

sondern nur auf die Fälle zu beschränken, in denen — die Erheblichkeit des Fahrens unter Alkoholeinfluß und die dadurch verursachte allgemeine Gefahr für andere durch den Täter vorausgesetzt — sich in der Beteiligung ein zumindest gleichwertiges, wenn nicht sogar höheres Maß an Verantwortungslosigkeit durch Verletzung konkreter Rechtspflichten offenbart.

### III

Erhebliche Unklarheiten und uneinheitliche Maßstäbe zeigt gegenwärtig die Praxis noch hinsichtlich des Fahrerlaubnisentzuges. Das betrifft einmal die für die Notwendigkeit einer solchen Maßnahme bestimmenden Voraussetzungen insbesondere bei Straftaten nach § 196 StGB, weniger hingegen bei Verkehrsgefährdung durch Trunkenheit, wo entsprechend der in dem Beschluß des Plenums des Obersten Gerichts enthaltenen Forderung (vgl. Ziff. 5.3.) grundsätzlich Fahrerlaubnisentzug ausgesprochen wird. Das betrifft aber auch die Zeitdauer des Entzugs, die erheblichen Schwankungen unterliegt.

So wird nicht beachtet, daß eine einmalige zu einem Verkehrsunfall führende Pflichtverletzung nicht stets die Gefahr einer sich daraus ergebenden zeitweiligen Verkehrsunsicherheit einschließt und deshalb den Ausspruch des Fahrerlaubnisentzuges notwendig macht. Bei der zeitlichen Dauer bleiben teilweise die Auswirkungen, die damit z. B. für die Berufsausübung verbunden sind, außer Betracht. In solchen Fällen wurde z. T. nicht berücksichtigt, daß die Fahrerlaubnis unter unseren gesellschaftlichen Bedingungen große Bedeutung für die Gestaltung des beruflichen Lebens haben kann.

Auch wird diese Maßnahme fehlerhaft noch immer mit dem Hinweis auf die Ungeeignetheit des Fahrzeugführers aus anderen Gründen (Schreckwirkung, Alter u. a.) gekoppelt. Unnötige Verlängerungen des Fahrerlaubnisentzuges ergaben sich weiter auch daraus, daß — da die Wirkung des Fahrerlaubnisentzuges erst mit Rechtskraft der Entscheidung bzw. nach Verbüßung einer Freiheitsstrafe eintritt — der vorläufige Entzug bei der Festsetzung der zeitlichen Dauer unberücksichtigt blieb und damit z. B. derjenige, der Rechtsmittel einlegte, die zeitliche Dauer ungewollt noch verlängerte.

Es gibt aber auch Erscheinungen, daß die Dauer des Fahrerlaubnisentzuges sehr kurz, z. B. unter einem Jahr bemessen wird, so daß dadurch z. T. keine Wirkung beim Verurteilten erzielt wird. Hier wird nicht genügend erkannt, daß mit dem Entzug der Fahrerlaubnis sowohl weitestgehend dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung vor Verkehrsstraftaten Rechnung getragen als auch damit eine nachhaltige disziplinierende Wirkung auf den Rechtsverletzer erreicht werden kann.

Zur Sicherung einer einheitlichen Praxis beim Fahrerlaubnisentzug nach § 54 StGB wurde deshalb vom Obersten Gericht in der Entscheidung vom 20. Mai 1971 — 3 Zst 6/71 — (NJ 1971 S. 457) nochmals hervorgehoben, daß sich der Ausspruch der Zusatzstrafe Fahrerlaubnisentzug beispielsweise dann erübrigen kann, wenn ein stets rücksichtsvoller und pflichtbewußter Berufskraftfahrer mit langjähriger Erfahrung einen einmaligen Pflichtenverstoß begeht. In der Entscheidung vom 17. Juni 1971 — 3 Zst 10/71 — (unveröffentlicht) wurde darauf hingewiesen, daß beim Entzug der Fahrerlaubnis mit zu beachten ist, daß seine tatsächliche Dauer unter Umständen einen wesentlich längeren als den in der gerichtlichen Entscheidung festgelegten Zeitraum umfassen kann, so z. B., wenn nach einem zunächst durch die Organe der Deutschen Volkspolizei erfolgten vorläufigen Entzug der Fahrerlaubnis

bis zum Eintritt der Rechtskraft einer diesbezüglichen Entscheidung ein längerer Zeitraum verstrichen ist, oder auch, wenn der Täter zu einer längeren Freiheitsstrafe verurteilt wird. In solchen Fällen sollten diese tatsächlichen Auswirkungen eines Fahrerlaubnisentzuges mit bei der Festsetzung seiner zeitlichen Dauer durch das Gericht berücksichtigt werden, weil z. B. ein Täter auf die Bearbeitungsdauer eines Strafverfahrens bis zum Eintritt der Rechtskraft im allgemeinen keinen Einfluß hat und es dem mit dem Fahrerlaubnisentzug verfolgten Ziel widerspräche, das bereits während dieser Zeit bestehende Fahrverbot oder die Dauer der Vollstreckung der Freiheitsstrafe völlig unberücksichtigt zu lassen.

Im übrigen wird empfohlen, bei der Festsetzung der zeitlichen Dauer des Fahrerlaubnisentzuges auch zu sichern, daß hierbei die Bewertungsmaßstäbe nicht im krassen Widerspruch zu denen im Ordnungstrafverfahren stehen. Das bedingt in regelmäßigen Abständen eine gemeinsame Einschätzung durch das Gericht und durch die Organe der Deutschen Volkspolizei, Konsultationen und die Nutzung der dabei gemachten Erfahrungen.

### IV

Auf der 23. Plenartagung wurde die verdienstvolle Mitwirkung der Mitglieder der Verkehrssicherheitsaktive der Betriebe und Gemeinden, der Motorsportclubs des ADMV und anderer gesellschaftlicher Organisationen hervorgehoben. Es wurde eingeschätzt, daß sie durch ihre Mitwirkung eine sachbezogene Beurteilung der Täterpersönlichkeit ermöglichten, zur Aufdeckung von Ursachen und Bedingungen der Straftat beitragen, sachkundig zu notwendigen Maßnahmen der strafrechtlichen Verantwortlichkeit Stellung nahmen, den Erziehungsprozeß im Lebensbereich des straffällig gewordenen Verkehrsteilnehmers mobilisierten und aus den Lehren des Einzelfalles verallgemeinernde Schlußfolgerungen für ihre ehrenamtliche gesellschaftliche Tätigkeit zogen.

Die Feststellung der 23. Plenartagung, daß die sich aus der Mitarbeit solcher gesellschaftlichen Kräfte ergebenden Möglichkeiten zur Verkehrserziehung und Unfallverhütung durch die Gerichte zu wenig genutzt werden, gilt auch noch heute, und um so mehr, als gerade diese Hinweise der Plenartagung, trotz ihrer Hervorhebung bei den Auswertungen in den Bezirken, bislang am wenigsten durchgesetzt worden sind. Mitglieder von Verkehrssicherheitsaktiven wirken allenfalls bei Verfahren gegen Berufskraftfahrer mit. Nach wie vor werden überwiegend nur Vertreter des Arbeitskollektivs einbezogen, auch wenn sich die Verkehrsstrafat außerhalb der beruflichen Sphäre ereignete.

Noch ungenügend verschaffen sich die Gerichte einen Überblick über das Vorhandensein von Verkehrssicherheitsaktiven in den Betrieben bzw. von Arbeitsgruppen für Verkehrssicherheit in den Wohngebieten. Soweit es die Motorsportclubs des ADMV betrifft, erhielten die Gerichte über das Ministerium der Justiz eine Aufstellung dieser Clubs.

Unterschiedliches Niveau zeigt ferner auch die Zusammenarbeit mit den Arbeitsgruppen „Sicherheit im Straßenverkehr“, die entsprechend dem Ministerratsbeschluß vom 19. Februar 1969 in allen Bezirken und Kreisen gebildet wurden. Deshalb wird der 3. Strafsenat des Obersten Gerichts den Gerichten durch Vermittlung guter Erfahrungen das „Wie“ des Zusammenwirkens mit diesen Arbeitsgruppen erläutern.

Bei der Nutzung der Erfahrungen der auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit tätigen gesellschaftlichen Kräfte