

BUNDESLÄNDER

ENTWICKLUNGSHILFE

Die Steppe ruft

Ehe Nordrhein-Westfalens Kultusminister Werner Schütz die Lehrer des Landes in die Sommerferien entließ, schickte er ihnen noch einen Rundbrief in die Schulen: Schütz rief die Pädagogen auf, sich als „Erzieher für die Jugend in den Entwicklungsländern“ zu melden.

Als bald hatte das Referat „Entwicklungshilfe“ im Düsseldorfer Kultusministerium den stärksten Posteingang im Hause Schütz. Für den Dienst als Helfer der unterentwickelten Jugend an Kongo, Nil und Ganges meldeten sich freiwillig:

- ▷ 384 Volksschullehrer,
- ▷ 135 Realschullehrer,
- ▷ 346 Lehrer von höheren Schulen,
- ▷ 205 Lehrer der verschiedenen berufsbildenden Schulen,
- ▷ 62 Lehrer von Ingenieurschulen,
- ▷ 266 Dozenten und Assistenten von Hochschulen und Akademien.

Daß sich fast 1400 Freiwillige, rund 2,2 Prozent aller nordrhein-westfälischen Lehrkräfte, meldeten, um deutschen Geist in Busch und Steppe zu tragen, war dem Kulturwart Schütz nun auch wieder nicht recht. Er hielt es auf einer Pressekonferenz für ratsam, das „Übermaß von Begeisterung“ seiner Pädagogen zu dämpfen. Schütz: „Die pädagogische Entwicklungshilfe muß sachlich betrachtet werden.“

Vorerst ließ Schütz daher den Freiwilligen detaillierte Fragebogen zustellen, die dazu dienen sollen, die Untauglichen auszusondern. Die übrig bleibenden Bewerber werden dann im Bonner Sekretariat der „Ständigen Konferenz der Kultusminister“ in die sogenannte Sachverständigenkartei eingereiht, deren sich das Auswärtige Amt nach eigenem Ermessen bedient.

Statt der Freiwilligen-Heerschar, die der Düsseldorfer Minister anwarb, wird allenfalls ein kleiner Stoßtrupp nach Afrika und Asien entsandt werden. Eine Massen-Emigration entwicklungsfreudiger Pädagogen stünde nämlich in krassem Mißverhältnis zum Lehrermangel in Nordrhein-Westfalen. In dem Land, dessen Kultusminister deutsche Lehrer nach Übersee exportieren will, fehlen heute rund:

- ▷ 5200 Volksschullehrer,
- ▷ 2000 Berufsschullehrer und
- ▷ 1600 Lehrer für höhere Schulen.

VERKEHR

GESCHWINDIGKEIT

Gas bei Vollmond

Das oberste deutsche Richter-Kollegium hat für die Autobahn endgültig eine dehnbare Geschwindigkeitsbegrenzung dekretiert:

Die Vereinigten Großen Senate des Bundesgerichtshofs (BGH) in Karlsruhe beschlossen unter Vorsitz des BGH-Präsidenten Dr. Bruno Heusinger,



Lastwagenfahrer Mohr: Nachts auf den Straßen ...

einem Bruder des Bundeswehr-Generals Heusinger:

- ▷ „Der Kraftfahrer darf auch auf der Autobahn bei Dunkelheit nur so schnell fahren, daß er innerhalb der überschaubaren Strecke rechtzeitig halten kann.“

Die Bedeutung dieses Beschlusses ist auf den ersten Blick nicht erkennbar. Ohnehin verlangt Paragraph 9 Absatz 1 der Straßenverkehrsordnung, jeder Fahrer dürfe nur so schnell fahren, „daß er das Fahrzeug nötigenfalls rechtzeitig anhalten kann“.



BGH-Präsident Heusinger
... mit halber Kraft

Während aber bislang einzelne Gerichte aus dem Paragraphen 9 nicht unbedingt interpretierten, auch der Autobahn-Benutzer dürfe nächtens nur auf Sicht fahren, gilt für Deutschlands Schnellstraßen nunmehr bei Nacht endgültig das Gesetz des Schnecken tempos: Wer abblenden muß, darf sich nur mit jener Geschwindigkeit fortbewegen, die aufgrund der verkürzten Sichtweite und des kürzeren Bremswegs zulässig ist: etwa 45 Kilometer in der Stunde.

Wer schneller fährt, muß damit rechnen, daß ihm bei einem Unfall automatisch Schadenersatz und Strafe angelastet werden.

Der Karlsruher Spruch galt dem Autobahn-Benutzer Herbert Mohr aus dem oberbayrischen Altdorf. Auf der Autobahn zwischen Ulm und Augsburg war er

mit seinem Lastzug unterwegs, als er einen Omnibus entdeckte, der am äußersten rechten Fahrbahnrand abgestellt war (SPIEGEL 9/1961).

Wegen des Gegenverkehrs hatte Mohr tausend Meter vor dem abgestellten Omnibus seine Scheinwerfer abblenden müssen. Bei einem Tempo von 60 Stundenkilometern sah er den haltenden Omnibus — weil dessen Schlußlichter nicht brannten — „erst in den letzten Sekunden“. Obwohl der Lastfahrer nach links auszuweichen versuchte, streifte er mit der rechten Vorderseite seines Lastzugs den Omnibus.

Mohr wurde wegen fahrlässiger Körperverletzung des Busfahrers in erster und zweiter Instanz zu einer Geldstrafe von 100 Mark verurteilt.

Die beiden Unterinstanzen hatten sich nach der Richterregel, jedes Urteil tunlichst „revisionssicher“ zu machen, kritiklos an die bisher vorherrschende Rechtsprechung angehängt. Nicht dem Busfahrer, der ein unbeleuchtetes Hindernis geschaffen hatte, sondern dem aufgeprallten Lastwagenfahrer Mohr warfen sie Fahrlässigkeit vor.

Begründung: Bei Fahren auf Sicht hätte Mohr, als er den Omnibus im Scheinwerferkegel des Abblendlichts sah, noch anhalten und den Unfall abwenden können.

Die Revisionsinstanz dagegen, das Bayrische Oberste Landesgericht, stellte dieser Rechtsprechung — Fahren auf Sicht — den sogenannten Vertrauensgrundsatz entgegen. Danach darf ein Verkehrsteilnehmer, wenn er sich selbst vorschriftsmäßig verhält, bei klarer Verkehrslage im allgemeinen auf verkehrsrichtiges Verhalten anderer vertrauen.

Diesen Vertrauensgrundsatz, der in der Rechtsprechung allgemein anerkannt ist, ließ bereits 1959 das Frankfurter Landgericht auch für das Fahren auf der Autobahn gelten. Die Frank-

BANKEN

GEHALTS-KONTEN

Schalter auf

furter Richter: Die Verpflichtung, die Fahrgeschwindigkeit der Sichtweite anzupassen, könne nur gelten,

▷ „gegenüber erkennbaren Gefahrenmomenten beziehungsweise Hindernissen, mit denen nach Lage der Umstände zu rechnen ist“.

Ein Verkehrsvorgang, der, wie etwa Wenden auf der Autobahn, „völlig außerhalb des Rahmens der Verhaltensweise liegt, die ein Benutzer der Autobahn von einem anderen erwarten kann“, befreit nach dieser Auffassung den Schnellfahrer von jeglicher Mithaftung für einen Unfall (SPIEGEL 4/1960).

Ähnlich urteilte das bayrische Obergericht im Fall Mohr: „Das Verlangen, sich von vornherein auf die Möglichkeit einzustellen, vor einem plötzlich auftauchenden Hindernis anhalten zu müssen, (führt) bei Nacht zu einer erheblichen Hemmung des Verkehrs, durch die die Bundesautobahnen weitgehend ihren Charakter als Schnellverkehrsstraßen verlieren.“

Mit der Auffassung, Autobahn-Benutzer seien nicht allgemein verpflichtet, nachts auf Sicht zu fahren, wich das Bayrische Oberste Landesgericht allerdings so eklatant von der bisherigen Rechtsprechung ab, daß es seine Ansicht dem Bundesgerichtshof zur Grundsatzentscheidung vorlegen mußte.

Der zuständige Vierte Strafsenat des BGH stimmte der bayrischen Ansicht mit Einschränkungen zu, obwohl er damit seine eigene Rechtsprechung auf den Kopf stellte. Er holte deshalb das Votum der Vereinigten Großen Senate ein.

Dieses erlauchte Gremium beharrte jedoch „in der Sache“ — wenn auch nicht mit der bisherigen Strenge — auf dem Dogma, das noch aus den Tagen des Leipziger Reichsgerichts stammt: auf Sicht fahren.

Nach Meinung der Bundesrichter sind nämlich auf der Autobahn durchaus „fahrhemmende Hindernisse“ zu erwarten, beispielsweise „umgefallene Bäume“ oder vorausfahrende Fahrzeuge mit schwer erkennbaren Schlußleuchten.

Wenn der „gedanken- oder rücksichtslose Kraftfahrer“ auf der Autobahn nicht mit Hindernissen zu rechnen und also nicht mehr auf Sicht zu fahren brauche, werde ein Anreiz zu Spitzengeschwindigkeiten gegeben.

Unter der Hand lockerte der Bundesgerichtshof allerdings selbst sein Prinzip: „Bei günstigen Sichtverhältnissen, guter Nachsichtigkeit und Reaktionsbereitschaft des Kraftfahrers und wirklichen, modernen Bremsen des Fahrzeugs können auf der Autobahn auch beim Fahren mit Abblendlicht Geschwindigkeiten erlaubt sein, die erheblich über 40 bis 45 Kilometer in der Stunde liegen.“

Die Ansicht, bei Abblendlicht dürfe in jedem Falle nur mit Tempo 45 gefahren werden, sei irrig. Denn: Die Sicht sei „häufig“ nicht auf die Reichweite des eigenen Abblendlichts beschränkt. Das Licht entgegenkommender Fahrzeuge, sogenannte Leiteinrichtungen (etwa Leitplanken mit Leuchtfarbe) und die „rückstrahlende Leuchtkraft einer hellen Fahrbahndecke“ erweiterten die Sicht bei abgeblendetem Licht „erheblich“.

Darüber hinaus aber, so befanden die straßenkundigen Bundesrichter, dürfe sich der eilige Autobahn-Benutzer auch noch der Leuchtkraft des Mondes bedienen: Auch „heller Mondschein“ gestatte schnelleres Fahren.

Den Leidtragenden der westdeutschen Ladenschluß-Misere ist unerwartet ein potenter Bundesgenosse erstanden: Generaldirektor Professor Karl Winnacker vom drittgrößten bundesdeutschen Chemiekonzern, den Farbwerken Hoechst AG, hat sich mit dem Kreditgewerbe in einen Streit über dessen neuerdings geübten Brauch eingelassen, die Kundenshalter am Sonnabend geschlossen zu halten.

In einem an 137 Kredit-Institute und Filialen im Bannkreis seiner Frankfurter Konzernzentrale verschickten Schreiben monierte Winnacker das Tarifabkommen zwischen den Banken und der

70 Prozent der Angestellten und zahlreiche Arbeiter von Hoechst erhalten nämlich seit einiger Zeit ihre Gehälter und Löhne nicht mehr in der Tüte, sondern bargeldlos über Konten und sind mithin auf das Vorsprechen am Kundenshalter angewiesen.

Wie Winnackers Belegschaft, so sind heute die Beschäftigten zahlreicher anderer Großfirmen durch die Einführung der bargeldlosen Lohn- und Gehaltszahlung zu eigenen Konten gelangt. Insgesamt bestehen schon rund fünf Millionen derartiger Konten bei Banken und Sparkassen.

Nachdem der Sonnabend für den Geschäftsverkehr der Kredit-Institute ausgefallen war, beklagten sich die bargeldlos Entlohnten bald über arge Mißstände. Vor allem

▷ verzögerte sich oft die Gutschrift der Löhne;

▷ konnten die Konto-Inhaber nicht mehr selbst am Schalter ihr Geld abheben.

Gerade der Gang zum Schalter ist aber zur Begleiterscheinung des bargeldlosen Lohnsystems geworden. Die Popularisierung des Einkaufs mittels Scheck, der das Abheben unnötig machen sollte, ist laut Winnacker „mangels eines entsprechenden deutschen Scheckgesetzes und an dem Widerstand der Bundesbank, die dabei eine Ausdehnung des Zahlungsmittel-Umlaufs befürchtete, gescheitert“.

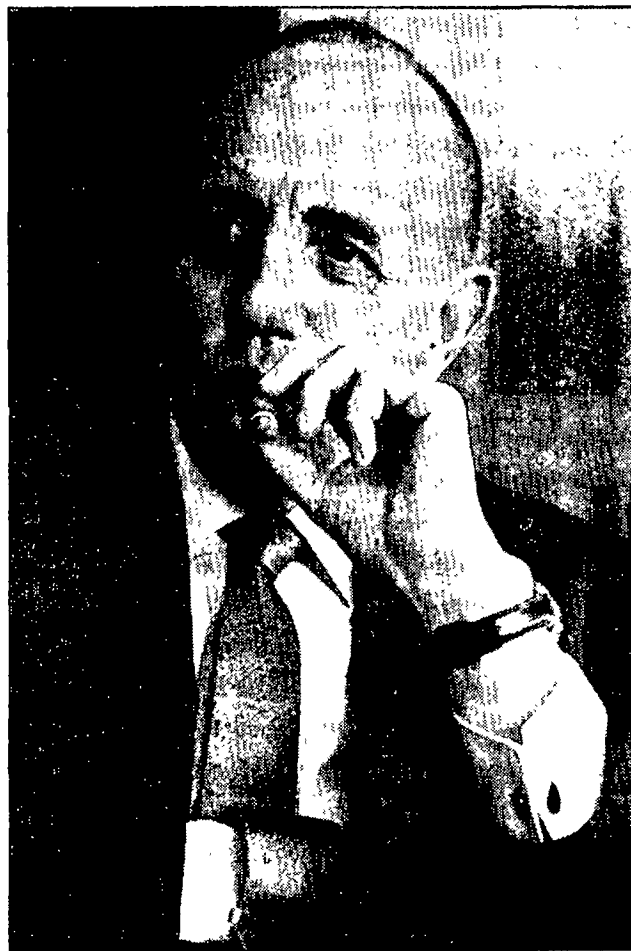
Den Ausweg, etwa ihre Ehefrauen oder Bräute zum Geldabheben zu bevollmächtigen und sich damit den Weg zur Kasse zu ersparen, mochte die Mehrzahl der Werktätigen aus einleuchtendem Grund nicht wählen.

In diesem Dilemma nutzte es auch nichts, daß die Kredit-Institute seit der Einführung des verlängerten Wochenendes ihre Schalter freitags bis 18 Uhr, zum Teil sogar bis 18.30 Uhr, ge-

öffnet halten. Für viele Arbeiter und Angestellte, vor allem für die auswärts wohnenden sogenannten Pendler, ist auch diese Frist nach Feierabend nicht ausreichend.

Vielmehr gingen die Belegschaften von Hoechst und anderen westdeutschen Unternehmen dazu über, ihren Geldbedarf durch Ausflüge zu den Bankschaltern während der Arbeitszeit zu befriedigen, was wiederum die Betriebsleitungen nicht gerne sahen.

So attestierte denn Karl Winnacker den Kredit-Instituten schlechten Kundendienst und hielt ihnen als Beispiel den Arbeitseifer seiner Chemiewerk vor, die „nicht nur in Wechsel-



Hoechst-Chef Winnacker: Eigentor

Gewerkschaft Handel, Banken, Versicherungen (HBV), das den Angestellten vom 1. Juli dieses Jahres an die Fünftage-Woche bescherte. Für die Sparkassen gilt die gleiche Regelung.

Karl Winnacker räsionierte gegen diesen neuerlichen Erfolg der Ladenschließerei: „... sind hierbei unseres Erachtens die Interessen ihrer (der Kredit-Institute) Kundschaft und die volkswirtschaftlichen Belange eines Dienstleistungsbetriebs wenig beachtet worden.“

Winnacker protestierte allerdings weniger in seinem eigenen Interesse als Inhaber eines Bankkontos; vielmehr waren ihm aus seiner 50 000-Mann-Belegschaft Beschwerden zugegangen.