutz- und Lastfahrzeuge zuständig ist. Mit dem systematischen Einsammeln von Dornier, MTU und AEG hat sich Daimler-Benz längst einen starken Rüstungsshop zusammengekauft, der immerhin schon mehr als sieben Prozent des Konzernumsatzes ausmacht. Gesellt sich die expansionslustige MBB-Tochter noch dazu, wird dieser Anteil die zehn Prozent deutlich überschreiten, und unter dem Daimler-Dach wird sich die wichtigste deutsche Rüstungsschmiede zusammenfinden.

Ganz nebenbei bleibt dabei auch der Wettbewerb in der Zukunftsbranche Luft- und Raumfahrtindustrie, zumindest was den deutschen Markt angeht, definitiv auf der Strecke. Dornier und MBB werden sich in Zukunft friedlich den größer werdenden Kuchen, egal ob er Ariane V, Hermes oder Columbus heißt, teilen und ihre nervenaufreibende Konkurrenz aufgeben. Für Daimler-Benz tut sich als Alleinanbieter von Zukunftstechnik ein Schlaraffenland nach dem „Single-Source-Prinzip“ auf - wer wollte es den Stuttgartern verübeln, daß sie ihre ungeduldige Erwartung des Hochzeitstages nur mühsam hinter gespielter Gelassenheit verbergen können?

Für diese „Ehe“ werden wir alle zahlen müssen, und dies nicht nur, weil der mißratene, weil bloß kostenverursachende MBB-Sohn Airbus rechtzeitig ins bundeseigene Internat abgeschoben wird, wo er die Eltern nichts mehr kosten kann.

Denn der eigentliche Preis liegt im Politischen: fast 400.000 deutsche Arbeitsplätze werden direkt oder indirekt von Rüstungsaufträgen abhängig. Die schon seit einiger Zeit feststellbare Tendenz, daß Mammutinvestitionen für neue Waffensysteme in erster Linie mit industriepolitischen Argumenten durchgesetzt werden (so zuletzt beim „Jäger 90“), wird sich beschleunigen. Und welche Fraktion im Deutschen Bundestag, welcher Abgeordnete wird künftig seine Ohren verschließen können, wenn es dann in Zukunft nicht um irgendein neues Waffensystem geht, sondern um die Prosperität und Wettbewerbsfähigkeit des größten deutschen Konzerns und die Sicherheit von annähernd 400.000 Arbeitsplätzen? Wer wird es noch wagen, bei 2,5 Millionen Arbeitslosen friedens- und abrüstungspolitische Einwände gegen neue Rüstungsideen zu formulieren, die von den Reißbretern von MBB und Dornier stammen und das Gütesiegel des guten Sterns auf unseren Straßen tragen?

Vielleicht sollte Bangemann, wenn Daimler bei MBB schon keinen Groschen für den Airbus hinlegen will, wenigstens eine Geste des guten Willens von den Stuttgartern verlangen: nämlich daß sie ab sofort die Bezüge von Rupert Scholz übernehmen.

(-/6.7.1988/vo-he/rs)

* * *

Immer noch ein besetztes Land?

Zur Verhängung von Todesurteilen durch Alliierte Straferichte in der Bundesrepublik

Von Heinz Menne

Stellvertretender Bundesvorsitzender der Arbeitsgemeinschaft sozialdemokratischer Juristen (ASJ)

Sachverhalt

Auf dem Territorium der Bundesrepublik wird im Geltungsbereich des Grundgesetzes bis zum heutigen Tage von Alliierten Straferichten die Todesstrafe verhängt. Zuletzt wurde am 18. Dezember 1987 durch das US-Militärgericht Frankfurt ein Soldat der US-Streitkräfte wegen Mordes an Angehörigen zum Tode verurteilt. In der Vergangenheit geschah dasselbe in bekannt gewordenen Fällen durch die US-Militärgerichte in Butzbach (1984), Würzburg (1982), Bad Kreuznach (1982), Fürth (1979), und 1964 durch das Militärgericht der Britischen Rheinarmee in Celle.

Im Anschluß an die Strafverfahren wurden zur Ermöglichung der Vollstreckung die Verurteilten in das Land der Entsendestaaten verbracht. Die Organe der Bundesrepublik dulden diese Praxis. Daß jemals Schritte unternommen worden seien, um sie zu ändern, ist nicht bekannt geworden. Obwohl die zuständige Staatsanwaltschaft des betroffenen Bundeslandes nach dem Zusatzabkommen zum Nato-Truppenstatut unter Darlegung wesentlicher Belange der deutschen Rechtspflege die Ausübung der deutschen Gerichtsbarkeit fordern kann, hat man sich in allen Fällen mit der Ausübung fremder Gerichtsbarkeit abgefunden.

Rechtsgrundlagen

Zur Rechtfertigung dieser Praxis wird auf das Nato-Truppenstatut verwiesen. Hiernach erstreckt sich die Jurisdiktion der Alliierten Straferichte nicht nur auf ausländische oder staatenlose Angehörige der in der Bundesrepublik stationierten Streitkräfte. Nach dem Nato-Truppenstatut kann sogar bei Tätern deutscher Staatsangehörigkeit die Todesstrafe verhängt und vollstreckt werden, sofern sie Angehörige der Streitkräfte des Entsendestaates sind. Nach deutschem Recht ist durch Artikel 102 Grundgesetz die Todesstrafe abgeschafft. Diese Vorschrift verbietet einmal dem deutschen Gesetzgeber, die Todesstrafe anzudrohen, den deutschen Richtern, die Todesstrafe zu verhängen und der deutschen Exekutive, die Todesstrafe zu vollstrecken. Das Grundrecht des Artikel 102 schützt aber auch jedermann auf dem Territorium der Bundesrepublik im Geltungsbereich des Grundgesetzes davor, zum Tode verurteilt zu werden.

Rechtliche Wertungen

- Die Lösung dieses Dilemmas zweier sich widersprechender Regelungen könnte darin liegen, daß die hierauf bezogenen Vereinbarungen des Nato-Truppenstatus, weil sie innerdeutschem Recht widersprechen, rechtswidrig und damit nichtig sind. Denn keine deutsche Regierung kann im völkerrechtlichen Akten über Rechte verfügen, über die sie nach innerstaatlichem Recht keine Verfügungsbefugnis hat.

Dem wird entgegengehalten, daß in dem Nato-Truppenstatut die Bundesregierung keine Rechte preisgegeben habe, über die sie realiter verfügt habe. Das Nato-Truppenstatut habe auch den Zweck gehabt, noch bestehendes Besatzungsrecht abzulösen. Es habe in der Tat auch einen bedeutenden Zuwachs an Souveränität für die Bundesrepublik gebracht. Aber die volle Souveränität sei auch dabei nicht erreichbar gewesen, so daß die Regelungen über die Jurisdiktion Alliierten Straferichte mit den Einschränkungen des Artikel 102 Grundgesetz noch fortbestehendes Besatzungsrecht sei.

Nach heutigem Rechts- und Politikverständnis ist die Bundesrepublik Bündnispartner in der Nato mit einem erheblichen politischen Gewicht und Einfluß. Damit verträgt sich nicht mehr die auch nur teilweise Behandlung als besetztes Territorium. Die Vorbehaltsrechte der Westmächte nach Artikel 2 des Deutschlandvertrages betreffen nach dem Beitritt der Bundesrepublik zum Nordatlantikpakt allein ihre Verantwortlichkeit für Berlin, Fragen der Wiedervereinigung und den Abschluß eines Frie-

densvertrages. Es ist mit dem souveränen Rechtsstaat Bundesrepublik nicht vereinbar, dem Grundgesetz vorgelagertes und vorrangiges Besatzungsrecht als geltendes Recht anzuerkennen.

Abwegig ist die Meinung, Artikel 24 Grundgesetz rechtfertige diese Praxis, indem er erlaube, daß der Bund in einem System gegenseitiger kollektiver Sicherheit in die Beschränkung seiner Hoheitsrechte einwillinge. Sogar beim Übergang der nach dem Nato-Vertrag in Friedenszeiten grundsätzlich nationalstaatlich organisierten Befehlsgewalt im militärisch-operativen Bereich im kriegsfall auf integrierte Organe der Nato, verbleibt nach ausdrücklicher Festlegung in Artikel XV 1 des Nato-Truppenstatus auch im Fall von Feindseligkeiten die Strafgewalt in den Händen der nationalstaatlich organisierten Streitkräfte der Mitgliedstaaten.

Der Hinweis, daß auch andere Staaten der Bundesrepublik die gleichen Rechte eingeräumt haben, über die auf ihrem Territorium stationierten Soldaten der Bundeswehr nach bundesdeutschem Recht die Strafgewalt auszuüben, rechtfertigt nicht die inkriminierte Praxis. Denn die Frage, ob einzelne Regelungen des Nato-Truppenstatus mit dem innerstaatlichen Verfassungsrecht etwa eines USA-Bundesstaates kollidieren, ist ausschließlich eine interne Angelegenheit der Staaten, die die Stationierung von Bundeswehrtruppen auf ihrem Hoheitsgebiet gestatten. Was auf dem Territorium der Bundesrepublik zulässig ist, entscheidet sich allein nach deutschem Verfassungsrecht. Eine Verfassungswidrigkeit läßt sich nicht mit dem völkerrechtlichen Prinzip der Gegenseitigkeit rechtfertigen.

Schlußfolgerungen

Die Duldung der Verhängung von Todesurteilen durch ausländische Truppengerichte durch die Bundesregierung und die Bundesländer ist verfassungswidriges Handeln. Ein mit einem besetzten Land geschlossener völkerrechtlicher Vertrag, der nicht in allen Teilen der freien Willensentschließung der Vertragschließenden entspricht, sondern teilweise Festschreibung von Besatzungsrecht bedeutet, kann unter der Geltung der vollen Souveränität der Bundesrepublik, die von niemandem bestritten wird, in den Teilen keinen Bestand haben, die der Bundesrepublik aufokroyiert worden sind. Die wiedererlangte Souveränität verpflichtet die verfassungsmäßigen Organe der Bundesrepublik, der Verfassung Geltung zu verschaffen. Es geht dabei um nationale Souveränität nicht um ihrer selbst willen, sondern um Rechtsouveränität und damit um die Realisierungsbedingungen von Grund- und Menschenrechten im freiheitlichen Rechtsstaat.

Die Glaubwürdigkeit der Bundesrepublik steht auf dem Spiel, wenn die Bundesregierung sich im internationalen Bereich zum Vorreiter der Ächtung und Abschaffung der Todesstrafe macht, aber am Grundgesetz vorbei dem verfassungsrechtlichen Verbot der Todesstrafe nur ungenügend Geltung verschafft und vor den innerstaatlichen Problemen die Augen verschließt. Es besteht ein dringender Handlungsbedarf, die bestehenden Praktiken der Todesstrafe auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik und im Geltungsbereich des Grundgesetzes abzustellen. Professor Dr. Callies, Hannover, hat in der Neuen Juristischen Wochenschrift Heft 14/1988, Seite 847 eine eingehende Untersuchung dieser Frage veröffentlicht.

Aus der Antwort des Bundesministers der Justiz vom 15. Juni 1988 (BT.Drs. 11/2521) auf die Kleine Anfrage der SPD-Fraktion (BT.Drs. 11/2021) ergibt sich, die Bundesregierung suche zwar nach Möglichkeiten, langfristig die Verhängung von Todesurteilen durch Militärgerichte der Nato-Partner auf deutschem Boden zu verhindern. Für eine Änderung des Nato-Truppenstatus, die nur durch Verhandlungen mit allen 13 Vertragspartnern möglich sei, sieht die Bundesregierung derzeit keine Möglichkeit, „was die Art der von fremden Militärgerichten zu verhängenden Strafen anbelangt“. Der Bundesausschuß der Arbeitsgemeinschaft sozialdemokratischer Juristen hat auf dem Hintergrund dieses Sachverhaltes in seiner Sitzung am 4. Juni 1988 die Bundesregierung und ihre Organe aufgefordert, alles zu tun, damit diese Praxis abgestellt wird, und zu verhindern, daß, um die Vollstreckung solcher Urteile zu ermöglichen, Verurteilte außer Landes geschafft werden. Die deutschen Behörden haben alle vorhandenen Möglichkeiten wahrzunehmen, um die deutsche Gerichtsbarkeit auch bei Geltung des Nato-Truppenstatuts in diesen Fragen auszuüben. (-/6.7.1988/vo-he/rs)