

weisen wie das Nichtbeachten der Vorfahrt, Fehler beim Überholen, das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit, das Nichteinhalten der rechten Fahrbahnseite sind nicht in jeder Situation von einer solchen Gefährlichkeit und nicht in jedem Fall in einem solchen Maß Ausdruck bürgerlicher Rudimente im Bewußtsein des Täters, daß gerichtliche Strafen angedroht werden müssen.

Nach unseren bisherigen Untersuchungen lösen auch solche Formulierungen wie „wer eine schwere“ oder „wer eine grobe“ Pflichtverletzung begeht, nicht das Abgrenzungsproblem. Die Schwierigkeiten werden nur vom Gesetzgeber auf den einzelnen Richter verlagert. Vom Standpunkt der Einheitlichkeit der sozialistischen Gesetzlichkeit ist das nicht zu vertreten.

Auch die Versuche, vom Täterkreis oder von den einzelnen Verkehrsbereichen her eine echte Beschränkung für die Anwendung der staatlichen Zwangsmaßnahmen gegenüber gefährdenden Disziplinverstößen zu finden, sind fehlgeschlagen. In unserem ersten Entwurf hatten wir die Bestrafung auf Disziplinverstöße bestimmter Mitarbeiter des Eisenbahn-, Schiffs- und Luftverkehrswesens beschränkt und diese mit gerichtlicher Strafe bedroht, wenn sie durch ihre Pflichtverletzung einen unmittelbaren Gefahrezustand für das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder für bedeutende Sachwerte herbeiführen. Wenn die genannten Bereiche des Verkehrswesens auch eine große Rolle spielen sowie wegen ihrer weitgehenden Zentralisation und der Notwendigkeit straffer Befehlsgebung große Besonderheiten aufweisen, ist eine solche Lösung doch unbefriedigend, weil die Pflichtverstöße der Mitarbeiter des Berufs- und Güterkraftverkehrs in gleicher Weise gefährlich sind. Schließt man aber die Berufskraftfahrer ein, vielleicht auch nur diejenigen, die eine größere Anzahl von Personen befördern, so bleibt wieder die Frage offen, weshalb die sog. Sonntagsfahrer, die die Verkehrssicherheit in vielleicht höherem Maße als die Berufskraftfahrer gefährden,

erst beim Eintritt eines Schadens strafrechtlich verantwortlich gemacht werden sollen.

Wir haben nunmehr versucht, in anderer Weise objektive und subjektive Merkmale zu bestimmen, die die Herbeiführung eines Gefahrezustandes durch Verkehrsteilnehmer (die Fußgänger sollen dabei bewußt ausgenommen werden) zu einer strafwürdigen Handlung machen. Wir haben bisher folgende Merkmale erwogen, die wir nur als erste Gedanken verstanden wissen wollen:

Wenn der Täter elementare Grundpflichten im Verkehr bewußt verletzte, insbesondere, wenn er haltzeigende Signale nicht beachtete oder ohne Fahrkenntnisse ein Fahrzeug führte,

wenn durch seine Pflichtverletzung ein solch unmittelbarer schwerer Gefahrezustand herbeigeführt wurde, daß schwere Folgen nur durch günstige Umstände oder das Eingreifen eines anderen, auf die der Täter weder vertrauen noch hoffen konnte, abgewendet werden konnten,

wenn eine Vielzahl von Menschen gefährdet wurde,

wenn die Gefährdung durch besonders rücksichtsloses, leichtfertiges, rowdyhaftes Verhalten im Verkehr herbeigeführt wurde,

wenn der Täter innerhalb des letzten Jahres schon zweimal wegen Disziplinlosigkeit im Verkehr mit Disziplinarstrafen, Ordnungsstrafen oder gerichtlichen Strafen zur Verantwortung gezogen werden mußte.

Wir meinen, daß die Kraftfahrer und andere Verkehrsarbeiter sowie Schöffen, Richter und Staatsanwälte, die große Erfahrungen bei der Gewährleistung der Verkehrssicherheit haben, uns bei der Diskussion dieser Fragen wertvolle Hinweise geben können. Deshalb fordert die Gesetzgebungsunterkommission ausdrücklich zu Stellungnahmen und Anregungen zu allen Fragen des Abschnitts „Straftaten gegen die allgemeine Sicherheit und ihre Bekämpfung“ auf.

Für und wider die Besserungsarbeit als neue Straftat

Von ANNA-MARIA SPOTTKE, Staatsanwalt der Stadt Karl-Marx-Stadt,
und RUDOLF HENGST, Staatsanwalt des Stadtbezirks IV Karl-Marx-Stadt

Über den Artikel von H. Schmidt und Beyer in NJ 1960 S. 310 fand im Stadtgebiet von Karl-Marx-Stadt unter den Richtern und Staatsanwälten, Gerichtsvollziehern, Schöffen und Werkträgern in sozialistischen Betrieben eine lebhafte Aussprache statt. Besonderes Interesse fand die Frage, ob die Besserungsarbeit als neue Straftat einzuführen ist. Im Ergebnis dieser Diskussionen kann man feststellen, daß der weitaus größte Teil der Werkträgern, mit denen über diese Frage gesprochen wurde, die Einführung der Besserungsarbeit als neue Straftat begrüßt. Man geht im wesentlichen davon aus, die Besserungsarbeit als Strafe dann anzuwenden, wenn die Ursache für die begangene Straftat in einer nicht regelmäßigen bzw. in einer Entfremdung von ordnungsgemäßer Arbeit zu suchen ist.

In keinem Fall war man der Ansicht, daß die zwangsweise Anordnung der Besserungsarbeit die Tätigkeit der Werkträgern, die keine Straftat begangen haben, in Mißkredit bringt. Im Gegenteil, von den Werkträgern wird richtig erkannt, daß die Bürger am ehesten zu aktiven Gliedern unserer Gesellschaft erzogen werden können, wenn sie in einem festen Arbeitsverhältnis innerhalb eines sozialistischen Betriebes stehen. Wer

sich nicht von sich aus diesem positiven Einfluß unterziehen will, der muß gegen sich gelten lassen, zum Wohle der Gesellschaft und zu seinem eigenen dazu gezwungen zu werden. Der Zwang ist schließlich die Folge einer Handlung, mit der sich der betreffende Bürger gegen die Prinzipien und die Gesetzlichkeit unseres sozialistischen Staates gestellt hat.

Der im Beitrag von Kamin (NJ 1960 S. 506) zum Ausdruck gebrachte Standpunkt, daß eine wirkliche Erziehungsarbeit nur innerhalb eines festen Kollektivs, vor allem in den sozialistischen Brigaden, möglich ist, ist zu unterstützen.

Die Besserungsarbeit sollte jedoch nicht für einen kürzeren Zeitraum als für die Dauer eines Jahres ausgeschrieben werden, da erfahrungsgemäß ein wirklicher Erziehungserfolg nicht wesentlich früher zu erreichen ist.

Die Besserungsarbeit mit einem Lohnabzug zu verbinden, erscheint uns nicht angebracht, da trotz größter Bemühungen die Familie des Verurteilten in Mitleidenschaft gezogen werden würde. Es kommt darauf an, die betreffenden Personen durch die Arbeit im Kollektiv