

## Soll die besondere Zuständigkeit der Verkehrskammern beseitigt werden?

Erwiderung auf den Beitrag von Krüger in NJ 1960 S. 60

Von GEORG SCHNEIDER, Richter am Stadtbezirksgericht Berlin-Mitte

Krüger stellt in NJ 1960 S. 60 die Frage, ob die besondere Zuständigkeit der Gerichte in Verkehrssachen noch der gegenwärtigen Aufgabenstellung der Justizorgane entspricht. Sein Beitrag ist ein bedeutsamer und berechtigter Versuch, die Einheit von Rechtsprechung und Einbeziehung der Werkstätten in die justizpolitische Arbeit und damit die Entwicklung zum sozialistischen Gericht auch für die Verkehrssachen konsequent durchzusetzen.

Mit Recht weist Krüger darauf hin, daß die Rechtsprechung allein die Verkehrsunfälle nicht beseitigen und die Fragen der Verkehrssicherheit lösen kann. Vielmehr muß eine gute Zusammenarbeit mit den örtlichen Organen der Staatsmacht und eine weitgehende Einbeziehung der Werkstätten in die Arbeit der Verkehrskammern organisiert werden. Es wird also mehr verlangt als die einheitliche und qualifizierte Rechtsprechung. Im Vordergrund muß die vorbeugende Tätigkeit auf breiter Ebene stehen.

Unter diesem Gesichtspunkt müßte man, würden nur die in dem Beitrag dargelegten Erfahrungen aus dem Bezirk Magdeburg zugrunde gelegt, Krüger vorbehaltlos zustimmen, wenn er die Auflösung der Kammern für Verkehrssachen vorschlägt. Trotzdem müssen gegen Krügers Auffassung Bedenken vorgetragen werden, weil sich seine Erfahrungen nicht mit den unseren decken.

In Berlin arbeiten die Verkehrsrichter und Verkehrsstaatsanwälte untereinander gut zusammen und haben auch eine gute Verbindung zu den örtlichen Organen. So nehmen der Verkehrsstaatsanwalt, der Vorsitzende des Verkehrssenats beim Stadtgericht und der Vorsitzende der Verkehrskammer beim Stadtbezirksgericht Mitte an den 14täglich stattfindenden Sitzungen der Ständigen Kommission für Verkehr der Stadtverordnetenversammlung von Groß-Berlin teil. Sie gewinnen dadurch einen guten Einblick in die Verkehrsprobleme der Stadt und sind ihrerseits in der Lage, durch Hinweise aus der Praxis auf die Arbeit der Kommission einzuwirken. Ein sehr positives Ergebnis der Arbeit der Kommission war die Durchführung der ersten Verkehrssicherheitskonferenz im August 1959. Hier kamen zum ersten Mal auf breiter Ebene Werkstätten aus Verkehrsbetrieben und Verkehrsfachleute mit ihrer Volksvertretung zusammen, um gemeinsam über die Aufgaben zur Senkung der Unfallziffern zu beraten. Die Verkehrsrichter und Verkehrsstaatsanwälte wurden verpflichtet, durch engere Zusammenarbeit mit den Verkehrssicherheitsaktivisten in den Betrieben die Methoden der erzieherischen Beeinflussung sowie die Auswertung eingetretener Verkehrsunfälle zu verbessern.

Die Verkehrssicherheitsaktive sind ein sichtbarer Ausdruck der Zusammenarbeit mit den Werkstätten. In Berlin gab es Anfang November 1959 201 Aktive. Mehrere Aktive werden vom Verkehrsrichter und Verkehrsstaatsanwalt betreut. Sie arbeiten in vielen Fällen schon so selbstständig, daß sie über Verstöße, die in die Zuständigkeit der Verkehrspolizei fallen, selbst entscheiden, geeignete Gerichtsverfahren selbst auswerten oder die Auswertung durch das Gericht organisieren. In der gerichtlichen Hauptverhandlung gibt es aber kaum noch einen Fall, wo nicht Vertreter des Verkehrssicherheitsaktivisten des Betriebes, dem der Angeklagte angehört, geladen sind. Sie vermitteln dem Gericht Einblick in die Probleme des Betriebes und in die Persönlichkeit des Angeklagten und wirken so mit bei der Festlegung erzieherischer und vorbeugender Maßnahmen.

Guter Kontakt besteht auch zu den größten Verkehrsbetrieben. So finden z. B. bei der BVG in regelmäßigen Abständen Zusammenkünfte statt, in denen Betriebsleitung, Fahrdienstleiter, Technische Bahnaufsicht, Ärzte des verkehrsmedizinischen Dienstes, Verkehrspolizei, Verkehrsstaatsanwalt und Verkehrsrichter Verkehrsprobleme erörtern und über neue Aufgaben beraten. Diese Zusammenkünfte verlaufen äußerst fruchtbar. So wurde z. B. an Hand eines abgeschlossenen Gerichtsverfahrens herausgestellt, daß die Untersuchungen des Fahrpersonals der BVG auf Tauglich-

keit nicht den Anforderungen entsprachen, die an die Führer öffentlicher Verkehrsmittel gestellt werden müssen. Mit Hilfe des verkehrsmedizinischen Dienstes ist es gelungen, eine bessere und der Forderung nach absoluter Verkehrssicherheit entsprechende Untersuchungsmethode zu entwickeln, nach der jetzt gearbeitet wird.

All diese Tätigkeit erfordert aber eine gründliche und allseitige Kenntnis nicht nur der Verkehrsprobleme allgemein, sondern auch der Beschaffenheit und Bedienung der Verkehrsmittel. Darum ist es auch von Bedeutung, daß jeder Verkehrsrichter und Verkehrsstaatsanwalt nicht nur eine Fahrerlaubnis besitzt, sondern sich immer wieder praktische Erfahrungen aneignet, und zwar auch auf größeren Fahrzeugen, wie Omnibus und Straßenbahn. Ob jeder Richter sich im gegenwärtigen Zeitpunkt den erforderlichen Überblick verschaffen kann, erscheint zumindest zweifelhaft. Dabei darf auch nicht außer Betracht bleiben, daß bei einer Verteilung der Verkehrssachen auf die Kammern der Kreisgerichte die Verkehrssachen nur noch einen geringen Anteil ausmachen werden, so daß schon dadurch der große Überblick verlorengeht. Dennoch soll nicht übersehen werden, daß die Volksvertretungen in den Kreisen bei richtiger Arbeit Auskünfte über die Bekämpfung der Verkehrsunfälle verlangen können und werden. In dieser Hinsicht ist auch in Berlin noch kein entscheidender Weg besritten worden, um den Überblick, den Verkehrsrichter und -Staatsanwalt über die Verkehrsprobleme haben, auch den anderen Staatsanwälten und den Richtern in den Stadtbezirken zu vermitteln. Ein Anfang der Verbindung zu den einzelnen Stadtbezirken ist lediglich die Anleitung und Kontrolle der Rechtsprechung bei den sog. Begehungsdelikten — wie Fahren ohne Fahrerlaubnis usw. — durch den Verkehrsstaatsanwalt. Ich könnte mir vorstellen, daß Verkehrsrichter und Verkehrsstaatsanwalt in regelmäßigen Abständen die Direktoren der Kreisgerichte und die Kreisstaatsanwälte über die Verkehrsentwicklung und die Rechtsprechungspraxis der Verkehrsstrafkammer in bezug auf den betreffenden Kreis informieren, um sie so in die Lage zu versetzen, der Volksvertretung Rechenschaft zu geben.

Die räumliche Entfernung hat für Berlin überhaupt keine Bedeutung. Es treten demzufolge auch keine Schwierigkeiten bei der geforderten Beschleunigung der Rechtsfindung auf. Der Verkehrsstaatsanwalt ist daher auch bei schweren Verkehrsunfällen stets selbst am Unfallort und veranlaßt alle notwendigen Maßnahmen.

Trotz der Einheit von Rechtsprechung und Einbeziehung der werkstätten Massen in die justizpolitische Arbeit darf aber die Bedeutung der Rechtsprechung als gesellschaftliche Kritik an einem schädlichen Verhalten und die damit verbundene Veränderung des Bewußtseins nicht unterschätzt werden. Eine qualifizierte Rechtsprechung setzt aber eine gründliche Aufklärung und diese wiederum Sachkenntnis voraus. Diese Forderung in der Präambel der VO über die Zuständigkeit der Gerichte in Verkehrssachen vom 22. April 1954 (GBl. S. 461) und die gleichfalls in ihr zum Ausdruck gebrachte Kompliziertheit von Straf- und Zivilsachen, die mit den Verkehrsverhältnissen in Zusammenhang stehen, haben auch heute noch volle Gültigkeit.

Die von Krüger vertretene Auffassung, alle Verkehrsstrafsachen bereiten grundsätzlich keine besonderen tatsächlichen oder rechtlichen Schwierigkeiten, halte ich für falsch.

Wenn Krüger zur Begründung seiner Ansicht den Artikel von Weber „Zur Zuständigkeit der Verkehrsgerichte in Strafsachen“ (NJ 1957 S. 800) anführt, so ist das eine völlige Verkenning der Weberschen Ausführungen. Gerade Weber hat darauf hingewiesen, daß die bloßen Begehungsdelikte, wie Trunkenheit am Lenkrad, Fahren ohne Fahrerlaubnis usw., zwar sehr häufig vorkommen und deshalb eine große Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs darstellen, „aber sowohl in tatsächlicher als auch in rechtlicher Hinsicht einfach sind“; sie „belasten die Verkehrsgerichte in steigendem Maße und lenken sie mehr und mehr von ihrer eigent-