

liehen Beurteilung und bei der Strafzumessung im wesentlichen richtig vor. Qualitativ verbessert hat sich das methodische Vorgehen bei der Prüfung fahrlässiger Schuld und das Differenzieren ihrer einzelnen Formen. Das ist einerseits auf das höhere Niveau der Aufklärung der Unfälle von der Unfallaufnahme durch die Verkehrsunfallbereitschaften bis zum Abschluß der Ermittlungen durch die Kriminalpolizei und andererseits auf die Vertiefung der Erkenntnisse zu Problemen der strafrechtlichen Schuld zurückzuführen.^{12/}

An der Umsetzung dieser Erkenntnisse auf dem Sachgebiet des Verkehrsstrafrechts haben die Bezirksgerichte einen wesentlichen Anteil. Mehrere Bezirksgerichte führten zu diesem Problembereich Qualifizierungsmaßnahmen und Weiterbildungsveranstaltungen durch, auf denen in Auswertung der erst- und zweitinstanzlichen Rechtsprechung Erfahrungen vermittelt und Kenntnisse vertieft werden.

Mit aller Deutlichkeit zeigt sich auch hier der dialektische Zusammenhang zwischen Rationalisierung der Arbeit und Erhöhung der politisch-fachlichen Kenntnisse der Richter. Höhere Effektivität wird dort erreicht, wo mit politischer Klarheit und Sachkenntnis unterschieden wird, was überflüssig ist und was für die richtige rechtliche Beurteilung, die Strafzumessung sowie für die Erhöhung der Wirksamkeit des Verfahrens (Mitwirkung von Verkehrssicherheitsaktivisten, Verhandlung vor erweiterter Öffentlichkeit, Auswertung von Verfahren usw.) notwendig ist.

Bei Verfahren mit komplizierter Beweislage gibt es zuweilen noch Mängel in der Verwertung objektiver Beweise. Beispielsweise wird nicht ausreichend mit Tatortbefundsberichten, Lageskizzen und technischen Gutachten gearbeitet, auf notwendige Tatortbesichtigungen und Rekonstruktionen verzichtet und verabsäumt, Experten zu konsultieren.

Zur richtigen Verwertung der objektiven Beweise und zur sachkundigen Befragung von Sachverständigen ist es erforderlich, daß sich die Richter verkehrstechnische Grundkenntnisse aneignen. Der Durchsetzung dieser Forderung dient auch ein Anleitungsmaterial zur Unfallaufnahme und -bearbeitung, das die Hauptabteilung Verkehrspolizei des Ministeriums des Innern herausgegeben hat und das alle Gerichte erhalten werden.

Durch eine zielgerichtete und massenwirksame Propagierung der Schwerpunktaufgaben zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr sind alle Verkehrsteilnehmer noch anschaulicher mit dem Grundanliegen der Gewährleistung einer hohen Ordnung und Sicherheit im Straßenverkehr vertraut zu machen. Ihre aktive Mitarbeit in der Verkehrsunfallverhütung ist zu fördern und eine breite gesellschaftliche Unduldsamkeit gegenüber leichtfertigen, egoistischem und disziplinlosem Verhalten im Straßenverkehr zu entwickeln. Mit einem Wort: Es geht um eine zielgerichtete verkehrserzieherische Öffentlichkeitsarbeit und Rechtspropaganda, die jeden Bürger erfaßt und wirkungsvoll anspricht.

In allen Bezirken werden in zunehmendem Maße Verkehrsstrafsachen vor erweiterter Öffentlichkeit verhandelt. Diese Form hat sich sehr gut bewährt, um das Rechtsbewußtsein der Werk tätigen zu erhöhen, Ursachen und begünstigende Bedingungen der Verkehrsstrafaten zu beseitigen und Ordnung und Sicherheit zu festigen. Derartige Verhandlungen fanden durchweg große Resonanz in der Bevölkerung. Positive Ergebnisse hatten auch Auswertungen von Verfahren und Verkehrsforen in Betrieben, die im Zusammenwirken mit den Arbeitsgruppen für Sicherheit im Straßen-

^{12/} Vgl. dazu die Materialien der 6. Plenartagung des Obersten Gerichts zu Problemen der strafrechtlichen Schuld, NJ 1973 S. 255 ff., NJ-BeUage 3/73 (zu Heft 9).

verkehr, dem FDGB und dem ADMV durchgeführt wurden.

Zur Strafzumessung bei Vergehen nach § 196 Abs. 2 StGB

Die Individualisierung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit ist eine Grundaufgabe bei der Anwendung des sozialistischen Strafrechts. Sie wird beherrscht von dem Grundsatz der Differenzierung. Die Anleitung der Gerichte, durch die die Einheitlichkeit der Rechtsprechung auch hinsichtlich der Strafzumessung gewährleistet werden soll, kann immer nur die prinzipielle Richtung angeben; sie kann nie die schöpferische Anwendung des Gesetzes auf den Einzelfall ersetzen.

Bei Vergehen nach § 196 Abs. 2 StGB werden hauptsächlich Strafen ohne Freiheitsentzug angewendet, überwiegend die Verurteilung auf Bewährung. Das ist im Hinblick auf die Umstände der Tat, den Verschuldensgrad und die Persönlichkeit der Täter nach wie vor richtig. Allerdings kann auch bei der Herbeiführung eines schweren Verkehrsunfalls nach § 196 Abs. 2 StGB eine Freiheitsstrafe angebracht sein, z. B. wenn ein Mensch durch besonders risikovolles Verhalten getötet wird.^{13/}

In letzter Zeit wurden mitunter bei Vergehen nach § 196 Abs. 2 StGB Freiheitsstrafen mit der Begründung ausgesprochen, daß der Grad der Schuld des Täters deshalb so hoch sei, weil er bewußt Rechtspflichten verletzt habe. Solche Auffassungen sind falsch, weil sie nicht auf die Berücksichtigung der konkreten Tatumstände orientieren und damit schematisch sind. Die Quellen bewußter und unbewußter Rechtspflichtverletzungen sind oft gleich. So können beide Formen beispielsweise aus Unbekümmertheit, Sorglosigkeit, Unterschätzung des Eintritts negativer Folgen oder leichtfertigem Vertrauen auf das pflichtgemäße Verhalten anderer resultieren. Im Einzelfall ist häufig die unbewußte Pflichtverletzung zumindest nicht weniger schwerwiegend als die bewußte, und es kommt auch vor, daß unbewußte Pflichtverletzungen erheblicher sind als bewußte.

Zur Anwendung des schweren Falles des § 196 Abs. 3 StGB bei rücksichtslosem Verhalten

In Einzelfällen wurde das Tatbestandsmerkmal „Rücksichtslosigkeit“ i. S. des § 196 Abs. 3 StGB fehlerhaft interpretiert, um eine (unrichtig) ausgesprochene Freiheitsstrafe zu begründen.^{14/} Dies geschieht z. T. auch in den Fällen, in denen die Freiheitsstrafe wegen der erheblichen Tatschwere an sich gerechtfertigt ist, sich aber aus dem Strafrahmen des § 196 Abs. 2 StGB ergibt. Der schwere Fall wird dann gewissermaßen zur Bekräftigung der Richtigkeit der Anwendung dieser Straftat herangezogen. Diese fehlerhafte Praxis führt dazu, daß bei der Bemessung der Höhe der Freiheitsstrafe das Differenzierungsprinzip verletzt wird.

So wurde in einem Verfahren der Angeklagte nach § 196 Abs. 3 Ziff. 2 StGB zu einer Freiheitsstrafe von einem Jahr und neun Monaten verurteilt. Der Angeklagte nimmt seit 12 Jahren als Fahrzeugführer am Straßenverkehr teil und ist bisher seinen Pflichten nachgekommen. Er fuhr am 19. Juli 1973 mit einem Lkw mit Hänger, aus einem Wirtschaftsweg kommend,

^{12/} Vgl. OG, Urteil vom 3. Juli 1973 - 3 Zst 11/73 - (NJ 1973 S. 517). Mit dieser Entscheidung wird nicht etwa die Auffassung aufgegeben, daß bei Vergehen nach § 196 Abs. 2 StGB überwiegend Strafen ohne Freiheitsentzug gerechtfertigt sind. Es geht vielmehr um die Individualisierung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit an Hand der konkreten Tatumstände und der generellen Aussage, daß bei der Tötung eines Menschen durch einen Verkehrsunfall die Differenzierung zwischen Freiheitsstrafe und Nichtfreiheitsstrafe ausschlaggebend durch den Grad der Schuld des Täters bestimmt wird.

^{14/} Vgl. dazu OG, Urteil vom 28. August 1973 - 3 Zst 20/73 - (NJ 1973 S. 614).