

im klaren war, daß er in seinem Zustand nicht mit dem Wagen nach Hause fahren konnte; deshalb wollte er bei seiner in der Nähe des Betriebes wohnenden Tante übernachten. Er hatte aber auch Befürchtungen, daß sein Wagen im Betrieb beschädigt werden könnte. Deshalb holte er das Fahrzeug und wollte es vor dem Hause seiner Tante stehenlassen. Er fuhr dabei eine Strecke von knapp 500 m auf zur Zeit der Tat unbelebter Straße. Als er seine Tante nicht antraf und auf deren Rückkehr wartete, kam ein Bekannter aus dem Heimatort des R. und bat, mit dem Wagen mitgenommen zu werden. R. lehnte die Fahrt strikt ab, da er stark angetrunken sei und darum nicht fahren dürfe. Darauf einigte man sich dann, daß der Bekannte den Wagen nach Hause fahren sollte.

Die Übergabe dieser Sache an die Konfliktkommission war falsch. Bei R. war zwar die Fahrtüchtigkeit durch vorangegangenen Alkoholgenuß erheblich beeinträchtigt, und er hat in diesem Zustand auch ein Fahrzeug auf einer öffentlichen Straße geführt, so daß die Handlung des R. formal den Tatbestand des § 49 StVO erfüllte. Seine Handlung hatte jedoch weder schädliche Folgen, noch ist bei der Fahrt über 500 m unbelebter Straße eine besondere Gefährdung eingetreten. Darüber hinaus zeigt sich sowohl im Motiv der Handlung als auch in der strikten Ablehnung, mit dem Bekannten

weiterzufahren, daß R. nicht etwa aus Mißachtung von Ordnung und Sicherheit im Straßenverkehr gehandelt hat. Das Verfahren hätte daher nach § 164 Abs. 1 Ziff. 1 StPO in Verbindung mit § 8 StEG eingestellt werden müssen. Eine Bestrafung der Handlung als Übertretung ist dadurch nicht ausgeschlossen (§ 8 Abs. 2 StEG).

Zur Gewährleistung einer optimalen gesellschaftlichen Wirksamkeit bei der Bekämpfung der Delikte nach § 49 StVO wie der Verkehrsdelikte überhaupt ist eine enge Zusammenarbeit mit den Werkträgern und den gesellschaftlichen Organisationen erforderlich. Die Einbeziehung gesellschaftlicher Kräfte (z. B. auch von Mitgliedern von Verkehrssicherheitsaktivs und des ADMV) dient sowohl der umfassenden Einschätzung der Person des Täters und der Möglichkeiten zu seiner Erziehung als auch der allseitigen Aufklärung der Straftat. Sie dient ebenso der gründlichen Ermittlung von Ursachen und begünstigenden Bedingungen der Straftat und der Einleitung von Maßnahmen zu ihrer unverzüglichen Beseitigung. Nicht zuletzt dient sie auch der Mobilisierung der gesellschaftlichen Kräfte zur Durchsetzung vorbeugender Maßnahmen über das Einzelverfahren hinaus und damit zur Zurückdrängung und Verhütung weiterer derartiger Delikte.

Statistische JaffOrmatiOHAM,

Der Einfluß des Alkohols auf die Verkehrskriminalität

Von allen Tätern, die Verkehrsdelikte begingen (= 100), handelten unter Alkoholeinfluß

	1960	1961	1962	1963	1964
Verkehrsdelikte insgesamt	47,2	50,7	56,0	62,8	61,9
darunter					
Verkehrsunfälle und Transportgefahren	16,8	23,0	11,8	24,8	21,1

(Von 1960 bis 1963 wurden die Angaben über Täter, die bei der Begehung der Straftat unter Einfluß von Alkohol handelten, von der Anzahl aller Verurteilten erfaßt; ab 1964 werden diese Angaben bei allen Tätern statistisch ausgewiesen, deren Verfahren beim Abschluß durch die Rechtspflegeorgane mit der Feststellung der Schuld endete.)

Wie aus den ZtJffilen zu ersehen ist, sind es nicht die unmittelbar zu Verkehrsunfällen führenden Verkehrsdelikte, die den hohen Anteil an alkoholbeeinflussten Tätern ausweisen. Im Jahre 1964 wurden von 7984 Tätern allein 6020 wegen Verletzung des § 49 StVO strafrechtlich zur Verantwortung gezogen. Das sind mit 75,4 Prozent die Mehrzahl aller Täter der Verkehrsdelikte.

Setzt man alle Verkehrsstraftaten = 100, dann zeigt sich für die Verkehrsdelikte mit Verkehrsunfällen eine sinkende Tendenz.

Jahr	Verkehrsstraftaten insgesamt	davon	
		mit Verkehrsunfällen(n)	ohne
1957	100	48,5	51,5
1960	100	41,3	58,7
1961	100	36,1	63,9
1962	100	30,1	69,9
1963	100	26,7	73,3

Diese Entwicklung ist, wie bereits die Zahlen oben zeigen, stark von der Verfolgungspraxis der Rechtspflegeorgane beeinflusst. Um dies noch deutlicher zu veranschaulichen, muß man die Verkehrsstraftaten in ihrer Bewegung betrachten.

Nimmt man das Jahr 1957 zum Basisjahr = 100, dann verläuft die Entwicklung wie folgt:

Jahr	Verkehrsstraftaten insgesamt	davon	
		mit Verkehrsunfällen(n)	ohne
1957	100	100	100
1960	186,3	158,9	212,0
1961	226,0	168,6	280,1
1962	251,7	156,4	341,3
1963	271,5	149,3	386,3

Es wird die Tendenz erkennbar, daß zunehmend Strafverfahren wegen solcher Verkehrsdelikte durchgeführt werden, die keine Verkehrsunfälle zur Folge hatten, also überwiegend Vergehen gegen § 49 StVO (Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit) und gegen § 91 (früher § 92) StVZO (Fahren ohne Fahrerlaubnis). Die nicht unmittelbar mit Verkehrsunfällen zusammenhängenden Verkehrsdelikte sind damit um nahezu das Vierfache angestiegen. Sie übersteigen das Entwicklungstempo der Straftaten, durch die Verkehrsunfälle verursacht wurden, beträchtlich.

Sehr naheliegend ist die Verbindung zum unbefugten Gebrauch von Kraftfahrzeugen. Auch hier handelt fast jeder zweite Täter unter Einfluß von Alkohol.

Untersucht man die prozentuale Verteilung der Alkoholtäter nach Altersgruppen, so zeigt sich bei den einzelnen Delikten eine variierende Schwerpunktbildung. Im Jahre 1964 betragen die Anteile der Altersgruppen (alle Alkoholtäter des Delikts = 100)

Delikt	Anteil (%)		
	bis unter 18	18 bis 25	über 25 Jahre
Verkehrsdelikte insgesamt	2,8	37,4	59,8
darunter			
Verkehrsunfälle und Transportgefahren §49 StVO	2,0	41,1	57,0
Unbefugter Gebrauch von Kfz	1,4	32,4	66,2
aus personl. Eigentum	11,4	62,8	25,9
aus sozialistischem Eigentum	5,1	58,9	36,0

(Schluß des Beitrags auf S. 36S)