

reiche Stellungnahmen vor. Die überwiegende Mehrheit von ihnen spricht sich vorbehaltlos für eine Aufhebung der besonderen Zuständigkeit der Gerichte in Verkehrssachen aus. In der Begründung wird allgemein von der politisch-ökonomischen Zielsetzung des Siebenjahrplans, von der Aufgabenstellung für die Justizorgane in der gegenwärtigen Entwicklungsstufe und von den Prinzipien des demokratischen Zentralismus ausgegangen.

Durch die im Gesetz über den Siebenjahrplan festgelegten Aufgaben und Ziele gewinnt das gesamte Transport- und Verkehrswesen immer mehr an Bedeutung. Zur Erfüllung dieser Aufgaben muß die Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsträger durch die Einführung modernster Technik, die Erschließung noch vorhandener Reserven und die Erweiterung des Fahrzeugbestands erhöht werden. So wird sich beispielsweise der Bestand an Kraftfahrzeugen in der Deutschen Demokratischen Republik bis 1965 um weit über 2 1/2 Millionen Fahrzeuge vergrößern (wobei die Zahl der Traktoren und Kraftfahrzeuganhänger noch nicht berücksichtigt ist). Diese Zahl deutet wohl genügend darauf hin, welche Anstrengungen notwendig sind, um allein auf dem Sektor des Straßenverkehrs die objektiven Voraussetzungen zu schaffen, daß trotz der gewaltig steigenden Verkehrsdichte ein flüssiger und reibungsloser Verkehrsablauf gewährleistet ist. Äußerst umfangreich sind auch die Aufgaben, die zur Durchführung des sozialistischen Rekonstruktionsprogramms bei der Deutschen Reichsbahn — unserem größten Verkehrsbetrieb — zu lösen sind. Ebenso wichtig ist es, das sich entwickelnde Neue in der Schifffahrt ständig zu fördern, um alle in diesem Verkehrszweig vorhandenen Reserven zu erschließen.

Bei allen Maßnahmen zur Verbesserung eines flüssigen und sicheren Verkehrsablaufs kommt der Erhöhung des Verantwortungsbewußtseins und der Verkehrsdisziplin aller Bürger die entscheidende Bedeutung zu. Deshalb müssen die Justizorgane, wie auch alle anderen Organe unserer einheitlichen Staatsmacht, einen beharrlichen Kampf um die Erziehung zum sozialistischen Bewußtsein führen. Aber die auf diesem Gebiet besonders notwendige Mitarbeit der Werktätigen, die engste und koordinierte Zusammenarbeit mit den örtlichen Organen der Staatsmacht, die Einleitung gesellschaftlicher Erziehung und die qualifizierte Vorbereitung, Durchführung und Auswertung der einzelnen Verfahren wird eben durch die jetzige Regelung der Zuständigkeit der Gerichte in Verkehrssachen gehemmt und verlangt nach einer Lösung.

Diese Tatsache wird weder von Schneider noch von anderen Juristen und Schöffen bestritten. Es werden lediglich einige „Bedenken“ geäußert und gegen einzelne Stellen in den Ausführungen Krügers Stellung genommen.

Auch wir können Krüger nicht in allen Einzelheiten und besonders nicht in seiner Auffassung, daß Verkehrsstrafsachen grundsätzlich keine besonderen tatsächlichen oder rechtlichen Schwierigkeiten bereiten, folgen. Gerade weil es sich in der Mehrzahl der Fälle um Fahrlässigkeitsdelikte handelt, ist die strafrechtliche Würdigung oft außerordentlich kompliziert. „Wer die Rechtsprechung in Fahrlässigkeitsfragen kennt, weiß, wie schwer im Verfahren und Urteil ein überzeugender Beweis der Richtigkeit der Bestrafung zu erbringen ist und daß es sich die Gerichte unserer Arbeiter- und Bauern-Macht, auch wenn Fehler vorkamen, niemals leicht gemacht haben.“\*

Die von Schneider getroffene Feststellung, bei der Bearbeitung von Verkehrsdelikten sei eine spezielle Sachkenntnis und ein bestimmtes Maß an Erfahrung nötig,

ist daher nicht unberechtigt. Sehr richtig wird aber hierzu in einer Stellungnahme aus Rostock erklärt, daß sich auch die Kreisstaatsanwälte und Kreisrichter diese Kenntnisse und Erfahrungen in einer entsprechenden Zeit aneignen könnten. Auf keinen Fall kann die vielleicht bei einigen Staatsanwälten und Richtern im Augenblick noch fehlende Erfahrung ein Hinderungsgrund für die Auflösung der Verkehrskammern sein, nachdem im Prinzip erkannt wurde, daß diese dem jetzigen Entwicklungsstand in der Arbeit der Justizorgane nicht mehr Rechnung tragen.

Wir schließen uns daher der Meinung von Hammer an, die ausführt, daß die Sachkenntnis eine Frage der Qualität des Richters überhaupt und nicht eine Frage der Spezialisierung ist. Wie der Richter sich auf jede Verhandlung vorbereiten muß, so muß er sich auch auf die Verhandlung in Verkehrssachen vorbereiten. Wie oft werden auch andere komplizierte Strafsachen behandelt. Wir denken besonders an Steuersachen, Schwangerschaftsunterbrechungen und dgl. Bei diesen Delikten sind ebenfalls bestimmte Sachkenntnisse des Richters erforderlich, die jedoch keineswegs mit einer Spezialisierung zu vergleichen sind. Der verhandelnde Richter ist weder Helfer in Steuersachen, noch ist er Mediziner. Er muß sich hier genauso wie in Verkehrssachen auf die Ausführungen eines Sachverständigen stützen. Seine Sachkenntnis muß u. E. jedoch soweit gehen, daß er den Darlegungen des Sachverständigen folgen und sich auf Grund derselben eine eigene Meinung bilden kann. Eine solche Sachkenntnis kann sich jeder Richter in Vorbereitung auf das Verfahren aneignen. Bei Verkehrsdelikten Jugendlicher, die bereits in den Kreisen verhandelt werden, rufen Richter und Staatsanwälte über die im Einzelfall erforderlichen Kenntnisse im übrigen schon jetzt verfügen.

Das Argument, daß Verkehrssachen durch die Auflösung der Verkehrsgerichte aus der „Fußgängerperspektive“ betrachtet werden könnten, erscheint uns als Ausdruck der Überheblichkeit der Kraftfahrer. Denn auch Fußgänger sind Verkehrsteilnehmer und haben einen eigenen Standpunkt. Außerdem ist die Kenntnis zur Führung eines Kraftfahrzeugs absolut nichts Besonderes mehr. In den Oberschulen wird schon jetzt darauf hingewirkt, daß sich die Schüler kraftfahrtechnische Kenntnisse aneignen und bei Schulabgang in der Lage sind, zumindest einen Traktor oder ein Kraftrad zu führen.

Schneider führt in seinem Artikel weiter an, daß sich Krügers Erfahrungen in Magdeburg nicht mit denen in Berlin decken. So bestehe beispielsweise in Berlin eine gute Zusammenarbeit der Verkehrsrichter und Verkehrsstaatsanwälte mit den örtlichen Organen der Staatsmacht. Er erwähnt dabei die Teilnahme der Justizfunktionäre an den Sitzungen der Ständigen Kommission für Verkehr der Stadtverordnetenversammlung von Groß-Berlin. So wichtig eine solche Zusammenarbeit einzuschätzen ist, sie ersetzt auch in einer Großstadt wie Berlin nicht die Verbindung zu den örtlichen Volksvertretungen in den Stadtbezirken, die in ihrem Zuständigkeitsbereich die Aufgabe haben, für Ordnung und Sicherheit zu sorgen. Eine solche Verbindung besteht, wie Schneider selbst zugibt, nicht. Eine Zusammenarbeit der Verkehrsrichter und Staatsanwälte mit den örtlichen Organen auf Bezirksebene ist aber in anderen Bezirken ebenfalls vorhanden.

Schneider ist weiterhin der Meinung, daß durch die Verteilung der Verkehrssachen auf einzelne Kreisgerichte der große Überblick verlorengeht. Dem kann man entgegenhalten, daß die Kreisgerichte noch viele andere Deliktsarten in Strafsachen verhandeln und doch keineswegs die große Übersicht, soziet sie erforderlich ist, verlieren. Bei den Verkehrsdelikten aber ist ein Überblick auf Kreisebene wichtiger als auf Bezirksebene, da sich, wie oben ausgeführt, die örtlichen Volks-

\* Lekschas, Zur Neuregelung der Schuld Im zukünftigen Strafgesetzbuch, Beiträge zum Strafrecht, Heft 2, S. 37.