

Die richtige Beurteilung von Rechtsfragen, die mit Verkehrsangelegenheiten zusammenhängen, die Bestrafung von Verbrechen, die im Bereich des Verkehrs begangen werden, verlangen also eine gute Sachkenntnis der Richter.

Wenn die Verordnung vom 22. April 1954 in ihrer Bezeichnung von der Zuständigkeit der Gerichte in Verkehrssachen spricht, so muß man zum vollen Verständnis der Verordnung und zu ihrer richtigen Durchführung zunächst auf einen sehr wichtigen Umstand hinweisen. Es handelt sich bei den Kammern und Senaten für Verkehrssachen nicht um Gerichte für bestimmte Sachgebiete im Sinne des § 7 Abs. 2 GVG. Die Verordnung bestimmt für die Kreisgerichte vielmehr eine neue örtliche Zuständigkeit zur Behandlung von Verkehrssachen; hinsichtlich der sachlichen Zuständigkeit wird die Regelung des GVG nicht berührt. Deshalb erfolgt die Zuweisung der Verkehrssachen an eine bestimmte Kammer der nunmehr örtlich zuständig gewordenen Kreisgerichte bzw. an einen bestimmten Senat des Bezirksgerichts im Rahmen der Geschäftsverteilung durch den Direktor des Gerichts. Insoweit gibt also die Verordnung eine bindende Weisung an die Direktoren der Gerichte zur Vornahme der Geschäftsverteilung, die nach § 29 der „Anordnung über die Organisation und Tätigkeit der dem Ministerium der Justiz unterstellten Organe der Justizverwaltung“²⁾ eine Maßnahme der Justizverwaltung ist. Es werden darum auch keine neuen Kammern bei den Kreisgerichten und keine neuen Senate bei den Bezirksgerichten errichtet, sondern der Direktor weist die Verkehrssachen einer Strafkammer und einer Zivilkammer bzw. einem Straf- und einem Zivilsenat zu, die entsprechend ihrer sonstigen Arbeitsbelastung selbstverständlich auch andere Sachen bearbeiten können und sollen.

Die Klarstellung des Unterschiedes zwischen Neuregelung der örtlichen Zuständigkeit für die Kreisgerichte und Geschäftsverteilung innerhalb dieser Gerichte hat auch eine wesentliche praktische Bedeutung. Es kann nämlich eintreten, daß sich mit einer Verkehrssache entgegen den Vorschriften der Verordnung bereits eine andere Kammer oder ein anderer Senat desselben Gerichts befaßt hat. Das kann versehentlich geschehen sein oder aber es stellt sich — vornehmlich bei Strafsachen — erst im Laufe des Verfahrens heraus, daß es sich um eine Verkehrssache handelt. In diesen Fällen soll, wenn das betreffende Gericht schon tätig geworden ist, nicht durch einen Verweisungsbeschuß die Sache nunmehr an die Kammer oder an den Senat für Verkehrssachen verwiesen werden. Natürlich muß der Direktor des Gerichts durch eine gute Anleitung und Aufsicht dafür sorgen, daß solche Fälle nicht vorkommen, weil dadurch letzten Endes die Verordnung nicht richtig durchgeführt wird. Bis zur Eröffnung des Hauptverfahrens in Strafsachen und bis zur Anberaumung des ersten Termins in Zivilsachen kann die Sache natürlich noch dem nach der Geschäftsverteilung zuständigen Senat bzw. der Kammer übergeben werden. Bis zu diesem Zeitpunkt also wird vor allem die Kontrolle durch den Direktor, vornehmlich in der Anfangszeit, stattfinden müssen. Der Vermeidung von Verweisungen, die für ein Verfahren immer eine Verzögerung darstellen, dient auch die Übergangsregelung des § 12 der Verordnung.

Anders ist es hinsichtlich der örtlichen Zuständigkeit der Kammern für Verkehrssachen. Geht nach Inkrafttreten der Verordnung eine Verkehrssache bei einem anderen Kreisgericht als dem sich aus § 2 der Verordnung ergebenden oder bestimmten Kreisgericht ein, dann muß an das nach der Verordnung örtlich zuständige Kreisgericht verwiesen werden.

Schließlich muß noch auf die besondere örtliche Zuständigkeit für Schiffahrtssachen hingewiesen werden (§ 9 der Verordnung), die sich aus der Notwendigkeit ergibt, die Rechtsprechung im Bereich geschlossener oder eng zusammenhängender Wasserstraßen bei einigen Kreis- und Bezirksgerichten zu konzentrieren.

Eine wichtige Voraussetzung für die richtige Durchführung der Verordnung liegt in der richtigen Auswahl der Richter und Schöffen. Hier erhält die Lebens- und Berufserfahrung des Richters bei der Werbung von Teilnehmern an Richterlehrgängen als Voraussetzung für den Beruf des Richters ihre besondere praktische Bedeutung. Eine besondere Fähigkeit zur Entscheidung in Verkehrssachen haben nämlich solche Richter, die früher in Verkehrsbetrieben tätig gewesen sind oder die während ihrer Tätigkeit als Richter entsprechende Erfahrungen gesammelt haben. Dabei dürfen, worauf auch die Anleitung des Ministeriums der Justiz zur Durchführung der Verordnung hinweist, diese Grundsätze nicht überspitzt werden. Die Eignung zur Übernahme der Kammer oder des Senats für Verkehrssachen kann sich auch aus anderen Gründen ergeben, z. B. aus einer allgemein guten und gründlichen Arbeit des Richters oder einem besonderen Interesse an Verkehrssachen. Solche Richter werden sehr bald Erfahrungen und Kenntnisse über die in Zusammenhang mit dem Verkehr stehenden Verhältnisse sammeln und die notwendige Spezialisierung erreichen. Dabei wird es neben dem Studium der für Verkehrssachen bestehenden gesetzlichen Bestimmungen notwendig sein, laufend die Fachzeitschriften des Verkehrs zu verfolgen, an wichtigen Tagungen der Verkehrsbetriebe im Bezirk teilzunehmen, wie überhaupt zu den bezirklichen Verkehrsbetrieben eine besondere Verbindung herzustellen. In der weiteren Perspektive wird das Ministerium der Justiz auch eine besondere Spezialschulung für die Richter der Verkehrskammern und -senate, vielleicht zusammen mit den betreffenden Staatsanwälten, erwägen müssen.

Für die Schöffen gilt hinsichtlich der Auswahl dasselbe wie für die Richter. § 43 Abs. 1 GVG gibt die Ermächtigung dazu, zur richtigen Durchführung der Verordnung über die Zuständigkeit der Gerichte in Verkehrssachen von der festgelegten Reihenfolge abzuweichen. Der Direktor des Gerichts, der nach der Verordnung für die Auswahl der Schöffen verantwortlich ist, wird jedoch bald nach dem Inkrafttreten der Verordnung für eine Stabilität sorgen müssen, um auch für die Arbeit der Verkehrskammern und erstinstanzlichen Verkehrsenate die zwölfwägige Sitzungsperiode einhalten zu können. Wichtig ist es, die Erfahrungen hinsichtlich der Einhaltung des § 5 der Verordnung schon für die bald beginnende Vorbereitung der Schöffenwahl auszunutzen, um den Anteil derjenigen Schöffen, die mit den Verhältnissen und Regeln des Verkehrs besonders vertraut sind, in Einklang mit dem Bedarf zu bringen.

Was als Verkehrssache im Sinne der Verordnung anzusehen ist, wird nur allgemein in der Verordnung gesagt. Zweifelsfrei ist es bei Strafsachen, die infolge von Verkehrsunfällen eingeleitet werden (§ 6 Abs. 1 Buchst. b). Darüber hinaus kommen sowohl Tatbestände des StGB, der WStVO, des VESchG sowie eine Reihe von strafrechtlichen Einzelgesetzen, wie die Be- und Entladeordnung usw., in Frage. Die in der Anleitung des Ministeriums der Justiz gegebene Aufzählung ist dabei nicht erschöpfend. Die Abgrenzung wird bei einer richtigen Untersuchung des Gegenstandes des Verbrechens nach einer gewissen Erfahrung der betreffenden Kammern und Senate nicht mehr schwierig sein. Von der Untersuchung des Objekts her ist allerdings die Abgrenzung nicht zu finden, weil dieses z. B. sowohl die Wirtschaftsordnung, wie das Volkseigentum, als auch die Tätigkeit von Staatsorganen im Bereich des Verkehrs sein kann. Wichtig ist es, zu erkennen, daß nur Verbrechen (und Vergehen) von der Regelung der Verordnung betroffen werden, Übertretungen also nicht vor den Kammern für Verkehrssachen zu verhandeln sind.

Die Verordnung tritt 4 Wochen nach ihrer Verkündung, das ist am 5. Juni 1954, in Kraft. Bis dahin müssen die organisatorischen Voraussetzungen zu ihrer Durchführung geschaffen sein.

Die Kammern und Senate für Verkehrssachen werden zu einer weiteren Verbesserung der Rechtsprechung beitragen, und sie werden helfen, daß sich die erzieherische Funktion der Gerichte voll auswirkt.

²⁾ Abgedruckt in den „Verfügungen und Mitteilungen des Ministeriums der Justiz“, Sondernummer vom 10. März 1954.