

zungen unter Umständen Bedeutung gewinnen. Allerdings bergen Geschwindigkeitsschätzungen oftmals ein Maß Ungewißheit in sich, dessen Größe abhängig ist von individuell sehr unterschiedlich vorhandenen Erfahrungen und deren praktischer Nutzung bzw. Erprobung. Erst eine daraus entwickelte besondere Fähigkeit läßt als Beweismittel verwertbare Geschwindigkeitsschätzungen von Zeugen erwarten.<sup>25</sup>

Geschwindigkeitsschätzungen sind also nicht von vornherein unbrauchbar. Die Gerichte müssen sie aber einer sorgfältigen Prüfung unterziehen. So sind die Zeugen auch nach ihren Fähigkeiten und den Umständen zu befragen, die sie in die Lage versetzen, mit Sicherheit sagen zu können, daß die Geschwindigkeit des vom Angeklagten geführten Fahrzeugs z. B. nicht unter 60 km/h betragen hat.

Gelegentlich wird die Auffassung vertreten, daß ein Sachverständiger die Geschwindigkeit eines Fahrzeugs annähernd errechnen könne, die es im Moment des Anpralls an ein Hindernis oder auch bei einem frontalen Zusammenstoß hatte (anhand der eingetretenen Materialdeformation, insbesondere am Fahrzeug selbst). Das ist jedoch nur im Ausnahmefall möglich. In der Regel ist nicht auszuschließen, daß Faktoren auf die Deformierung Einfluß genommen haben, die im Nachhinein nicht erkennbar sind, zumal eine Wiederholung des Unfallgeschehens sich ohnehin verbietet. Voraussetzung für eine solche Berechnung ist jedoch mindestens, daß das beschädigte Fahrzeug oder seine betroffenen Teile in unverändertem Zustand dem Gutachter zur Untersuchung zur Verfügung gestellt werden können. Auch dürfen an dem Hindernis bzw. an dem Fahrzeug, gegen das der Anprall erfolgte, keine bedeutsamen Veränderungen vor der Untersuchung vorgenommen werden.<sup>26</sup> In diesem Fall sollte das Gericht, bevor es die Beiziehung eines Gutachtens anordnet, den sachlich zuständigen Sachverständigen der Bezirksbehörde der Deutschen Volkspolizei gemäß § 199 Abs. 2 StPO dahingehend konsultieren, ob unter den gegebenen Umständen des Verkehrsunfalls und seiner Entstehung die Geschwindigkeit vor dem Anprall und ggf. auch die das Schleudern des Fahrzeugs auslösende Geschwindigkeit anhand der eingetretenen Deformationen nach physikalischen Gesetzmäßigkeiten errechenbar ist. Allein der visuelle Eindruck, den das Gericht durch die Besichtigung deformierter Fahrzeuge erlangt, genügt in der Regel nicht, um' zu verwertbaren Beweisergebnissen zu gelangen. Das wäre nur in den Fällen zweckmäßig, in denen einem Angeklagten die Behauptung zu widerlegen ist, daß er nur mit sehr geringer Geschwindigkeit (z. B. höchstens mit 25 km/h) gefahren sei, obwohl das Fahrzeug nach dem Aufprall einen Totalschaden aufweist.

#### *Weitere Erhöhung der Qualität der gerichtlichen Hauptverhandlung und der Urteile*

Die Anleitungstätigkeit der Direktoren der Kreisgerichte sowie der übergeordneten Gerichte hat sich richtigerweise auch auf die weitere Verbesserung der gerichtlichen Beweisaufnahme und die Erhöhung der Aussagekraft der Urteile gerichtet. Das spiegelt sich in Fortschritten bei der exakten Beweisführung und der überzeugenden Begründung der Maßnahmen der strafrechtlichen Verantwortlichkeit wider. In einzelnen Strafverfahren, in denen nicht alle erforderlichen Beweismittel ausgeschöpft wurden, war allerdings die überzeugende Begründung der getroffenen Entscheidung erswert.

Eine weitere Qualifizierung der Arbeit ist auch notwendig, um die Motive für das strafrechtlich relevante Verhalten besser herauszuarbeiten und die erhobenen Beweise noch deutlicher zu einer überzeugenden Auseinandersetzung im Urteil zu verwerten. Gerade die Beurteilung der belastenden und entlastenden Umstände ist von großer Bedeutung für die erzieherische Wirkung der gerichtlichen Entscheidung. Das ist nicht nur für die er-

kannte Hauptstrafe, sondern auch für die Zusatzstrafe und selbstverständlich für die inhaltliche Ausgestaltung von Bewährungsverurteilungen von Bedeutung.

Zutreffend wird vielfach von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, den vom Staatsanwalt beantragten Strafbefehl zu erlassen. Das setzt jedoch ebenfalls voraus, daß im Strafbefehl exakt die erfüllten Tatbestandsmerkmale begründet werden.<sup>27</sup> Dies muß eindeutig ersichtlich sein, da sonst der Strafbefehl an Überzeugungskraft verliert. So müssen z. B. aus dem Strafbefehl die Fakten zu erkennen sein, die eine reale Möglichkeit der Gefahr für Leben oder Gesundheit von Menschen gemäß § 200 StGB begründen. Ein Strafbefehlsverfahren ist in der Regel nicht die richtige Reaktion auf eine Verkehrsstrafat, wenn der Grad der Schuld erheblich ist und lebensgefährliche Verletzungen oder Verletzungen mehrerer Personen eingetreten sind.

#### *Gestaltung der Öffentlichkeitsarbeit*

Die Gerichte leisten auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit. Gut entwickelt hat sich dabei die Zusammenarbeit mit den Organen der Verkehrspolizei und den gesellschaftlichen Organen (Verkehrssicherheitsaktive, Verkehrserziehungszentren, Arbeitsgruppen Sicherheit im Straßenverkehr).<sup>28</sup> Dabei haben sich u. a. folgende Methoden bewährt:

- Prozeffauswertungen, vor allem in Verkehrsbetrieben, Betrieben mit großem Fuhrpark und in Verkehrsteilnehmerschulungen,
- Presseinformationen über Verkehrsstrafverfahren,
- Vermittlung von Schlußfolgerungen aus Strafverfahren in Betriebszeitungen, im Betriebsfunk und in Informationsblättern für Fahrzeugführer. ■

Verstärkt wurden auch Informationen aus Strafverfahren an die örtlichen Räte sowie an die Leiter von Betrieben in Industrie und Landwirtschaft übergeben, um die Vorbeugung von Rechtsverletzungen im Straßenverkehr noch wirksamer zu gestalten. Eine solche auf Schwerpunkte konzentrierte Öffentlichkeitsarbeit und Informationspraxis ist auch künftig im Zusammenwirken mit den anderen Justiz- und Sicherheitsorganen fortzusetzen. \* 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27

\* Der erste Teil des Beitrags 1st in NJ 1980, Heft 10, S. 439 veröffentlicht. — D. Bed.

- 15 Vgl. J. Schlegel/R. Schröder, „Zur Rechtsprechung in Verkehrsstrafsachen“, NJ 1976, Heft 15, S. 454 I.
- 16 Vgl. Stadtgericht Berlin, Urteil vom 25. August 1978 — 104 BSB 134/78 - (NJ 1979, Heft 4, S. 190) mit Anmerkung von J. Schlegel; G. Haney, „Verantwortungsbewußtsein und Informationspflicht“, NJ 1979, Heft 9, S. 410.
- 17 Vgl. O.G., Urteil vom 21. Mal 1974 - 3 Zst 11/74 - (NJ 1974, Heft 16, S. 503). Zur Grundregel, auf Sicht zu lahren, vgl. O.G., Urteil vom 7. September 1971 - 3 Zst 2171 - (NJ 1971, Heft 23, S. 716); O.G., Urteil vom 8. Juni 1972 - 3 Zst 1272 - (NJ 1972, Heft 18, S. 556); J. Schlegel/R. Schröder, „Zur Rechtsprechung in Verkehrsstrafsachen“, NJ 1976, Heft 15, S. 452.
- 18 Vgl. O.G., Urteil vom 10. Mal 1979 - 3 OSK 879 - (NJ 1979, Heft 8, S. 377).
- 19 Vgl. O.G., Urteil vom 1. April 1969 - 3 Zst 4/69 - (NJ 1969, Heft 12, S. 375).
- 20 Vgl. O.G., Urteil vom 11. September 1970 - 3 Zst 1770 - (NJ 1971, Heft 1, S. 27).
- 21 Vgl. S. Wittenbeck, „Verletzung der Pflicht zur Hilfeleistung und der Obhutspflicht“, NJ 1971, Heft 7, S. 201 ff.; H. Helbig, „Verletzung der Hilfeleistungspflicht und pflichtwidriges Verhalten nach einem Verkehrsunfall“, NJ 1979, Heft 1, S. 36; H. Hinderer, „Zur Kausalitäts- und Schuldprüfung bei Fahrlässigkeitsdelikten“, NJ 1979, Heft 4, S. 175.
- 22 Vgl. O.G., Urteil des Präsidiums vom 6. Januar 1977 — I Pr - 15 - 276 - (NJ 1977, Heft 4, S. 120).
- 23 Vgl. O.G., Urteil vom 24. Juli 1980 - 3 OSK 14/80 - (NJ 1980, Heft 10, S. 479).
- 24 Vgl. Abschn. III Ziff. 1 Buchst. d und e der Richtlinie des Plenums des Obersten Gerichts zu Fragen der gerichtlichen Beweisaufnahme und Wahrheitsfindung im sozialistischen Strafprozeß vom 16. März 1978 (GBL I Nr. 14 S. 169).
- 25 Vgl. O.G., Urteil vom 15. April 1980 - 3 OSK 7/80 - (NJ 1980, Heft 7, S. 332).
- 26 Vgl. O.G., Urteil vom 15. April 1980 - 3 OSK 7/80 - (a. a. O.).
- 27 Vgl. BG Leipzig, Urteil des Präsidiums vom 1. Februar 1980 - B SK 1/80 - (NJ 1980, Heft 7, S. 333) mit Anmerkung von H. Blocker.
- 28 Vgl. dazu z. B. E. Müller, „Aus der Arbeit der Verkehrssicherheitsaktive“, NJ 1977, Heft 14, S. 470; K. Döblin, „Gesellschaftliche Wirksamkeit eines Verkehrserziehungszentrums“, NJ 1978, Heft 3, S. 124; H.-J. Rüge, „Zusammenarbeit mit den Verkehrssicherheitsaktiven“, NJ 1978, Heft 10, S. 444.