

Verkehrssicherheit tätig. An einem Drittel der allgemeinbildenden polytechnischen Oberschulen gibt es noch keine Arbeitsgruppen „Junge Verkehrshelfer“.

Die Erweiterung der gesellschaftlichen Basis durch qualitative und quantitative Ausgestaltung der Mitarbeit der Kollektive für Verkehrssicherheit bleibt daher auch im Jahre 1976 eine Schwerpunktaufgabe zur weiteren Erhöhung der Ordnung und Sicherheit im Straßenverkehr. Die Zentrale Arbeitsgruppe „Sicherheit im Straßenverkehr“ orientiert darauf, in den einzelnen Verantwortungsbereichen konkrete Maßnahmen zur Bildung von weiteren Kollektiven für Verkehrssicherheit in den Betrieben, Gemeinden, Wohngebieten und Schulen und zur Erhöhung der Wirksamkeit der bereits bestehenden Kollektive festzulegen. Gleichzeitig gilt es, die Entwicklung von gesellschaftlichen Kollektiven in den landwirtschaftlichen Betrieben und genossenschaftlichen Einrichtungen weiter zu fördern sowie die sozialistische Gemeinschaftsarbeit zwischen den gesellschaftlichen Kollektiven im Territorium durch Vervollkommnung der Tätigkeit der Verkehrserziehungszentren zielgerichtet auszugestalten.

Verkehrsentwicklung, Verkehrsunfälle und Unfallbekämpfung

Die bereits eingangs erwähnte höhere Verkehrsdichte auf den Straßen, vor allem in Großstädten, Industriegebieten, auf Autobahnen, wichtigen Fernverkehrsstraßen sowie in den Ausflugs- und Erholungszentren, stellt an das Wissen, Können und Handeln der Verkehrsteilnehmer, an die Einhaltung des sozialistischen Rechts qualitativ höhere Anforderungen. Auch für die Gewährleistung eines sicheren und pünktlichen Berufs- und Güterverkehrs ergeben sich neue Maßstäbe. Neben der absoluten Zunahme der Kraftfahrzeuge erfordern besonders die im Entwurf der Direktive des IX. Parteitages der SED zur Entwicklung der Volkswirtschaft der DDR 1976—1980 vorgesehenen Leistungssteigerungen im Güterverkehr auf 124 bis 126 Prozent und im Personenverkehr auf 107 bis 109 Prozent, das steigende Bedürfnis der Bürger nach Mobilität mit dem eigenen Kraftfahrzeug, die Zunahme der jährlichen Fahrleistungen sowie der mehrschichtige Einsatz eines großen Teils der Nutzfahrzeuge weitere und umfassendere Maßnahmen auf allen Gebieten der Verkehrsorganisation einschließlich der Verkehrsorganisation. Wesentliche Schwerpunkte sind dabei die Erhöhung der Qualität des Verkehrsablaufs auf den Hauptnetzstraßen, die weitere Ausgestaltung von Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen, die Bewältigung des ruhenden Verkehrs und die Erhöhung der Durchlaßfähigkeit auf Fernverkehrsstraßen.

Die Deutsche Volkspolizei hat verstärkt auf die Bekämpfung der Hauptunfallursachen und Unfallbrennpunkte Einfluß genommen. Fortschritte konnten insbesondere bei der Bekämpfung der Hauptunfallursachen „Nichtbeachten der Vorfahrt“, „vorschriftswidrige Überqueren der Fahrbahn durch Fußgänger“ sowie bei der Zurückdrängung der durch Kinder herbeigeführten Unfälle erreicht werden.

Unter Berücksichtigung der unternommenen Anstrengungen muß jedoch betont werden, daß immer noch über 80 Prozent aller Verkehrsunfälle auf folgende Unfallursachen zurückzuführen sind:

- 25,2 Prozent auf das Fahren mit unangemessener Geschwindigkeit,
- 15,6 Prozent auf das Nichtbeachten der Vorfahrt,
- 10,9 Prozent auf das vorschriftswidrige Überqueren der Fahrbahn durch Fußgänger,
- 7,2 Prozent auf das Fahren unter Alkoholeinfluß,
- 5,4 Prozent auf falsches Verhalten beim Überholen.

In diesem Zusammenhang ist festzustellen, daß noch nicht alle Kraftfahrzeugführer erschwerte Witterungsbedingungen meistern. Bei plötzlich einsetzendem Regen oder bei Straßenglätte steigt die Anzahl der Unfälle sprunghaft um das Zwei- bis Dreifache.

Die Anzahl der unter Alkoholeinfluß verursachten Verkehrsunfälle konnte trotz zielgerichteter Kontrollen und konsequenter Anwendung staatlichen Zwangs noch nicht verringert werden. Die Lage auf diesem Gebiet wird besonders durch die Kraftfahrer des privaten Bereichs geprägt. Es gilt, durch komplexe Maßnahmen der staatlichen Organe und der Staats- und Wirtschaftsfunktionäre unter aktiver Einbeziehung der gesellschaftlichen Organisationen sowie durch eine noch größere gesellschaftliche Unduldsamkeit diesen Rechtspflichtverletzungen mit aller Entschiedenheit und Konsequenz vorzubeugen.

Die Erhöhung der Ordnung und Sicherheit im Straßenverkehr erfordert, in den Anstrengungen nicht nachzulassen und die bewährten Erfahrungen und erfolgreiche Arbeitsweisen in der komplexen Verkehrsunfallverhütung breit anzuwenden. Die Tätigkeit der Deutschen Volkspolizei konzentriert sich u. a. darauf, die Bestimmungen für das Verhalten im Straßenverkehr und eine straffe Ordnung im Verkehrsablauf zielstrebig und konsequent durchzusetzen.

Es gilt, mit noch größerer Wirkung die genannten hauptsächlichen Unfallursachen zu bekämpfen. Die Zentrale Arbeitsgruppe „Sicherheit im Straßenverkehr“ orientiert in den Schwerpunktaufgaben für das Jahr 1976 deshalb weiter darauf, die Bekämpfung dieser Hauptunfallursachen in den Mittelpunkt der komplexen Verkehrsunfallverhütung, der verkehrserzieherischen Öffentlichkeitsarbeit und der gemeinsamen Arbeit der staatlichen Organe, gesellschaftlichen Organisationen und gesellschaftlichen Kollektive für Verkehrssicherheit in den Betrieben, Gemeinden und Wohngebieten zu stellen.

Zu den persönlichen Folgen und volkswirtschaftlichen Auswirkungen der Verkehrsunfälle

Neben dem persönlichen Leid und den Sorgen für die unmittelbar Betroffenen und deren Angehörige sind mit den Verkehrsunfällen erhebliche volkswirtschaftliche Schäden verbunden. So wurden von 1971 bis 1975 über 360 000 Fahrzeuge bei Verkehrsunfällen beschädigt bzw. total zerstört, darunter allein 50 000 Lkws und 6 500 KOMs. Das bedeutet für den Fahrzeugbestand 1975: Jeder 6. Lkw und jeder 3. KOM fiel in diesem Zeitraum durch einen Verkehrsunfall zeitweilig bzw. ständig für den Gütertransport bzw. für die Personenbeförderung aus und brachte somit Störungen im Produktionsprozeß sowie Ärger und Zeitverlust für die Bürger mit sich.

Durch die infolge von Verkehrsunfällen verursachten finanziellen Schäden (fehlende Transportkapazitäten, Produktionsstörungen, zusätzliche Belastungen der Reparatur- und Ersatzteillfonds u. a. m.) entstanden unserer Volkswirtschaft hohe ökonomische Verluste. Die Erhöhung der Effektivität unserer Volkswirtschaft gebietet mit Nachdruck, auch die effektivitätssteigernde Rolle einer hohen Ordnung und Sicherheit im Straßenverkehr in allen Bereichen noch umfassender zur Geltung zu bringen.

Die Zentrale Arbeitsgruppe „Sicherheit im Straßenverkehr“ ruft alle Arbeitsgruppen „Sicherheit im Straßenverkehr“, die in ihnen vertretenen staatlichen Organe, gesellschaftlichen Organisationen, die gesellschaftlichen Kollektive für Verkehrssicherheit in den Betrieben,