

Grundeinheiten, Klubhausleiter, ehrenamtliche Jugendhelfer und Vorsitzende von Schiedskommissionen ihre Erfahrungen austauschten.³ In ähnlicher Weise werden Erfahrungsaustausche in allen Berliner Stadtbezirken stattfinden. Sie sollen dazu beitragen, Mängel und Un-

³ vgl. hierzu ND vom 17. März 1965 (Ausg. B), S. 2, und Sozialistische Demokratie vom 23. April 1965, S. 8.

yivohlama das Varkaksstretfradits

HANS LISCHKE, Oberrichter, und ROLF SCHRÖDER,

Richter am Obersten Gericht

Zur Rechtsprechung in Verkehrsstrafsachen

Der 3. Strafsenat des Obersten Gerichts hat die Rechtsprechung in Verkehrsstrafsachen und ihre gesellschaftliche Wirksamkeit untersucht und die Ergebnisse der Überprüfung in einer Problemtagung mit den für diesen Aufgabenbereich zuständigen Richtern der Bezirksgerichte ausgewertet. Im Mittelpunkt der Untersuchungen und der Problemtagung standen die Erscheinungsformen der Straßenverkehrskriminalität, Probleme der Rechtsanwendung und der Strafzumessung sowie der Leitungstätigkeit der Bezirksgerichte.

Erscheinungsformen der Verkehrspflicht Verletzungen

Als Straftaten auf dem Gebiet des Straßenverkehrs treten in erster Linie in Erscheinung: Führen von Fahrzeugen auf öffentlichen Straßen trotz erheblicher Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit, Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung, die Körperverletzungen- bzw. die Tötung von Menschen zur Folge haben, sowie unbefugter Gebrauch von Kraftfahrzeugen.

Die Vergehen nach § 49 StVO stehen mit einem Anteil von über 50 % an der Spitze dieser Deliktgruppe! Vom Umfang der Schädigung her fallen allerdings die als Straftaten zu qualifizierenden Verkehrsunfälle weitaus stärker ins Gewicht.

Bei der Einschätzung der Erscheinungsformen dieser Delikte — schuldhaftige Verstöße gegen die StVO, die Verletzungen oder den Tod von Menschen zur Folge hatten bzw. zur Transportgefährdung führten — ist zu beachten, daß der weitaus größte Teil aller Verkehrsunfälle, nämlich 96,1% im Jahre 1964, nicht zu den Gerichten gelangte, sondern als Übertretungen von der Volkspolizei in eigener Zuständigkeit bearbeitet wurde. Dieser Umstand ist insofern von Bedeutung, als die Gerichte bei der Beantwortung der Frage nach den hauptsächlichsten Unfallursachen nicht allein von den im Gerichtsverfahren festgestellten Pflichtverletzungen, deren Folgen mehr oder weniger zufälliger Natur sind, ausgehen dürfen, sondern die Unfallanalysen berücksichtigen müssen.

Die Kenntnis der Pflichtverletzungen, im Straßenverkehr, die als hauptsächlichste Unfallursachen auftreten, ist deshalb wichtig, weil sich diese Verletzungen schon nach der von ihnen ausgehenden allgemeinen Gefahr beträchtlich voneinander unterscheiden. So ist beispielsweise unbestreitbar, daß Nichtbeachten der Vorfahrt, Fehler beim Überholen und falsches Verhalten an Fußgängerüberwegen allgemein weitaus unfallträchtiger sind als etwa das Überschreiten eines Parkverbotes. Das Wissen um die Hauptunfallursachen hilft dem Gericht bei der richtigen Beurteilung des Einzelfalles, vor allem aber bei der richtigen Orientierung der *

zulänglichkeiten in der Arbeit mit den Jugendlichen schnell zu erkennen und zu beseitigen.

*

Das gemeinsame Bemühen, in allen Kreisen und Bezirken ein System von Maßnahmen zur Verhütung der Jugendkriminalität zu entwickeln, schafft die Voraussetzungen, um der Fehlentwicklung Jugendlicher weitestgehend den Boden zu entziehen.

in das Verfahren einbezogenen gesellschaftlichen Kräfte. Im Sommerhalbjahr 1964 traten als Hauptunfallursachen, nach der Reihenfolge ihres Anteils, folgende Verkehrspflichtverletzungen in Erscheinung:

- Unangemessene Geschwindigkeit,
- vorschriftswidriges Überqueren der Fahrbahn,
- Nichtbeachten der Vorfahrt,
- falsches Verhalten beim Überholen,
- Fahren unter Alkoholeinfluß,
- Nichteinhalten der rechten Fahrbahnseite,
- falsches Verhalten beim Einbiegen,
- kein oder zu spätes Anzeigen der Fahrleistungsänderung,
- allgemein rücksichtsloses Verhalten.

Unfälle infolge vorschriftswidrigen Überquerens der Fahrbahn werden zum großen Teil durch Kinder verursacht. Bei Radfahrern und Kleinkraftfahrern bildet das Nichtbeachten der Vorfahrt die hauptsächlichste Pflichtverletzung. Bei Kleinkraftfahrern liegt der Anteil der durch Alkoholeinwirkung verursachten Verkehrsunfälle weit über dem Durchschnitt. Bei Kraftfahrern stehen unangemessene Geschwindigkeit und Alkoholeinfluß an der Spitze. Bei den Pkw-Fahrern dominiert das Nichtbeachten der Vorfahrt. Die Lkw-Fahrer fahren häufig unangemessen schnell, während die Gruppe der Traktorenfahrer den höchsten Anteil an alkoholbedingten durch Kraftfahrer verursachten Unfällen aufweist.

Bemerkenswert ist ferner, daß ein Drittel der Verletzten und getöteten Personen der Altersgruppe von 16 bis 25 Jahre angehört. Auffallend ist auch der hohe Anteil der Getöteten über 60 Jahre.

Als Unfall Verursacher ist in erster Linie die Gruppe der Zweiradfahrer, also Motorrad-, Moped- oder Radfahrer, in Erscheinung getreten, auf deren Konto 47 % aller schuldhaft verursachten Verkehrsunfälle gehen. Sodann folgen die Kraftwagenfahrer und die Fußgänger. Der Altersgruppierung nach stehen die 16- bis 25jährigen mit 30,4 % an der Spitze der Unfall Verursacher. Der zeitlichen Verteilung nach ereignen sich an den Wochentagen von Montag bis einschließlich Freitag die meisten Verkehrsunfälle in der Zeit von 16 bis 17 Uhr. Der Sonnabend liegt mit 90,2 % über dem Durchschnitt der übrigen Wochentage; hier ist es die 13. Stunde, die sich als besondere Gefahrenzeit erweist. An ausgewiesenen Gefahrenschwerpunkten ereigneten sich 51,8 % aller Verkehrsunfälle, davon 63,1 % auf Straßenkreuzungen und -einmündungen.

Einen solchen Überblick über die Entwicklung des Unfallgeschehens und die hauptsächlichsten Pflichtverletzungen, die zu Verkehrsunfällen führten, müssen sich die Gerichte in enger Zusammenarbeit mit der

* Vgl. dazu den Beitrag von Osmenda, „Zur Anwendung des Tatbestands der Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit (§ 49 StVO)“, in diesem Heft.