

Es steht fest, daß der Straßenverkehr leicht Opfer fordern kann. Die menschlichen Sinne sind von Natur aus nicht mit der Schärfe und Ausdauer ausgerüstet, um sich mit Geschwindigkeiten zu bewegen, die die menschlichen Bewegungen um ein Vielfaches übersteigen. Die Beherrschung dieser vervielfachten Bewegungskräfte mit den darauf von Natur nicht eingestellten Sinnesorganen verlangt Höchstleistungen an ausdauernder gespannter Aufmerksamkeit und Höchstleistungen im blitzschnellen Handeln im Augenblick der Gefahr. Dabei versagen mitunter einzelne Menschen. Um so weniger kann man sich damit abfinden, daß die Zahl der Unfälle und ihrer Opfer noch dadurch vermehrt wird, daß sich Fahrzeugführer in einem Zustand versetzen, der es ihnen von vornherein unmöglich macht, den Anforderungen des Straßenverkehrs zu genügen. Es muß daher davon ausgegangen werden, daß derjenige, der im Zustand alkoholischer Beeinflussung ein Fahrzeug führt; den Verkehr stets auf das schwerste gefährdet. Dennoch sind nicht alle Fälle in ihrer gesellschaftlichen Gefährlichkeit gleich und, wie überall, ist es auch hier nötig zu differenzieren. Unter besonderen Umständen können hier auch kurzfristige Freiheitsstrafen eine günstige erzieherische Wirkung auf den Täter und seine Umgebung auslösen, wenn ihr Vollzug sofort nach der Tat gewährleistet ist. Gewarnt werden muß aber vor einer schematischen Anwendung von § 49 StVO insofern, als die festgestellte Blutalkoholkonzentration zum alleinigen Maßstab für den Grad der Gesellschaftsgefährlichkeit der Handlung gemacht wird. Es sei an dieser Stelle auch auf die Entscheidung des Obersten Gerichts vom 4. März 1960 - 3 Ust V 1/59 - in NJ 1960 S. 284 verwiesen. Wie bei allen anderen Straftaten, so müssen auch bei Alkoholdelikten im Straßenverkehr alle Umstände in ihrer Gesamtheit bei der Einschätzung der Gesellschaftsgefährlichkeit Berücksichtigung finden. Gegenwärtig gibt es bei den Gerichten aber bei der Einschätzung der Gesellschaftsgefährlichkeit von Alkoholdelikten noch unterschiedliche Bewertungsmaßstäbe. So kommt es z. B. bei gleichgelagerten Fällen zu erheblichen Differenzen im Strafmaß.

Ähnliche erhebliche Abweichungen sind bei der Anwendung von Strafen ohne Freiheitsentzug gegenüber solchen mit Freiheitsentziehung zu finden. Es ist daraus ersichtlich, daß es keine einheitliche Auffassung darüber gibt, in welchen Fällen diese oder die andere Straftat anzuwenden ist.

Zur Rechtsprechung bei Fahrerflucht

Die Rechtsprechung der Gerichte zu § 139 a StGB ist zum Teil bedenklich, weil infolge der unzulänglichen Fassung dieser Gesetzesbestimmung immer wieder Überspitzungen — oft durch unzulässige Ausweitung des Tatbestandes — festzustellen sind. Der gegenwärtigen Fassung des § 139 a StGB wohnt neben anderen Unzulänglichkeiten eine Art von Selbststellungspflicht gegenüber den Straforganen inne, die bei keinem anderen Delikt innerhalb unseres Strafrechts anzutreffen ist. Verschiedene Gerichte verlangen von den gern. § 139a StGB verurteilten Personen nunmehr aber mit aller Deutlichkeit, daß sie sich der Volkspolizei hätten stellen müssen. Diese Forderung stellt § 139 a StGB jedoch nicht an den Täter. Die Unzulänglichkeiten der Rechtsprechung ergeben sich im wesentlichen daraus, daß es nach dem gesetzlichen Tatbestand dem Ermessen des Täters überlassen bleibt, wie lange er am Unfallort zu verbleiben hat, wenn nicht damit zu rechnen ist, daß die Volkspolizei eintreffen wird. Es werden auch geringfügige Kollisionen zwischen Fahrzeugen oder zwischen Fahrzeugen und Personen, die keine schwerwiegenden, oft sogar völlig geringfügige Folgen für die Beteiligten gehabt haben, zum Anlaß für Bestrafungen genommen, die in keinem Falle gerechtfertigt sind. Die von den Gerichten vorgenommene Einschätzung der Gesellschaftsgefährlichkeit der Fahrerflucht knüpft an

den politisch-moralischen Standpunkt an, daß die Entfernung des Täters vom Unfallort charakterlos ist. Man kann von einem ordentlichen Bürger sicher erwarten, daß er sich um die Aufklärung eines von ihm verursachten Unfalls kümmert. Es ist aber verfehlt, das moralwidrige Verhalten von Verkehrsteilnehmern, die dieses nicht tun, in Ausweitung des gesetzlichen Tatbestandes zu einem straf rechtswidrigen Verhalten zu erheben. Hierfür besteht auch kein Bedürfnis. In einem zukünftigen sozialistischen Strafgesetzbuch sollte daher der Inhalt der Fahrerflucht auf die Fälle beschränkt werden, in denen der Täter einem Verletzten nicht Hilfe leistet oder eine öffentliche Straße in einem für andere Verkehrsteilnehmer gefährlichen Zustand verläßt, ohne Maßnahmen einzuleiten, die andere Verkehrsteilnehmer vor Schaden bewahren. Demjenigen, der über diese Fälle hinaus zur Aufklärung beiträgt, wird das Gesetz Strafmilderung zusichern.

*

Mit der vorstehenden Darstellung sind nur einige Probleme herausgegriffen worden, die unsere Gerichte in ihrer Spruchpraxis beschäftigen und die zur Verwirklichung der mit dem Staatsratsbeschuß gestellten Forderungen neuer Überlegungen bedürfen.

Die schrittweise Überwindung der Verkehrsstrafaten erfordert eine allseitige Organisierung der Gesellschaft zum Kampf für Verkehrsdisziplin und Ordnung. Bei der zunehmend mit Bewußtheit von unserer Bevölkerung vorgenommenen Gestaltung des gesellschaftlichen Lebens nach dem gesellschaftlichen Gesamtinteresse durch die Volksvertretungen, Sicherheitsaktivs, gesellschaftlichen Organisationen usw. hat die Rechtsprechung in Verkehrssachen einen so günstigen Boden, wie er in anderen Bereichen unseres gesellschaftlichen Lebens kaum anzutreffen ist. Der von den Gerichten durch die Rechtsprechung zur Verkehrserziehung zu leistende Beitrag muß aber mit der jeweiligen Situation im Verkehrsgeschehen Schritt halten. Die Entscheidungsbreite ist dabei oft nicht groß, denn Überspitzungen sind genau so schädlich wie die nachlässige strafrechtliche Verfolgung von Verkehrsstrafaten.

Im VEB Deutscher Zentralverlag erschienen:

Kurt Priebe, Handbuch des Straßenwesens,
Erläuterungen zur Verordnung über das Straßenwesen, 367 Seiten • Kunstleder flexibel Preis: 12,— DM.

Dieses Fachbuch ist die erste zusammenfassende Darstellung der Rechtsnormen des Straßenwesens in der DDR. Mit seinen ausführlichen Erläuterungen zur Verordnung über das Straßenwesen und seiner übersichtlichen Textsammlung der einschlägigen Gesetze und Bestimmungen gibt es in klarer Sprache und an Hand einer Vielzahl praktischer Beispiele den Mitarbeitern der Organe und Betriebe des Straßenwesens ein Mittel in die Hand, die Verordnung richtig anzuwenden.

Es erleichtert vor allem die Arbeit der Volksvertreter, der Mitglieder der ständigen Kommissionen und der Bürgermeister. Durch seine wissenschaftliche Gründlichkeit ist das Handbuch als Lehr- und Studienmaterial für Wissenschaftler und Studenten an Hoch- und Fachschulen des Verkehrswesens geeignet. Es stellt einen bemerkenswerten Schritt auf dem Wege zur Überwindung rückständiger Auffassungen dar, eine wertvolle Hilfe zur materialistisch-dialektischen Erläuterung der Rechtsnormen für den Bereich des Straßenwesens und ist damit ein Beitrag zur Entwicklung des sozialistischen Staats- und Verwaltungsrechts in der DDR.

H. Bluhm, Verkehrsstrafaten und ihre Bekämpfung,
Berlin 1959, 248 S., HL. 12,80 DM.

In einer gründlichen Untersuchung befaßt sich die Autorin mit den Verkehrsstrafaten und ihrer Bekämpfung. Sie gibt die Analyse der wichtigsten Strafrechtsnormen auf diesem Gebiet und unterbreitet Vorschläge für die künftige Gestaltung des Strafrechts. Das Buch ist, durch Verwenden vieler Beispiele der Praxis, relativ aufgelockert geschrieben und findet deshalb nicht nur das Interesse der mit Verkehrsstrafsachen befaßten Juristen, sondern auch das der im Verkehrswesen Beschäftigten.