

Besonderes Verhalten

Bei Schadensfällen durch Fahrzeuge der Sowjetischen Militärmission in Westdeutschland haftet niemand – Geschädigte gehen leer aus.

Auf der schneeglatten und leicht abschüssigen Bernhardstraße in Baden-Baden geriet ein Opel Rekord ins Rutschen, streifte zuerst auf der linken Straßenseite ein Fahrzeug und prallte dann rechts auf den geparkten Fiat Panda des Praktikanten Jürgen Epp.

Der Opel-Lenker gab zwar seine Al-leinschuld zu, wollte sich aber nicht gegenüber der deutschen Polizei, sondern nur vor der französischen Gendarmerie äußern. Grund: Der uniformierte Unfallfahrer Wassilij Adamowitsch Zakelnik wies sich als Angehöriger der Sowjetischen Militärmission (SMM) in Baden-Baden aus.

Deren rund zwanzig Mitglieder, die meisten im Offiziersrang, sind beim Oberkommando der französischen Streitkräfte in der Bundesrepublik in Baden-Baden akkreditiert und, ähnlich Diplomaten mit Immunitätsschutz, behördlichem deutschen Zugriff entzogen.

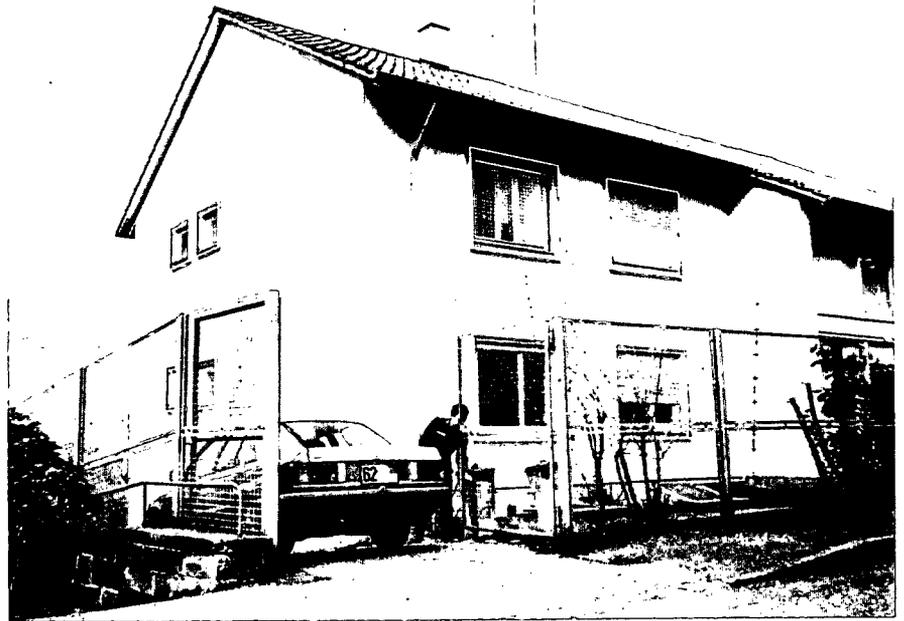
Der Schaden an Epps Fiat belief sich auf 2360 Mark, hinzu kamen Kosten für einen Mietwagen und die Auslagen von Epps Anwalt Peter Evers in Gaggenau, der die Gesamtsumme von 3830 Mark beim Amt für Verteidigungslasten (AfV) in Karlsruhe einreichte.

Die Karambolage geschah im Januar letzten Jahres. Auf die Kostenerstattung wartet Epp, weder mit Kasko- noch mit Rechtsschutzversicherung versehen, bis heute. Wahrscheinlich bekommt er den Schaden sowie den Nebenaufwand überhaupt nicht ersetzt. Denn sein Fall offenbart eine Rechtslücke – eine Entdeckung, mit der sich jetzt das Auswärtige Amt befassen will.

Die Militärmissionen sind ein Relikt aus Besatzungszeiten, sie wurden in den Vorbehaltsrechten nach dem Deutschlandvertrag von 1954 festgeschrieben. Die Alliierten waren schon 1944 übereingekommen, bei den Oberkommandos der Verbündeten jeweils einen Verbindungsstab zu installieren.

Bei den Franzosen in Baden-Baden bestehen denn auch kleine Militärmissionen der Amerikaner und Briten; UdSSR-Missionen mit Sitz in Bünde/Westfalen und in Frankfurt sind auch beim britischen Hauptquartier in Mönchengladbach und beim US-Oberkommando in Heidelberg akkreditiert.

Bei den Geheimdiensten der westlichen Alliierten und der Bundesrepublik hat es nie Zweifel daran gegeben, daß das Personal der sowjetischen Militärmissionen überwiegend zum militärischen Geheimdienst GRU gehört und Spionageaufgaben erfüllt. Das sowje-



Sowjet-Militärmission in Baden-Baden, Dienstfahrzeug: „Deutsche rechtlos“



Autokennzeichen der Sowjet-Mission „Fahrzeuge sofort melden“

tische Missionsgebäude in der Zeppelinstraße 19 in Baden-Baden wird daher von den Amerikanern rund um die Uhr aus der Nachbarschaft observiert.

Wenn die Limousinen der Russen, meist Opel mit roten Zahlen und sowjetischem Emblem auf gelbem Nummernschild, ausfahren, werden sie stets von deutschen oder amerikanischen Fahrzeugen verfolgt, meist nicht einmal unauffällig. Fahrten der Sowjets außerhalb von Baden-Baden, oft in die Gegend von militärischen Einrichtungen der Bundeswehr und der US-Streitkräfte, müssen vom französischen Oberkommando genehmigt werden.

In den deutschen Kasernen hängen große Plakate mit Warnungen vor den Missionsbeobachtern: „Siehst Du ein Fahrzeug der SMM, melde es sofort Deinem Dienstvorgesetzten oder der nächsten Dienststelle der Bundeswehr bzw. der Stationierungstreitkräfte.“ Gefragt sind Kennzeichen, Fahrtrichtung und „Besonderheiten des Verhaltens der Personen“ in den SMM-Fahrzeugen.

Als im Januar 1979 der bereits verhaftete DDR-Spion Reiner Paul Fülle in Karlsruhe seinen Bewachern entkam,

schlug er sich nach Baden-Baden durch und wurde in der Zeppelinstraße 19 aufgenommen und verborgen. Einige Zeit später wurde er, in einer Holzkiste versteckt, in die DDR geschafft.

Wenn SMM-Fahrzeuge früher in Unfälle verwickelt waren, wurden die Schadensfälle vom Amt für Verteidigungslasten geregelt, das seinerseits beim französischen Oberkommando für Rückerstattung sorgte. Im Fall Epp indes teilte die Behörde dem Anwalt Evers mit, die Franzosen würden neuerdings Zahlungen für die Sowjets ablehnen, und ein direkter Anspruch etwa gegen die Militärmission oder über die Sowjet-Botschaft in Bonn sei ausgeschlossen.

Rechtsanwalt Evers schrieb dem AfV, in welchem Verhältnis auch immer die russische Militärmission „zu unserem Staat stehen mag, so kann es wohl doch nicht angehen, daß der Schädiger durch Inaktivität meinen Mandanten um seine begründeten Schadensersatzansprüche bringt“. Das Amt verwies auf ein Urteil des Landgerichts Offenburg vom Dezember 1982.

Damals wurde, als die Sowjets nicht zahlen wollten, die Bundesrepublik verklagt. Die Klage mußte abgewiesen werden, weil weder nach dem Nato-Truppenstatut noch nach sonstigen gesetzlichen Grundlagen Ansprüche gegen die Bundesrepublik möglich seien.

„Früher“, kommentiert Anwalt Evers die Rechtslage, „fuhren die Besatzer eben rum, und Deutsche waren rechtlos – und das ist ein Überbleibsel.“ Zum Glück sei bei seinem Mandanten außer einem Blechschaden nichts weiter passiert – „aber was ist bei einem schweren Unfall mit Verletzungen oder Dauerschäden?“ Evers: „Nach heutigem Stand bleibt das Opfer auf der Strecke.“

Der badische CDU-Bundestagsabgeordnete Bernhard Friedmann richtete

auf Drängen Epps eine schriftliche Anfrage an die Bundesregierung, ob denn „eine generelle Regelung für derartige Fälle“ herbeigeführt werden könne. Staatsminister Lutz Stavenhagen antwortete nichtssagend: Betroffene sollten sich an das Oberkommando wenden, bei dem die SMM akkreditiert sei. Evers: „Genau das, was bereits getan worden ist.“

Der Anwalt schrieb deshalb an Stavenhagen, offenbar müsse der Öffentlichkeit klargemacht werden, „daß in unserem Lande als Relikte aus der Besatzungszeit russische Fahrzeuge umherfahren können, für deren Schäden niemand haftet und sich niemand verantwortlich fühlt“.

Das Referat 503 des Auswärtigen Amtes reagierte mit dem Eingeständnis, man habe in Bonn „über diesen Zustand“ nicht Bescheid gewußt, er sei in der Tat „höchst unbefriedigend“ – nun werde erst einmal geprüft. Jürgen Epp wartet auf das Ergebnis, Geld ist nicht in Sicht.

Rechtsanwalt Evers, Präsident des Baden-Badener Porsche-Clubs, hat unterdes an seine Vereinsfreunde appelliert, sich bei Begegnungen mit sowjetischen Missionsfahrzeugen defensiv zu verhalten: „Ausweichen, nicht auf der Vorfahrt bestehen, wenn ein Russen-Auto auftaucht.“

HANDEL

Tür zu

Exemplarisches Mißmanagement führte den Hertie-Konzern in die roten Zahlen. Jetzt werden Filialen an gros geschlossen.

Das Wichtigste handelte der Aufsichtsrat des Warenhaus-Konzerns Hertie erst unter dem Tagesordnungspunkt sechs ab. „Strukturprogramm“ stand lapidar über jenen Unterlagen, in denen das Rettungskonzept für die drittgrößte deutsche Kaufhauskette beschrieben wird.

Der Aufsichtsrat billigte, am vorletzten Freitag, den bitteren Sanierungsplan. Das Kontrollgremium beschloß damit ein Kaufhaussterben, wie es die Bundesrepublik noch nicht erlebt hat. 15 Filialen werden 1986 dichtgemacht. Für jeden zehnten der 40 000 Mitarbeiter gibt es keinen Platz mehr bei Hertie.

Es trifft vor allem die Hertie-Häuser in der Provinz, weniger die Glitzerkästen in den Metropolen. Das KaDeWe in Berlin, das Flaggschiff des Konzerns, macht Gewinne. Auch bei Wertheim am Kurfürstendamm oder im Hamburger Alsterhaus laufen die Geschäfte recht gut.

Doch das reicht nicht aus, um die Verluste in jenen Häusern auszuglei-



Hertie-Vorstandssprecher Krüger
Nicht viel Neues von dem Neuen

chen, die von der Kundschaft zusehends gemieden werden. Jede vierte der 124 Filialen – sie heißen mal Wertheim, mal Bilka oder Hertie – schreibt rote Zahlen.

Ununterbrochen seit 1977 macht der Handelsriese (Umsatz 1985: knapp sechs Milliarden Mark) Verluste, bis Ende 1985 waren 600 Millionen Mark verspielt. Eine Chance, alle 31 „kranken Häuser“ aufzupäppeln, sieht Vorstandssprecher Jürgen Krüger nicht mehr.

Die Mitarbeiter protestieren mit Särgen und Todesanzeigen. Es wird nichts helfen. Auf der nächsten Aufsichtsratssitzung im April soll über die noch geheimgehaltenen 16 anderen Verlustfilialen entschieden

werden. Einige werden zugemacht, andere sollen in Selbstbedienungsläden oder Fachmärkte mit wesentlich geringerer Verkaufsfläche umgewandelt werden.

Sicher ist: Bei Hertie in Mainz und Mannheim, in Bergisch Gladbach und Bad Godesberg, in Hamburg-Altona und Hamburg-Barmbek, in Lünen, Kiel, Gütersloh, Frankfurt-Höchst, Böblingen, Konstanz, Oldenburg und Lörrach gehen Tausende von Arbeitsplätzen verloren.

Das hätte, meinen Branchenkenner, so nicht kommen müssen. Sicherlich, die langjährige Konsumflaute und der Verlust von Marktanteilen an die billigeren Verbrauchermärkte haben allen City-Warenhäusern schwer zugesetzt. Doch während Mitbewerber wie Karstadt, Kaufhof und Horten schon frühzeitig mit hartem Kostendrill und mit neuen Marketingstrategien gegen den Abwärtstrend ankämpften, machte Hertie im alten Trott weiter. Sogar neue Geschäfte wurden eröffnet.

Die Verantwortung für das Mißmanagement trägt vor allem Hans-Georg Karg, 64. Der Sohn des Hertie-Pioniers Georg Karg hat – koste es, was es wolle – seinem Vater nachgeeifert; dabei übersah er, daß die goldenen Konsumjahre für die Warenhäuser längst vorbei waren.

Vor dem Zweiten Weltkrieg war Hertie einer der größten Warenhaus-Konzerne Europas. Georg Karg hatte die Firma für den Spottpreis von zwölf Millionen Mark erworben. Die Nazis hatten mit Hilfe der Banken die jüdische Gründerfamilie Tietz aus dem Unternehmen gedrängt; der damalige Textil-Ein-



Proteste gegen Filial-Schließungen*: Es trifft vor allem die Häuser in der Provinz

* Vor dem Hertie-Haus Wertheim in Bochum am 19. März.