

^Wie aus dem Text des Art. 116 Abs. 1 GG zu ersehen ist, nimmt die westdeutsche Bundesrepublik außer den „deutschen Staatsangehörigen“ auch „Flüchtlinge oder Vertriebene deutscher Volkszugehörigkeit“ in Anspruch, sofern sie im Gebiet des ehemaligen Deutschen Reiches in seinen Grenzen vom 31. Dezember 1937 Aufnahme gefunden haben. Es ist bezeichnend, daß diese eindeutig emotionsbestimmten Begriffe verwandt werden, um die auf Grund des Potsdamer Abkommens vorgenommenen Umsiedlungsmaßnahmen zu diffamieren.

In bezug auf den Begriff „deutscher Volkszugehöriger“ folgt die westdeutsche Doktrin der faschistischen Definition. Es versteht sich, daß mit der Inanspruchnahme dieses Personenkreises dem Revanchismus neue Kräfte zugeführt und dienstbar gemacht werden sollen. Die westdeutsche Gesetzgebung hat darüber hinaus Vorsorge getroffen, daß die Zahl der „Flüchtlinge und Vertriebenen“ ständig zunimmt. Gemäß § 7 des Gesetzes über die Angelegenheiten der Vertriebenen und Flüchtlinge — Bundesvertriebenengesetz — i. d. F. vom 23. Oktober 1961 (BGBl. I S. 1883) werden auch künftig noch „Vertriebene“ geboren werden, denn die Kinder ausgesiedelter Eltern erwerben selbst die Ei-

genschaft eines „Vertriebenen“. So könnte mathematisch der Zeitpunkt ermittelt werden, zu dem alle Bundesbürger mit Wahrscheinlichkeit nur noch aus „Vertriebenen“ bestehen würden.

Anfang an ungültig war. Es handelt sich also nicht, w/e Bundeskanzler Kiesinger glauben machen will, um einen Streit ohne sachliche Grundlage, wenn statt der wiederholt abgegebenen Erklärung, das Münchner Abkommen sei unter Androhung von Gewalt zustande gekommen und habe keine Gültigkeit mehr, von der Bundesregierung ein definitives Bekenntnis zur Nichtigkeit von Anfang an verlangt wird. Übrigens hat Kiesinger in seiner ersten Regierungserklärung vom 13. Dezember 1966 selbst erkennen lassen, daß er vom Münchner Abkommen noch aktuelle Probleme des Staatsangehörigkeitsrechts ableitet (vgl. Bulletin des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung Nr. 157 vom 14. Dezember 1966, S. 1269).

Die „vorstehenden Ausführungen konnten nur ein skizzenhaftes Bild von Inhalt und Funktion des westdeutschen Staatsangehörigkeitsrechts vermitteln. Dennoch wird daran deutlich, daß dieses System von Normen und entsprechender Praxis darauf gerichtet ist, Bürger anderer Staaten, insbesondere der DDR, unter die Personalhoheit der Bundesrepublik zu stellen und sie im Ergebnis einer Veränderung des Status quo in Europa erneut den staatsmonopolistischen Herrschaftsverhältnissen unterzuordnen. Es trägt damit eindeutig den Stempel der Aggressivität und des Revanchismus. Das westdeutsche Staatsangehörigkeitsrecht ist seinem ganzen Charakter nach juristische Aggression gegenüber der DDR und anderen — vor allem sozialistischen — Ländern. Es steht den Bemühungen um Entspannung und eine stabile Friedensordnung in Europa entgegen.

Aus dem Grundsatz der staatlichen Souveränität für alle Staatsbürgerschaftsfragen ergibt sich, daß die westdeutsche Bundesrepublik mit rechtlicher Wirkung allein ihre Bundesbürgerschaft regeln kann. Sie verfügt über keinerlei Kompetenz, rechtliche Vorschriften zu erlassen, die in den Jurisdiktionsbereich anderer Staaten eingreifen. Aus ihrer absoluten Unzuständigkeit folgt, daß die unter Bruch grundlegender Prinzipien des Völkerrechts vorgenommenen gesetzgeberischen Akte, die sich auf die Bürgerschaft anderer Staaten beziehen, nichtig sind.

Rechtsprechung

Strafrecht

§9 StGB; §5 Abs. 3 StVO; §17 StVZO.

1. Die einem Kraftfahrzeugführer obliegende Verantwortung, das einwandfreie Funktionieren der Bremsanlagen zu gewährleisten, ergibt sich sowohl aus § 5 Abs. 3 StVO (Funktionsprobe der Betriebsbremse) als auch aus § 47 StVZO (Bremsprüfung zur Ermittlung der Bremswerte).

Während die Funktionsprobe der Betriebsbremse vor Antritt jeder Fahrt vom Fahrzeugführer vorzunehmen ist — und zwar selbst dann, wenn es sich um ein neues Fahrzeug handelt oder dieses kurz zuvor zur Durchsicht oder wegen der Bremsen in Reparatur war —, genügt es, wenn der Fahrzeugführer oder -halter die Bremsprüfung zur Ermittlung der Bremswerte gemäß § 47 StVZO von Zeit zu Zeit vornimmt oder das Fahrzeug in regelmäßigen Abständen auf Verkehrssicherheit durch sachkundige Personen (Werkstätten) durchsehen oder reparieren läßt.

2. Hat ein Kraftfahrer bei der Überprüfung der Bremsanlagen seines Kfz. unter Berücksichtigung seiner persönlichen Fähigkeiten keine äußeren Anzeichen feststellen können, aus denen sich Bedenken gegen ein ordnungsgemäßes Funktionieren der Bremsen ergeben, so hat er später plötzlich auftretende technische Mängel an den Bremsen nicht zu vertreten.

3. Bei einem fabrikneuen Kfz. kann ein Kraftfahrer in der Regel darauf vertrauen, daß die für die Verkehrssicherheit grundlegenden Bremsanrichtungen richtig eingestellt und der Beanspruchung einer Vollbremsung gewachsen sind. Er braucht deshalb ohne besonderen Anlaß keine Gefahrenbremsung zur Überprüfung der Bremsanlagen vorzunehmen.

4. Da Kraftfahrzeuginstandsetzungsbetriebe für die Gewährleistung der Betriebs- und Verkehrssicherheit von Kfz. verantwortlich sind, dürfen sie sich nicht mit einer Funktionsprobe der Bremsen begnügen, sondern müssen eine Bremsprüfung zur Ermittlung der Bremswerte vornehmen. Das gilt für Garantiedurchsichten immer, sofern die Prüfung der Bremsen in der Garantie enthalten ist, andernfalls bei einem entsprechenden Auftrag des Kunden bzw. nach Information und Rücksprache mit diesem.

OG, Urt. vom 23. Oktober 1968 - 3 Zst 19/68.

Der Angeklagte St. war als Meister und Verantwortlicher einer Arbeitsgruppe in einer PGH des Kraftfahrzeughandwerks tätig. Am 27. März 1968 erhielt er den Auftrag, bei dem Spezial-Lkw des VEB K. nach einer geringen Laufzeit die erste Garantiedurchsicht vorzunehmen. Entgegen der Anweisung im Servicebuch prüfte er im Rahmen dieser Durchsicht nicht die Funktion der Hand- und Fußbremse. In den folgenden Tagen wurde an dem Spezial-Lkw während des Einsatzes an der Bremsanlage kein Defekt festgestellt.

Am 1. April 1968 erhielt der Angeklagte L. den Auftrag, das Fahrzeug unbeladen nach Lu. zu bringen. Ihm war zwar erstmals dieses spezielle Fahrzeug zugewiesen worden; er hatte aber als Berufskraftfahrer im VEB K. ausreichend Gelegenheit, sich mit den Besonderheiten dieses Fahrzeugtyps vertraut zu machen. Dabei stellte er fest, daß die Fußbremse dieser Fahrzeugart schon bei einer schwachen Betätigung stark ansprach.

Nach Übernahme des Fahrzeugs führte L. die zum „Ersten Technischen Dienst“ gehörenden Arbeiten durch, überprüfte jedoch nicht besonders die Bremsanlagen. Er begnügte sich damit, nach dem Rückwärtsfahren über eine Strecke von 20 m und nach dem Vorwärtsfahren über eine Strecke von etwa 25 m innerhalb