

unter Beachtung der örtlichen Bedingungen richtig angewandt werden. Wir müssen uns bewußt sein, daß die Wende in der Arbeit der Justizorgane nur über die Arbeit der Parteiorganisationen erreicht werden kann. Sie sind der Hebel und die Kraft, die die Genossen in die Lage versetzen, mit dem Schematismus, der Routine und dergleichen zu brechen. Daher meinen wir, daß man auch in der Zukunft bei der Beurteilung eines Genossen Richter oder Staatsanwalt nicht nur von

seiner justiziellen Tätigkeit ausgehen darf, sondern gleichrangig seine Tätigkeit in der Grundorganisation zur Grundlage der Beurteilung machen muß. Die Einstellung zum Kollektiv ist ein wichtiges Kriterium für die Einschätzung eines Kadrs. Nur wenn sämtliche Genossen in die Arbeit der Grundorganisationen einbezogen werden, wird die Parteiarbeit in den Justizorganen auf ein höheres Niveau gehoben werden können.

Die besondere Zuständigkeit der Gerichte in Verkehrssachen entspricht nicht mehr der gegenwärtigen Aufgabenstellung der Justizorgane

Von KURT OSMENDA, Staatsanwalt beim Generalstaatsanwalt der DDR,
und ERNST-GÜNTER SEVERIN, Hauptreferent im Ministerium der Justiz

Die Verordnung über die Zuständigkeit der Gerichte in Verkehrssachen vom 22. April 1954 (GBl. S. 461) bestimmt, daß im Interesse einer sachkundigen Ermittlung und Wahrheitserforschung sowie einer Verbesserung und Beschleunigung der Rechtsfindung die Verkehrssachen jeweils bei dem Kreisgericht konzentriert werden, welches seinen Sitz am Ort des Bezirksgerichts hat. Das bedeutet, daß auf dem Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik 14 Kreisgerichte Verkehrssachen verhandeln. Bei den Bezirksgerichten werden entsprechende Senate für Verkehrssachen gebildet. Verkehrssachen im Bereich der Schifffahrt wurden von den Gerichten in Magdeburg, Schwerin, Frankfurt (Oder), Potsdam, Rostock und Berlin-Mitte verhandelt und entschieden.

Die Einrichtung der Verkehrskammern und Verkehrs-senate war zum Zeitpunkt des Erlasses der Verordnung durchaus richtig und trug — wie die Praxis zeigte — zur schnelleren und richtigen Reaktion bei Verletzungen des Straf- und Zivilrechts auf dem Gebiet des Verkehrs bei. Die Kammern und Senate für Verkehrssachen haben sich in den sechs Jahren ihres Bestehens eine wachsende Autorität unter den Verkehrsteilnehmern, insbesondere unter den Kraftfahrern, erworben.

Die gesellschaftliche Entwicklung in den letzten Jahren ließ jedoch auch in der Arbeit der Justizorgane eine Wandlung eintreten. Erfolgte früher ihre Tätigkeit im wesentlichen losgelöst von den örtlichen Verhältnissen, so erfordert die ständige Vervollkommnung und Vereinfachung der Arbeit des Staatsapparats und die damit verbundene weitere Durchsetzung des Prinzips des demokratischen Zentralismus, daß die Justizorgane als Teil der einheitlichen Staatsmacht verstärkt in die von den örtlichen Organen bestimmte Leitungstätigkeit einbezogen werden. Die Justizorgane haben bei ihrer Tätigkeit die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen und die Beschlüsse der örtlichen Volksvertretungen der Rechtsprechung zugrunde zu legen, wie dies im einzelnen im Gerichtsverfassungsgesetz in der Fassung vom 1. Oktober 1959 (GBl. I S. 736) geregelt ist (§§ 1, 2 Abs. 2, 5).

Im Laufe dieser Weiterentwicklung der gesellschaftlichen Verhältnisse wurde jetzt offenbar, daß sich die Verordnung vom 22. April 1954 hemmend auf die Tätigkeit der örtlichen Volksvertretungen in bezug auf Gesetzesverletzungen, die mit dem Verkehrsgeschehen im Zusammenhang stehen, und damit auf ihre Stärkung als oberste Organe der Staatsmacht in ihrem Zuständigkeitsbereich auswirkt. Es ist den örtlichen Organen nicht möglich, planmäßig und zielstrebig auf die Kriminalitätsentwicklung im Bereich des Verkehrs einzuwirken. Auch das für alle Verkehrssachen eines Bezirks fast ausnahmslos zuständige eine Kreisgericht ist gegenwärtig nicht in der Lage, seiner Rechtsprechung die Beschlüsse der jeweiligen Volksvertretungen zugrunde zu legen.

Dadurch wird vor allem eine Einbeziehung breiter Schichten der Bevölkerung in die Bekämpfung der Verkehrskriminalität nicht gesichert. Die sich in den Gemeinden bildenden Kommissionen für Ordnung und Sicherheit, die in den Betrieben bestehenden Verkehrssicherheitsaktive, die Ständigen Kommissionen Innere Angelegenheiten, Volkspolizei und Justiz und nicht zuletzt die Ständigen Kommissionen für Verkehr können nur dann entscheidenden Einfluß nehmen, wenn sie richtig angeleitet werden. Diese Anleitung wiederum erfordert eine konkrete Übersicht der örtlichen Volksvertretungen über die Rechtsprechungspraxis in Verkehrssachen. Diese Übersicht ist zur Zeit auf der Kreisebene nicht vorhanden. Wie notwendig aber die Einbeziehung der Werk-tätigen über die genannten Kommissionen in die Kriminalitätsbekämpfung auf dem Gebiet des Verkehrs ist, zeigt u. a. die ständig steigende Zahl der Straßenverkehrsunfälle. Dabei kommt den bereits erwähnten Verkehrssicherheitsaktiven in den Betrieben große Bedeutung zu. Die Mitglieder dieser Aktiven konnten jedoch bisher kaum in die gerichtliche Tätigkeit bei der Vorbereitung und Durchführung der Verfahren einbezogen werden, da die Entfernung zum Verkehrsgericht meist zu groß war. Dadurch ging ein wichtiges Erziehungsmoment verloren, denn schon die bloße Anwesenheit seiner engsten Mitarbeiter in der Hauptverhandlung wirkt auf den Angeklagten oft erzieherisch. Die Auswertung der Verfahren konnte aus den angeführten Gründen ebenfalls nicht planmäßig und zielstrebig durchgeführt werden. Die in der Praxis verbreitete Methode der Urteilsversendung zum Zweck der Auswertung des Verfahrens nimmt formalen Charakter an, wenn der Auswertende selbst an der Hauptverhandlung nicht teilgenommen hat. So zeigt sich auch hier die hemmende Wirkung der besonderen Zuständigkeit der Gerichte in Verkehrssachen.

In dieser Erkenntnis begann in den Kreisen und Bezirken die Diskussion um die Frage der Auflösung der Kammern und Senate für Verkehrssachen. Sie ist ein beredter Ausdruck dafür, daß die gegenwärtige Regelung der Zuständigkeit der Gerichte in Verkehrssachen sich nicht mehr fördernd, sondern hemmend auf die weitere gesellschaftliche Entwicklung auswirkt.

Bereits im August 1959 wurden im Bezirk Halle auf einer Dienstbesprechung mit den Kreisstaatsanwälten ausschließlich Probleme des Verkehrswesens behandelt. Es wurde die Forderung erhoben, die Verkehrssachen in den Kreisen zu bearbeiten: Auch in anderen Bezirken war die Zuständigkeit der Gerichte in Verkehrssachen das Thema vieler Gespräche. Krüger hat dann dieses Thema in NJ 1960 S. 60 zur Diskussion gestellt. Neben den (in NJ 1960 S. 137 u. 359) veröffentlichten Artikeln von Schneider und Hammer gingen bei der Redaktion „Neue Justiz“ eine ganze Reihe weiterer Zuschriften ein. Ebenso liegen dem Ministerium der Justiz wie auch der Obersten Staatsanwaltschaft zahl-