

## Bericht über die 23. Plenartagung des Obersten Gerichts

Gegenstand der 23. Tagung des Plenums des Obersten Gerichts, die am 2. Juli 1969 unter Teilnahme zahlreicher Gäste stattfand, waren:

1. Beratung über den Beschluß zu einigen Fragen der Rechtsprechung in Verkehrsstrafsachen,

2. Beratung über die Richtlinie Nr. 27 über den Erlaß von Haftbefehlen, die Haftbeschwerde und die Haftprüfung.

X

In seiner Begründung zum Beschluß über das Verkehrsstrafrecht bestimmte Oberrichter Mühlberger, Mitglied des Präsidiums des Obersten Gerichts, zunächst den Platz der Gerichte im System der Bekämpfung der Verkehrskriminalität und lenkte dann die Aufmerksamkeit auf wichtige Fragen der Praxis, die auch in der folgenden Diskussion aufgegriffen wurden.<sup>1</sup> Die *Leitungstätigkeit auf dem Gebiet der Verkehrsstrafrechtsprechung* hat sich — wie Richter Frau Holtzbecher (Oberstes Gericht) feststellte — in Vorbereitung der Plenartagung des Obersten Gerichts wesentlich verbessert. Die Hauptaufgabe der Bezirksgerichte habe zunächst darin bestanden, sich durch eigene Untersuchungen einen genauen Überblick über die Rechtsprechung der Kreisgerichte auf diesem Gebiet zu verschaffen. Bei der Anleitung der Kreisgerichte seien die Richter auf Grundfragen der Durchsetzung des neuen Strafrechts hingewiesen worden. Die Bezirksgerichte hätten sich bemüht, gute Beispiele schnell zu verallgemeinern und das Oberste Gericht über neue Probleme, die im Hinblick auf die Sicherung der Einheitlichkeit der Rechtsprechung geklärt werden mußten, unverzüglich zu informieren.

Frau Holtzbechers Darlegung, daß die Ergebnisse der Plenartagungen mehrerer Bezirksgerichte zur Rechtsprechung in Verkehrsstrafsachen zusammen mit den Schlußfolgerungen aus Untersuchungen des 3. Strafsenats des Obersten Gerichts in den Beschlußentwurf eingegangen seien, ergänzte Bezirksgerichtsdirektor Stranovsky (Neubrandenburg) durch einen detaillierten Bericht über die Vorbereitung des Bezirksgerichts auf die Plenartagung des Obersten Gerichts. Untersuchungen im 1. Halbjahr 1968 hätten ergeben, daß sich insbesondere bei der Sachaufklärung in Verkehrsstrafsachen, bei der Feststellung und beim Nachweis der Schuld sowie bei der Strafzumessung Schwierigkeiten einstellten. Das Bezirksgericht habe deshalb in Stützpunktberatungen mit allen Strafrichtern diesen Problemen, insbesondere der fahrlässigen Schuld, mehr Augenmerk zugewandt. Alle Urteile, denen Fahrlässigkeitsdelikte zugrunde lagen, seien über einen längeren Zeitraum systematisch analysiert und mit den Fachrichtern ausgewertet worden. Eine Einschätzung aller Strafverfahren aus dem 2. Halbjahr 1968 zu §§ 196, 197 und 200 StGB habe bereits gezeigt, daß es in der Verkehrsstrafrechtsprechung im Bezirk Fortschritte gibt. Es sei jedoch notwendig, daß sich die Richter noch gründlicher als bisher auf die Hauptverhandlung vorbereiten und sich auch mehr Sachkenntnis aneignen, um die zum Teil sehr komplizierten Sachverhalte richtig beurteilen zu können.

Diese Forderung wurde von Oberrichter Dr. Neumann (Oberstes Gericht) unterstrichen, der wertvolle Hinweise für die *Qualifizierung der Richter in Verkehrsstrafsachen* gab. Der Richter müsse in der Lage sein, vor allem die objektiven Beweismittel wie Tatortbefundbericht, maßstabgerechte Unfallskizzen und fotografisch gesichertes Material, aber auch Rekonstruktionen, technische Gutachten, Berechnungen über Ge-

schwindigkeit, Bremsweg und Bremsverzögerung sachkundig zu prüfen und der gerichtlichen Entscheidung zugrunde zu legen. Zur Sachkunde gehöre auch die Kenntnis einschlägiger Begriffe; der Richter müsse z. B. fähig sein, zwischen Fahr-, Brems-, Blockier-, Schleuder-, Rutsch- oder Kratzspuren zu unterscheiden. Ein gründliches Wissen auf diesem Gebiet ermögliche es dem Richter, selbst Berechnungen anzustellen und z. B. unabhängig von Zeugenaussagen die Frage nach der Geschwindigkeit oder der Zeit zwischen dem Erkennen der Gefahr und dem situationsgerechten Reagieren zu beantworten.

Neumann betonte, daß es die Pflicht eines jeden auf dem Gebiet des Verkehrsstrafrechts tätigen Richters sei, die zur exakten Beurteilung jeden Einzelfalls erforderlichen Sachkenntnisse zu erwerben, zu vervollkommen und in der gerichtlichen Praxis richtig anzuwenden.

Die Information von Dr. W a n z k e (Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“, Dresden) über Aufgaben und Struktur des Instituts für Verkehrssicherheit ist für die Beziehung von *Gutachten in komplizierten Verkehrsstrafsachen* von Bedeutung. Dieses Institut, an dem Spezialisten verschiedener Fachgebiete tätig sind, solle die Forschungsaufgaben auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit koordinieren. Dazu würden Untersuchungen sowohl hinsichtlich der inneren und äußeren Sicherheit an Fahrzeugen und Verkehrseinrichtungen als auch vor allem hinsichtlich des Verhaltens der Menschen im Verkehrsprozeß vorgenommen, so z. B. die Untersuchung menschlichen Versagens als Unfallursache durch Verkehrspsychologen und -Physiologen sowie die Erforschung der Methoden zur verkehrssicheren Gestaltung der Straßen, zur weiteren Entwicklung der Sicherheitstechnik und der Verkehrsorganisation. Außerdem solle das Institut, auf wissenschaftlich begründeten Methoden aufbauend, Verkehrssicherheitsprogramme entwickeln, die den staatlichen und gesellschaftlichen Organen als Arbeitsgrundlage dienen können.

Mit den Ursachen und Bedingungen der Verkehrsdelikte beschäftigte sich Oberst H e y d e l (Ministerium des Innern) in seinem Diskussionsbeitrag. Dabei hob er besonders das *Fahren unter Alkohol als Unfallursache* hervor. Der Anteil der durch Alkoholeinfluß verursachten Verkehrsunfälle betrage zwar im Durchschnitt der letzten Jahre nur etwas über 7 Prozent, weise aber mit der doppelten Anzahl an Todesfällen einen wesentlich höheren Gefährdungsgrad auf als andere Verkehrsdelikte. Deshalb müsse der Kampf aller staatlichen und gesellschaftlichen Organe gegen diese Art von Verkehrsdelikten verstärkt und koordiniert werden. Dazu gehöre auch, daß die vielfältigen Möglichkeiten von Reaktionen auf disziplineloses Verhalten im Straßenverkehr sowohl in Ordnungsstrafverfahren als auch in den gerichtlichen Verfahren von den zuständigen Organen konsequent angewendet werden.

Ausgehend von seinen Erfahrungen als Gutachter, legte Obermedizinalrat Dr. K ü r z i n g e r (Ärztlicher Direktor des Krankenhauses der Volkspolizei und Leiter der Blutalkoholuntersuchungsstelle Berlin) dar, daß es bisher zum „Grenzwert“ in der Praxis teilweise gravierende Unterschiede gegeben habe. So sei in einzelnen Fällen der absolute Blutalkoholgrenzwert mit dem sog. Gefahrengrenzwert verwechselt und mit dieser falschen Begründung das Vorliegen einer erheblichen Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit verneint worden. Der Vorschlag, den Blutalkoholgrenzwert jetzt auf 1,0 Promille festzulegen, beruhe auf den Erfahrungen aller Gerichtsmediziner der DDR und befinde sich auch in

<sup>1</sup> Das Referat von Mühlberger ist auszugsweise in diesem Heft veröffentlicht.