

rücksichtslosen Verhaltens im Straßenverkehr sind. So hatte ein vorbildlicher Genossenschaftsbauer und seit Jahren umsichtiger und gewissenhafter Fahrzeugführer beim Überqueren eines unbeschränkten Bahnübergangs — zudem waren die Wind- und Sichtverhältnisse am Tagg äußerst ungünstig — durch eine augenblickliche Unachtsamkeit nicht das Herannahen eines Zuges bemerkt. Es kam zu einer Kollision, bei der ein Fahrgast getötet und weitere schwer verletzt wurden.

In diesem Falle wurde die auf Freiheitsstrafe lautende Entscheidung des Kreisgerichts durch Urteil des Obersten Gerichts kassiert<sup>7</sup>. Das Oberste Gericht stellte hierzu fest, daß unter Berücksichtigung der Umstände der Tat und der Persönlichkeit des Täters trotz der schwerwiegenden Folgen die Anwendung des § 1 StEG nicht ausgeschlossen ist, da eine bedingte Verurteilung sich nicht nur auf weniger schwere Straftaten beschränkt.

Es bedarf in diesem Zusammenhang des Hinweises, daß an das Verhalten im Straßenverkehr und damit an die Schuld keine überspitzten Anforderungen gestellt werden dürfen. Sich nur von dem Ergebnis eines an sich bedauerlichen Verkehrsunfalls leiten zu lassen und um jeden Preis hierfür eine Schuld zu konstruieren, widerspricht den Prinzipien der sozialistischen Gesetzlichkeit und Gerechtigkeit. Gerade deshalb erscheint mir aber auch das folgende von Biebl/Strasberg erwähnte Beispiel höchst zweifelhaft.

Ein Motorradfahrer hatte auf einem etwa 1,50 Meter breiten, unbefestigten, mit Bäumen und Sträuchern besäumten Weg eine alte Frau angefahren. Obwohl sie die Warnzeichen des Motorradfahrers wahrgenommen hatte, hat sie unmittelbar vor dem Überholen plötzlich die Wegzeile gewechselt, so daß sie durch das Motorrad erfaßt wurde. Sie starb an den Verletzungen. Dem Angeklagten wird zum Vorwurf gemacht, daß er nicht, „wie es auf diesem Weg üblich ist“, abgewartet hatte, bis die Frau zur Seite getreten war, bzw. daß er seine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht auf 10 km/h herabgesetzt hatte.

Bei dieser Tatschilderung von einer eindeutig zu bejahenden Schuld zu sprechen, ist nicht unproblematisch. Geht man davon aus, daß auf dem Weg an sich ein Vorbeikommen mit dem Motorrad möglich gewesen wäre — anderenfalls dürfte der Weg wohl kaum für den öffentlichen Verkehr mit Motorrädern zugelassen sein —, so kann man einen Motorradfahrer nicht dafür strafrechtlich verantwortlich machen, daß ihm ein Fußgänger plötzlich beim Überholen in das Fahrzeug läuft, obwohl dieser zuvor die Warnsignale wahrgenommen hatte.

<sup>7</sup> OG, Urteil vom 24. April 1964 - 3 Zst V 10/64 - (nicht veröffentlicht).

*Dr. KURT GÖRNER, Hauptinsrukteur im Ministerium der Justiz  
HELMUT KEIL, Direktor des Bezirksgerichts Cottbus*

## Schöffenarbeit und Leitung des Bezirksgerichts

Im 4. Quartal 1964 und im 1. Quartal 1965 berieten die Plenen der Bezirksgerichte Gera<sup>1</sup>, Leipzig, Suhl und Karl-Marx-Stadt über die Mitarbeit der Schöffen bei der Vervollkommnung der Rechtspflege. Andere Bezirksgerichte behandelten die Schöffenarbeit in Aktivitäten, in Direktoren- bzw. Richtertagungen sowie in Präsidiumssitzungen. Die Bezirksgerichte Halle und Frankfurt befaßten sich mit dieser Aufgabenstellung auf Plenartagungen im 2. Quartal 1965.

<sup>1</sup> Vgl. hierzu den Bericht über das 8. Plenum des Bezirksgerichts Gera, Der Schöffe 1964, Heft 12, S. 426 ff.

Eine fahrlässige Schuld ist doch nur dann gegeben, wenn der Täter eine Rechtspflicht verletzt und dabei entweder Folgen vorausgesehen hat, deren Eintritt er nicht erhoffte, oder wenn er diese Folgen nicht voraussah, sie aber bei verantwortungsbewußter Prüfung der Sachlage hätte voraussehen und bei pflichtgemäßem Verhalten auch hätte vermeiden können.

Worin soll aber bei dem geschilderten Fall die Verletzung der Rechtspflicht bestehen? Der Angeklagte fuhr eine durchaus nicht überhöhte Geschwindigkeit (25 km/h). Woher sollte er, der erst kurz vorher die Fahrprüfung abgelegt hatte, wissen, daß es „auf diesem Weg üblich ist“, die Geschwindigkeit auf 10 km/h herabzusetzen? Mußte er, nachdem er Warnsignale gegeben hatte und diese auch erkennbar wahrgenommen worden waren, damit rechnen, daß ihm die Frau unmittelbar beim Überholen in das Motorrad läuft?

Diese Fragen verdeutlichen, daß es hier bedenklich ist\* von einem fahrlässigen Verhalten des Motorradfahrers zu sprechen.

Das Beispiel wirft aber noch ein weiteres Problem auf. Neben dem „geringen Grad der Schuld“ erwähnen Biebl/Strasberg als weiteres entlastendes Moment auch „die geringe Fahrpraxis“ des Angeklagten. Daß damit nicht generell die These aufgestellt wird, geringe Fahrpraxis sei immer ein Strafmilderungsgrund, versteht sich von selbst. Es ergibt sich aber die Frage, inwieweit es überhaupt richtig ist, eine solche Gegenüberstellung von Grad der Schuld und Fahrpraxis vorzunehmen, ob also die Dauer der Fahrpraxis ein neben dem Grad der Schuld stehendes Kriterium der Strafzumessung ist.

Diese Frage muß man m. E. verneinen. Abgesehen davon, daß unter Umständen die Dauer der Fahrpraxis für die Einschätzung einer Straftat völlig unbedeutend sein kann, ist sie letztlich immer dann, wenn sie für die strafrechtliche Bewertung von Bedeutung ist, eine Frage des Grades der Schuld. So kann geringe Fahrpraxis den Grad der Schuld mindern, wenn z. B. ein Kraftfahrer erstmalig bei auftretenden Gefahrenmomenten (Eisglätte, Nebelbildung) auf Grund seiner mangelnden Erfahrungen die Situation nicht richtig einzuschätzen vermag. Andererseits braucht langjährige Fahrpraxis den Schuldgrad nicht zu erhöhen, wenn die Straftat auf einem — wenn auch pflichtwidrigen — routinemäßigen Verhalten beruht. Geringe Fahrpraxis kann aber auch den Grad der Schuld erhöhen, wenn der Verkehrsteilnehmer in voller Kenntnis seiner noch vorhandenen Unzulänglichkeiten bewußt eine Gefahrensituation heraufbeschwört, die er dann auf Grund seiner ungenügenden Erfahrungen nicht meistern kann.