

eingereicht wird), wenn er nicht befürchten muß, mit 23 oder 24% Verzugszinsen auch bei relativ geringem Verschulden belastet zu werden, während der Gläubiger stets die gesetzlichen Zinsen oder auf seinen einfachen Hinweis die von ihm zu zahlenden Bankzinsen ohne weiteres erhält.

Gleichwohl bedürfen eine Reihe von Fragen dringend der gesetzlichen Regelung, z. B. die der Verzugszinsen bei Überschreitung der Zahlungsfristen beim Rechnungseinzugsverfahren, der Schaffung einer entsprechenden Bagatelgrenze u. a. Sie können hier nur angedeutet werden.

Aus der Praxis — für die Praxis

Strafverfahren im Zusammenhang mit Kraftfahrzeugunfällen

Die der Volkswirtschaft alljährlich durch Verkehrsunfälle erwachsenden Schäden haben das Ministerium der Justiz veranlaßt, eine Untersuchung der Rechtsprechung des I. Quartals 1953 in Strafsachen durchzuführen, denen Verkehrsunfälle zugrunde liegen, die durch Kraftfahrzeuge verursacht wurden.

Nach einem in der Zeitschrift „Der Verkehr“^(*) veröffentlichten Artikel werden neben der Verursachung von Sachschäden durch Verkehrsunfälle jährlich mehr als 1000 Menschen getötet und über 12000 Personen verletzt. Dem materiellen Verlust durch Sachschäden, deren Höhe sich auf viele Millionen DM beläuft, sind, abgesehen von dem Ausfall produktiver Arbeitskraft, noch die erheblichen Aufwendungen für ärztliche Behandlung der verletzten Personen und für Renten hinzuzuzählen, die an die durch die Unfälle in ihrer Erwerbsfähigkeit geminderten Personen bzw. an die Hinterbliebenen der durch die Verkehrsunfälle Getöteten auf Jahre hinaus zu zahlen sind. Die Untersuchung der gerichtlichen Strafverfahren kann nur einen Bruchteil der tatsächlichen Zahl der Kraftfahrzeugunfälle umfassen, weil die Verursacher solcher Verkehrsunfälle häufig selbst dabei getötet werden, oder aber weil durch den Verkehrsunfall „lediglich“ Sachschaden entstanden ist, so daß es meist nur zu einer Bestrafung im Ordnungsstrafverfahren kommt. Trotzdem sind die zahlenmäßigen Ergebnisse nicht uninteressant. So konnte beispielsweise festgestellt werden, daß von den Verkehrsunfällen, die im I. Quartal 1953 zur Einleitung eines Strafverfahrens führten, 23,5% Verkehrsunfälle mit Todesfolge waren. Der Anteil der durch Kraftfahrzeuge verursachten Verkehrsunfälle betrug 56,1%.

Von besonderem Interesse dürfte die an Hand der ergangenen Urteile getroffene Feststellung sein, daß 21% sämtlicher Kraftfahrzeugunfälle auf Trunkenheit von Kraftfahrern zurückzuführen sind. Da gerade ein erheblicher Teil dieser Unfälle deshalb nicht zur Anklage führt, weil die Täter oft selbst bei dem Unfall ums Leben kommen, ergibt sich, daß fast jeder 4. bis 5. Kraftfahrzeugunfall durch Trunkenheit des Fahrers verursacht wird. Angesichts dieses bedenklich hohen Prozentsatzes erweisen sich die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung, die eine Bestrafung eines unter Alkoholeinfluß stehenden Kraftfahrers auch bei Verursachung eines noch so hohen Sachschadens — wenn nicht gleichzeitig Personen getötet oder verletzt wurden — nur mit Geldstrafe bis zu 150 DM bzw. mit 6 Wochen Haft gestatten, als völlig ungenügend. Immer stärker wird die Forderung nach der Schaffung gesetzlicher Bestimmungen, die eine wirksame Bestrafung des Kraftfahrzeugführers ermöglichen, der — auch versuchsweise — die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs dadurch gefährdet, daß er ein Fahrzeug führt, obgleich er infolge Genusses alkoholischer Getränke zur sicheren Führung eines Fahrzeuges nicht fähig ist.

Gegenüber der Gesamtzahl aller in dem der Untersuchung zugrunde liegenden Berichtszeitraum durch gerichtliche Strafverfahren abgeurteilten Personen beträgt der Anteil der im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen abgeurteilten Personen nur 0,88%. Die Rechtsprechung auf diesem Gebiet ist jedoch nicht befriedigend. Sie erfüllt ihre Aufgabe, die Bürger zur Achtung vor der demokratischen Gesetzlichkeit zu erziehen und die Disziplin im Straßenverkehr zu heben, nur ungenügend. Die Verhütung von Verkehrsunfällen liegt nicht nur im Interesse des Schutzes von Leben und Gesundheit der Verkehrs-

teilnehmer und der Erhaltung des Transportraumes, sie trägt auch mittelbar zur Erfüllung des Volkswirtschaftsplans bei, der für das Jahr 1953 eine Erhöhung der Transportleistungen auf 1233 Millionen t/km vorsieht.

Zwar kann gesagt werden, daß die Gerichte — im allgemeinen auch mit Erfolg — bemüht sind, entsprechend dem Prinzip der beschleunigten Durchführung der Strafverfahren die Frist des § 181 StPO zur Durchführung der Hauptverhandlung einzuhalten. In der Sprechpraxis der Gerichte fällt jedoch der hohe Anteil der Geldstrafen auf (37,3%), der darauf zurückzuführen sein dürfte, daß von früher her noch die Neigung besteht, Verkehrsunfälle als „Kavaliersdelikte“ anzusehen — eine Auffassung, die der Gesellschaftsgefährlichkeit der Tat in vielen Fällen keineswegs gerecht wird. So hat das Kreisgericht Erfurt (Land) in einer Strafsache — 1 E Ds 201/53 — am 19. 2. 1953 den Angeklagten, der unter der Einwirkung von Alkohol mit 60 km Geschwindigkeit auf ein Pferdefuhrwerk auf fuhr, dabei dem Fahrer erhebliche Verletzungen beibrachte und außerdem einen Sachschaden von mehr als 3000 (DM verursachte, nur zu einer Geldstrafe von 300 DM verurteilt. Diese Strafe ist angesichts der Verantwortungslösung des Angeklagten, der sich trotz vorherigen starken Alkoholgenusses an das Steuer setzte, völlig unzureichend.

In den Fällen, in denen Freiheitsstrafen verhängt wurden, ist die Höhe der Strafe im allgemeinen als ausreichend festgestellt worden. Wie notwendig es ist, bei der Bemessung der Strafe in ausreichendem Maße zu differenzieren, um zu einem gerechten Urteil zu kommen, zeigen gerade die Strafverfahren gegen Personen, die Kraftfahrzeugunfälle unter Alkoholeinwirkung verursachen. So hatte ein Angeklagter nach durchzechter Silvesternacht einen Straßenpassanten angefahren und ihn dann mit Hilfe zweier Mitfahrer auf den Bürgersteig gelegt und dort verbluten lassen (Kreisgericht Oranienburg — 3 Ds 25/53). Ein anderer Angeklagter (Kreisgericht Magdeburg-Mitte — DS 39/53) fuhr in betrunkenem Zustande mit einem LKW einen PKW an und außerdem einen Fußgänger, der infolge dieses Unfalls auf einem Auge die Sehkraft einbüßte. Es ist selbstverständlich, daß in derartigen Fällen nur eine Freiheitsstrafe in Betracht kommt, deren Höhe der Gefährlichkeit der Tat gerecht wird. Überdies wird zu prüfen sein, ob nicht auch gegebenenfalls eine Untersagung der Berufsausübung auszusprechen ist. Die Entziehung des Führerscheins dagegen ist nach den zur Zeit geltenden Bestimmungen Aufgabe der zuständigen Verwaltungsbehörde.

Bedenklich ist die Höhe der Freisprüche, die mit 21% das Mehrfache der sonst in der Gerichtspraxis üblichen Höhe erreichen. Dieser hohe Prozentsatz dürfte im wesentlichen darauf zurückzuführen sein, daß die Untersuchungsorgane ungenügende Ermittlungsarbeit leisten, ohne daß der Staatsanwalt vor Erhebung der Anklage eine Ergänzung der Ermittlungen verlangt, und daß auch die Gerichte es unterlassen, vor Eröffnung des Hauptverfahrens die Ermittlungsunterlagen einer eingehenden Prüfung zu unterziehen und erforderlichenfalls die Sache gemäß § 174 StPO in das staatsanwaltschaftliche Ermittlungsverfahren zurückzuverweisen. In solchen Fällen besteht die Gefahr, daß die Gerichte bei ungenügendem Ergebnis der Beweisaufnahme unter Verstoß gegen das Erfordernis der Wahrheitserforschung nach § 200 StPO zu einem Freispruch kommen.

Als besondere Mängel, die allerdings häufig auch sonst in Urteilen auftreten, wurden festgestellt: ungenügende Sachdarstellung; fehlende, zur Schuldfeststellung notwendige Einzelangaben über Ort und Zeit, über Geschwindigkeit der Fahrzeuge, über die ört-

^(*) Der Verkehr 1953, Heft 2 (Ausgabe Kraftverkehr), S. K 22.