

In den Kreisen ergeben sich weitaus bessere Möglichkeiten, auf die Verbesserung der Ermittlungstätigkeit der Untersuchungsorgane unmittelbar einzuwirken und sie anzuleiten, sei es durch eine Aussprache über den jeweiligen Vorgang und die darin enthaltenen Unzulänglichkeiten oder durch die Hinzuziehung des jeweiligen Sachbearbeiters zur Hauptverhandlung, wo er selbst feststellen kann, inwieweit er diesen oder jenen unbedingt notwendigen Ermittlungen zu wenig Beachtung geschenkt, für andere, weniger bedeutsame Feststellungen wiederum zu viel Zeit aufgewendet hat usw.

Dem Kreisstaatsanwalt ist es eher möglich, sich von Anfang an bei bedeutsameren Delikten während des Ermittlungsverfahrens einzuschalten und tätig zu werden. In den Kreisen ergeben sich bessere Möglichkeiten, die örtlich auftretenden Schwerpunkte im Rahmen der sozialistischen Gesetzmäßigkeit zu berücksichtigen und mit der sozialistischen Rechtspflege zur Durchsetzung der Beschlüsse der örtlichen Organe beizutragen. Es sind bessere Möglichkeiten vorhanden, die Werkstätigen unmittelbar in das Verfahren — und zwar von den Ermittlungen bis zur Hauptverhandlung — einzubeziehen, wie auch das Verfahren auszuwerten und somit in stärkerem Maße auf die Bewußtseinsbildung einzuwirken und vorhandene Hemmnisse zu beseitigen.

Es kommt aber darauf an, diese Möglichkeiten zu nutzen, wenn die Arbeit der Sicherheits- und Justizorgane auch auf dem Gebiet des Verkehrswesens entscheidend verbessert und der Beschluß des Staatsrates vom 30. Januar 1961 durchgesetzt werden soll.

So müssen in den Kreisen die Arbeitsergebnisse und die Feststellungen über die Entwicklung der Kriminalität auf dem Gebiet des Verkehrs gemeinsam mit dem Untersuchungsorgan, der Verkehrspolizei und der Transportpolizei kontinuierlich ausgewertet und verallgemeinert werden. Den Volksvertretungen sind zur Verbesserung der Arbeit entsprechende Berichte zu geben. Andererseits sind die Hinweise der Volksvertretungen bzw. ständigen Kommissionen in der eigenen Arbeit zu beachten.

Die gute Zusammenarbeit der einzelnen Organe, die angestrebt und auch erreicht werden muß, darf aber nicht zur Verwischung der eigenen Verantwortlichkeit führen.

Auch eine richtige und umfassende Information und Berichterstattung sind Ausdruck einer verantwortungsbewußten Arbeit.

Bei allen Verfahren muß sorgfältig geprüft werden, inwieweit durch die Hinzuziehung von Bürgern des Kreises, in welchem der Täter arbeitet und lebt, auf die Beseitigung der Ursachen des falschen Verhaltens und der die strafbare Handlung begünstigenden Umstände eingewirkt werden kann.

Bei der Auswahl der Strafmaßnahmen muß beachtet werden, daß gegen Bürger, die aus zurückgebliebenem Bewußtsein straffällig wurden und deren Straftat im Widerspruch zu ihrem sonstigen Verhalten steht, schon vielfach Strafen ohne Freiheitsentzug als Mittel der gesellschaftlichen Erziehung ausreichen. Es ist besonders darauf hinzuwirken, daß die irriige Annahme, bei bestimmten Verkehrsdelikten — wie beispielsweise beim Fahren unter Alkoholeinfluß — seien Strafen ohne Freiheitsentzug ausgeschlossen, schnellstens ausgeräumt wird.

Und schließlich ist es erforderlich, daß die Verkehrsstaatsanwälte in den Kreisen Instrukteurssätze durchführen und die Feststellungen auswerten und verallgemeinern. Die Kreisstaatsanwälte müssen ständig über die Verkehrslage und die Verkehrsunfallsituation im Bezirk informiert werden. Dabei ist vor allem darauf hinzuweisen, welche Schlußfolgerungen sich aus der jeweils gegebenen Situation hinsichtlich des Verkehrsgeschehens und der Unfallentwicklung ergeben.

Die Entwicklung der Kriminalität in Verkehrssachen im Jahre 1960

#### a) auf den Straßen

Daß es uns noch nicht gelungen ist, die besten Methoden bei der Bekämpfung der Verkehrskriminalität anzuwenden, zeigt sich auch im weiteren Ansteigen der Verkehrsunfälle. Zwar hat sich trotz des ständigen Steigens der Verkehrsdichte die Zahl der Verkehrsunfälle im Jahre 1960 nur um 4,6 Prozent erhöht. Jedoch können wir uns nicht damit abfinden, daß die Zahl der Verkehrsunfälle überhaupt steigt.

In einigen Monaten des vergangenen Jahres — mit Ausnahme des Dezember — war ein Absinken oder nur geringes Ansteigen der Unfälle gegenüber 1959 zu verzeichnen. Im Monat Dezember dagegen zeigte sich gegenüber 1959 ein Ansteigen der Verkehrsunfälle um 28,7 Prozent. Die Unfallziffer schnellte ab 10. Dezember — dem Eintritt der Frostperiode — schlagartig um rund 100 Prozent in die Höhe.

Das lag einmal daran, daß sich die Fahrzeugführer nicht schnell genug auf die neue Situation umgestellt, nicht schnell genug auf die veränderten Witterungsverhältnisse reagiert oder diese überhaupt nicht beachtet haben. Zum anderen wurden die Straßen nicht immer rechtzeitig genug gestreut, um damit auch in dieser Hinsicht bessere objektive Voraussetzungen für einen schnellen, flüssigen, reibungslosen und sicheren Verkehrsablauf zu schaffen.

Daraus müssen wir schlußfolgern, daß wir in Zusammenarbeit mit den Organen der Volkspolizei, den Verkehrssicherheitsaktivs und der gesamten Bevölkerung auf die Gefahren für die Fahrzeugführer aufmerksam machen müssen, die sich aus einem plötzlichen Witterungsumschlag ergeben können, sie zur Vorsicht ermahnen und Schutzmaßnahmen treffen. Im Zusammenwirken mit den örtlichen Organen müssen wir auf eine Verbesserung der Arbeit des Straßenwinterdienstes hinwirken. Dies ist insbesondere in den Bezirken zu beachten, in denen eine hohe Steigerung der Unfälle in der Frostperiode zu verzeichnen war. Dies sind, um nur einige Bezirke zu nennen, die Bezirke Leipzig, Magdeburg und Halle mit 33 bis 37 Prozent Steigerung, der Bezirk Erfurt mit 58 Prozent und der Bezirk Karl-Marx-Stadt mit einer Steigerung von sogar über 60 Prozent im Dezember 1960 gegenüber 1959.

Die Statistik des Jahres 1960 ergibt, daß Motorradfahrer als Unfallverursacher immer mehr in Erscheinung treten. In den Sommermonaten 1960 stellten sie rund 50 Prozent der Kraftfahrzeugführer, die einen Unfall verursachten. Hieraus ergibt sich der Hinweis, bereits im Frühjahr in enger Zusammenarbeit mit der Verkehrspolizei, der Ständigen Kommission für Verkehr, den Kommissionen für Ordnung und Sicherheit und deren Verkehrsaktivs in den Gemeinden und mit den Verkehrssicherheitsaktivs in den Betrieben insbesondere auf die Kradfahrer erzieherisch und Unfällen vorbeugend einzuwirken.

Dabei ist vor allem auf die Gefahren zu schnellen Fahren hinzuweisen, denn bei den Motorrad- und Kraftwagenfahrern ist eine zu hohe Geschwindigkeit die häufigste Unfallursache. Danach folgen falsches Überholen, Nichtbeachten der Vorfahrt und Fahren unter Alkoholeinfluß als Unfallursachen.

#### b) im Bereich der Reichsbahn

Im Bereich der Deutschen Reichsbahn ist 1960 ein geringes Absinken der Bahnbetriebsunfälle gegenüber 1959 zu verzeichnen. Die Unfälle sind vor allem auf die falsche Anwendung von Rangiermitteln, falsche Weichenstellung, mangelhafte Fahrwegprüfung, Überfahren von Signalen und mangelhafte Verständigung zurückzuführen. Bei Eisenbahnunfällen, Wagenbeschädigungen und Fällen des Bereitens von Hindernissen wurde jedoch auch feindliche Tätigkeit nachgewiesen.