

die Brandschutzvorschriften verstoßen und ließ Geräte der Genossenschaft längere Zeit — den Witterungseinflüssen ausgesetzt — draußen stehen. In konsequenter und kameradschaftlicher Kritik wurden ihm seine Fehler gezeigt und die Folgen klargemacht. Es wurde festgesetzt, daß ihm für den entstandenen Schaden, der Wert einer Arbeitseinheit abgezogen wird.

In der am 19. Mai 1960 stattfindenden Mitgliederversammlung wird unter Mitarbeit der Gemeindever-

tretung auf der bis jetzt entwickelten Grundlage die Auswertung vor allen Mitgliedern vorgenommen.

Das geschilderte Beispiel zeigt, wie an Hand einer Strafverhandlung auf die Verhältnisse in der Genossenschaft selbst eingewirkt werden kann, damit neben, dem Angeklagten auch alle anderen Mitglieder positive Anregungen für die Festigung ihrer Genossenschaft erhalten und so bestehende Widersprüche überwunden werden.

Gegen die besondere Zuständigkeit der Gerichte in Verkehrssachen!

Von SUSANNE HAMMER, Direktor des Kreisgerichts Erfurt (Land)

Das Kreisgericht Erfurt-Land hat sich in mehreren Dienstbesprechungen mit den Ausführungen von Krüger (NJ 1960 S. 60 ff.) und Schneider (NJ 1960 S. 137 ff.) befaßt, die zur besonderen Zuständigkeit der Gerichte in Verkehrssachen Stellung nehmen. Auch auf der Schöffenkonzferenz im April wurde diese Frage zur Diskussion gestellt.

Im Ergebnis der Beratungen sind wir zu folgenden Schlußfolgerungen gelangt: Der von Krüger vertretenen Auffassung, die besondere Zuständigkeit der Gerichte in Verkehrssachen aufzuheben, stimmen wir in vollem Umfang zu. Die dafür bereits vorgetragenen Argumente treffen auch auf die Verkehrskammer des Bezirks Erfurt zu.

Die Erwidern von Schneider, der ernste Bedenken gegen eine Auflösung der Verkehrskammern äußert, widerlegt sich im Ergebnis selbst, indem abschließend der Überzeugung Ausdruck gegeben wird, daß mit einer Steigerung der Kraftfahrzeugproduktion im Siebenjahrplan auch die Zahl der kraftfahrzeugführenden Richter und Staatsanwälte ständig wächst und sich damit ihr Einfühlungsvermögen in sämtliche Verkehrsprobleme erhöhen wird.

Einige Verkehrsschöffen sprachen Zweifel darüber aus, daß alle Richter die technischen Erfahrungen besitzen, um mit der nötigen Sachkenntnis die besonderen Probleme der Verkehrssachen zu beurteilen. Dabei wurde übersehen, daß schon heute ein erheblicher Anteil Richter selbst ein Fahrzeug führt. In der Regel sind in jeder Einsatzperiode auch kraftfahrzeugführende Schöffen vorhanden. Bei entsprechender Aufstellung des Schöffeneinsatzplans kann gewährleistet werden, daß jeweils sachkundige Schöffen vorhanden sind. Entsprechende Vermerke in der Schöffenkartei könnten in Zukunft Aufschluß geben, ob und welche Fahrerlaubnis ein Schöffe jeweils besitzt. Denkt man dabei an die zunehmende Mechanisierung der Landwirtschaft, so kann diese Frage kein Problem mehr darstellen.

In der Rechtsprechung wird es immer wieder Verfahren geben, in denen Spezialfragen eine Rolle spielen. Die gute Vorbereitung eines jeden Prozesses verlangt, daß sich der Vorsitzende mit diesen Fragen vertraut macht und sich evtl. vorkommende Fachausdrücke usw. aneignet. Geschieht das in Einzelfällen nicht in ausreichendem Maße, so ist das letztlich eine Frage der Qualität des Richters überhaupt und nicht der Spezialisierung auf ein bestimmtes Sachgebiet.

Von den Schöffen des Kreisgerichts wurde auch die Frage gestellt, ob es nicht genüge, wenn die Verkehrskammer ihre Verhandlungen jeweils in die Schwerpunkte der einzelnen Kreise verlegt. Damit ist aber u. E. noch immer nicht die Zusammenarbeit mit den örtlichen Organen und den Massenorganisationen in den Fragen der vorbeugenden Verkehrserziehung usw. gewährleistet. Das kann nur erfolgreich geschehen, wenn Staatsanwälte, Richter und Schöffen des jeweili-

gen Kreises schnell und genauestens über die Verkehrsstrafsachen ihres Territoriums informiert sind.

In den Diskussionen mit den Direktoren anderer Kreisgerichte wurde als besonders nachteilig angesehen, daß in der bisherigen Praxis in zahlreichen Fällen Verkehrssachen, die im Kreismaßstab als bedeutsam angesehen wurden und eine Folge schlechter Verkehrserziehung der Bürger waren, vom Verkehrsstaatsanwalt eingestellt bzw. durch Strafbefehl erledigt wurden. Eine Auswertung unterblieb in solchen Fällen in der Regel. Der Verkehrsstaatsanwalt und die Verkehrskammer waren auch arbeitsmäßig überhaupt nicht in der Lage, eine entsprechende Auswertung vorzunehmen.

Unbefriedigend ist auch der hohe Anteil an Strafbefehlen in Verkehrssachen. So wurden im Jahre 1959 im Bezirk Erfurt von 314 Verfahren 88 durch Strafbefehle erledigt. Das bedeutet, daß in rund 30 Prozent aller Verkehrsstrafsachen keine gründliche erzieherische Einwirkung erfolgte, obwohl eine Vielzahl dieser Fälle im Rahmen der gesellschaftlichen Erziehung eine umfassende Einflußnahme ermöglicht hätte.

Auch der mangelhafte Besuch der von der Verkehrskammer durchgeführten Schöffenschulungen gibt zu denken. Im Jahre 1959 nahmen an den Spezialschulungen nur rund 40 Prozent der Verkehrsschöffen teil. Von den fehlenden Schöffen waren nur 0,5 Prozent entschuldigt.

Über die Teilnahme der Verkehrsschöffen an den Schöffenschulungen der Kreisgerichte (allgemeine Themen) liegen ebenfalls absolut unbefriedigende Ergebnisse vor. Diese Mängel wären ohne weiteres zu beheben, wenn die Verkehrsschöffen durch die örtlichen Schöffenausschüsse und -kollektive erfaßt würden.

Eine weitere nachteilige Folge der gesonderten Existenz der Verkehrskammern sind die unverhältnismäßig hohen Kosten, die für Schöffen und Zeugen entstehen. Eine Analyse der Auslagen in Strafsachen ergibt für das Jahr 1959 einen Betrag von 10 276,63 DM. Davon entfallen auf Verkehrssachen 7468,24 DM. Die Auslagen für Zeugengebühren sind infolge der weiten Anreisestrecken häufig sehr hoch und werden so zu einer zusätzlichen Geldstrafe für den Verurteilten, die das Maß des Erträglichsten weit übersteigt. Wenn durch die VO über die Kosten in Strafsachen vom 15. März 1956 (GBl. I S. 273) die Gebührenerhebung für das Verfahren in Strafsachen beseitigt wurde und dadurch eine wesentliche Erleichterung für den Verurteilten geschaffen wurde, so ergibt sich aus der Höhe der zur Zeit noch bei den Verkehrskammern entstehenden Auslagen eine unverträgliche Belastung. Dafür ein Beispiel: In einer Verkehrsstrafsache, in der der Angeklagte wegen unbefugten Gebrauchs eines Kraftfahrzeugs und fahrlässiger Verkehrsgefährdung zu einer Gefängnisstrafe von 5½ Monaten verurteilt wurde, sind Zeugenauslagen in Höhe von 263,98 DM entstanden.