

entscheiden in eigener Verantwortung, in welchen Kombinationen ein betrieblicher Fonds Wissenschaft und Technik gebildet wird. Sie sind auch berechtigt, die aufgabengebundene Freigabe von Mitteln für Forschungs- und Entwicklungsaufgaben vorzunehmen. Über die Freigabe von Staatshaushaltsmitteln entscheidet der zuständige Minister in Übereinstimmung mit dem Minister für Wissenschaft und Technik.

Die AO verpflichtet zur ausschließlich aufgabengebundenen Verwendung der Mittel für die Vorbereitung und Durchführung von Forschungs- und Entwicklungsaufgaben sowie für wissenschaftlich-technische Arbeiten zur Überleitung.

Geregelt wird auch die Bereitstellung von Mitteln des Staatshaushaltes, die Übertragbarkeit, die Rückführung von Erlösen sowie die straffe Kontrolle durch den Hauptbuchhalter und die Abrechnung des Fonds. Die Kontrolle der ökonomischen Zielstellungen ausgewählter Forschungs- und Entwicklungsaufgaben einschließlich ihrer Überleitung in die Produktion durch die zuständige Bank und die Staatliche Finanzrevision ist vorgesehen. Sie haben das Recht erhalten, Maßnahmen zur Durchsetzung der volkswirtschaftlichen Anforderungen an die Effektivität und eine entsprechende Qualifizierung der Pflichtenhefte zu verlangen.

Der weiteren Verbesserung der Wirksamkeit des Fonds Wissenschaft und Technik dient auch der **Beschluß über die „Ordnung für die Arbeit mit Staatsaufträgen Wissenschaft und Technik“ vom 18. Februar 1982 (GBL I Nr. 9 S. 181)**. Nach dieser Ordnung werden Staatsaufträge für die Durchführung volkswirtschaftlicher Neuerungsprozesse erteilt, von denen tiefgreifende Einflüsse auf die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Effektivität sowie die Vervollkommnung der Struktur der Volkswirtschaft ausgehen bzw. die der ökonomischen Sicherstellung der Landesverteidigung dienen. Die für die Realisierung der Staatsaufträge erforderlichen Forschungs- und Entwicklungsaufgaben sowie die Maßnahmen zur materiell-technischen Realisierung sind in ihrem komplexen Zusammenhang mit dem gesamten Bearbeitungszeitraum übergreifend über Zweige und Kombinate zentral zu planen und abzurechnen, vorrangig zu bilanzieren und termingerecht bereitzustellen.

Das Verkehrswesen steht in den 80er Jahren vor der Aufgabe, bei steigenden Leistungen den spezifischen Transportaufwand sowie den Energieeinsatz und damit den gesellschaftlichen Aufwand weiter zu verringern. Der Verwirklichung dieser Aufgabe dient die **VO über den öffentlichen Gütertransport durch Eisenbahn, Binnenschifffahrt und Kraftverkehr — GütertransportVO (GTVO) — vom 10. Dezember 1981 (GBL I 1982 Nr. 2 S. 13)** mit ihren sechs Durchführungsbestimmungen (GBL I Nr. 2 S. 23 ff.). Erstmals wird damit eine geschlossene Regelung für die Leitung, Planung, Organisation und Durchführung des öffentlichen Gütertransports geschaffen.<sup>7</sup>

Die GütertransportVO orientiert darauf, die Liefer- und Transportbeziehungen rationell zu gestalten und zu optimieren. Dem dient u. a. die bewährte Regelung, durch die Bildung und den Ausbau von Werkfahrgemeinschaften sowie Be- und Entladegemeinschaften die im Territorium vorhandenen Reserven auszuschöpfen. Dazu wurden Aufgaben der Kombinate und Betriebe auf diesem Gebiet erstmalig geregelt und die Aufgaben der Staatsorgane entsprechend präzisiert.

Neu ist auch der Transportkoordinierungsvertrag, durch den erstmals eine einheitliche vertragliche Regelung aller Formen der sozialistischen Gemeinschaftsarbeit der am Gütertransport Mitwirkenden geschaffen wurde. Im Mittelpunkt der VO steht weiterhin die Verbesserung der Arbeit mit den Transportkennziffern und die Durchsetzung von Transportnormativen. Die Transportpflichten

und die Lieferfristenregelungen wurden erweitert. Die bewährte Regelung über die Transportausschüsse wurde beibehalten.

In der VO sind sowohl ausführliche Regelungen zur materiellen Verantwortlichkeit als auch zu Sanktionen für Pflichtverletzungen enthalten. Dabei wurden die Festlegungen in einer Reihe zentraler Beschlüsse berücksichtigt. Diese Regelungen sind darauf gerichtet, stärkeren Einfluß auf die Zurückdrängung der Beschädigungen von Transportmitteln und Transportgütern, auf die Einhaltung von Be- und Entladefristen und auf die Beschleunigung des Umlaufs der Transportmittel zu nehmen. Es werden alle Pflichtverletzungen erfaßt, die der Volkswirtschaft der DDR Transportraum entziehen. Gleichzeitig wird die Verantwortlichkeit der Transportbetriebe für Schäden am zu transportierenden Gut erhöht.

Streitfälle, die sich bei der Anwendung der VO ergeben, entscheidet das Staatliche Vertragsgericht, soweit nicht die Entscheidungsbefugnis anderen staatlichen Organen übertragen wurde.

Für die Bürger, die als Transportkunden am öffentlichen Gütertransport mitwirken, bleiben die bisherigen Regelungen bestehen.<sup>8</sup>

Zur weiteren Verbesserung des Gütertransports und zur Senkung des gesellschaftlichen Transportaufwandes sowie zur konsequenten Einsparung von Dieselmotorkraftstoff regelt die **AO über die Transportbedarfsermittlung und Transportbilanzierung — TransportbilanzAO (TBAO) — vom 31. Dezember 1981 (GBL I 1982 Nr. 7 S. 154)** die Verfahrensweise bei der Ermittlung und Planung des Transportbedarfs für den Gütertransport sowie die Bilanzierung der Transportraumkapazitäten zur Ausarbeitung des Fünfjahrplanes und der Jahresvolkswirtschaftspläne in Auswertung zentraler Beschlüsse. Die Ministerien erhalten staatliche Aufgaben für die Inanspruchnahme von Gütertransportleistungen der Eisenbahn, der Binnenschifffahrt und des öffentlichen Kraftverkehrs sowie Planaufgaben zur Inanspruchnahme von Gütertransportleistungen (Transportkennziffern). Die AO verpflichtet zur strikten Einhaltung der Transportkennziffern, die der monatlichen operativen Transportplanung zugrunde zu legen sind. Zur Durchsetzung der Pflichten sieht die TBAO Ordnungsstrafen gegen Leiter oder leitende Mitarbeiter für die nicht richtige Aufschlüsselung der staatlichen Aufgaben oder der staatlichen Planaufgaben und für die Verzögerung der Planausarbeitung und Bilanzierung durch nicht termingerechte Transportbedarfsanmeldungen vor.

Mit dem Erlaß der neuen **VO über die Zulassung zum Straßenverkehr (Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung — StVZO) vom 26. November 1981 (GBL I 1982 Nr. 1 S. 6)** erfolgt eine Präzisierung und umfassende Rechtsbereinigung auf dem Gebiet der Zulassung von Kraftfahrzeugführern und Fahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen. Ausgehend von den gegenwärtigen und für die kommenden Jahre absehbaren Bedingungen im Straßenverkehr soll die StVZO dazu beitragen, Ordnung, Sicherheit und Flüssigkeit auch bei ständig zunehmender Verkehrsdichte weiter zu erhöhen. Gemäß der UNO-Konvention über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 (Bekanntmachung über den Beitritt der Regierung der DDR zu dieser Konvention vom 13. Mai 1975 [GBL-Sdr. Nr. 791]) wird gleichzeitig eine Reihe von Regelungen den in der Mehrzahl der europäischen Länder geltenden Vorschriften angeglichen.

Im einzelnen wurden die Voraussetzungen für die Zulassung zum Straßenverkehr präzisiert und die Vorschriften für Bau, Betrieb und Ausrüstung von Fahrzeugen im Interesse ihrer Betriebs- und Verkehrssicherheit teilweise verändert. An die technischen Überprüfungen werden künftig höhere Maßstäbe angelegt. Damit die Zulassung nicht ungültig wird, muß sie, was den Eigentümer und dessen Personalien, technische Daten, Farbe des Fahrzeugs