

landwirtschaftlichen oder forstwirtschaftlichen Nutzung dienende Wirtschaftswege der Land- und Forstwirtschaft.

Diese nicht öffentlichen Wege sind nach den für ihre Eigentumsform verbindlichen Rechtsnormen zu behandeln. Stehen sie im Volkseigentum, hat sie der Rechtsträger nach den für das Volkseigentum geltenden Bestimmungen im Rahmen seiner jeweiligen Aufgabenstellung und der Zweckbestimmung des Weges instand zu halten bzw. zu betreiben. Dasselbe gilt für die im genossenschaftlichen Gemeineigentum werktätiger Kollektive stehenden Straßen und Wege. Die im persönlichen Eigentum der Bürger stehenden Wege werden im Rahmen des Artikels 11 der Verfassung nach den Rechtsvorschriften des Zivilgesetzbuches behandelt.

6. Die Unterscheidung von Straßen und Wegen ist rechtlich ohne Bedeutung. Sie beruht auf der geschichtlichen Entwicklung des Straßenwesens sowie der Straßenbautechnik und der unterschiedlichen Bedeutung der Straßen und Wege. Mit dem Begriff der Straße wird meist die Vorstellung einer mehr oder weniger befestigten Fahrbahn verbunden, während der Weg in der Regel nicht befestigt ist. Der Weg dient im allgemeinen örtlichen Bedürfnissen und ist zur Aufnahme des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs sowie des Verkehrs mit Gespannwagen gedacht. In der Straßenverordnung erscheint der Begriff des Weges im Zusammenhang mit Forstwegen, landwirtschaftlichen Wegen, Sommerwegen, Gehwegen und Radwegen.
7. Ohne rechtliche Bedeutung ist auch die Beschilderung oder die ortsübliche Bezeichnung einer Straße als Weg oder umgekehrt.

§ 2 Grundsätze

- (1) Das Ministerium für Verkehrswesen und die örtlichen Staatsorgane haben entsprechend den Erfordernissen des sozialistischen Staates sowie den wachsenden Verkehrsbedürfnissen der Volkswirtschaft und der Bevölkerung die einheitliche Entwicklung der öffentlichen Straßen zu sichern. Dabei haben sie insbesondere
 - den Erfordernissen der Verkehrssicherheit Rechnung zu tragen,
 - eine planmäßige Standortverteilung vorzunehmen sowie die materiellen und finanziellen Fonds auf die volkswirtschaftlichen und territorialen Schwerpunkte zu konzentrieren,
 - die internationalen Erfordernisse, vor allem zwischen den Mitgliedsstaaten des RGW, umfassend zu berücksichtigen,
 - den Erfordernissen der Landesverteidigung Rechnung zu tragen,
 - die Belange der sozialistischen Landeskultur, des Umweltschutzes sowie des Anwohnerschutzes zu wahren,
 - zur weiteren Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen beizutragen,
 - eine rationelle Bodennutzung zu gewährleisten und die dafür geltenden Rechtsvorschriften zu beachten.
- (2) Die Entwicklung der öffentlichen Straßen ist bei der langfristigen Planung, in den Generalverkehrs- und Generalbebauungsplänen, bei der Standortverteilung und Entwicklung der Produktivkräfte zu berücksichtigen.

- (3) Das Ministerium für Verkehrswesen und die örtlichen Staatsorgane haben zu sichern, daß die öffentliche Nutzung der Straßen gewährleistet wird. Sie nehmen darauf Einfluß, daß die sich hieraus ergebenden Erfordernisse in der Leitung und Planung der Rechtsträger und Eigentümer öffentlicher Straßen berücksichtigt werden. Sie haben die Initiative und Mitarbeit der Bevölkerung zu fördern und arbeiten eng mit den Ausschüssen der Nationalen Front und den gesellschaftlichen Organisationen zusammen. Im Einvernehmen mit den Gewerkschaftsleitungen der Betriebe und den örtlichen Räten können Werktätige zu Kontrollen über die Gewährleistung der öffentlichen Nutzung der Straßen eingesetzt werden.

Erläuterungen

1. Das sozialistische Recht erfüllt seinen Zweck nur, wenn es der jeweils gegebenen Entwicklungsstufe der gesellschaftlichen Verhältnisse entspricht. Es darf dabei diese Verhältnisse nicht nur einfach widerspiegeln und sanktionieren, sondern es muß sie im Sinne der objektiven Gesetzmäßigkeiten beeinflussen, mit anderen Worten, in die Zukunft weisen. Im Mittelpunkt aller Staatstätigkeit und der Rechtsarbeit steht darum die Wirtschafts- und Sozialpolitik, wie sie der VIII. und IX. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands beschlossen haben.

§ 2 der Straßenverordnung legt in Form von Beispielen Grundsätze dar, die das Ministerium für Verkehrswesen und gleichermaßen die örtlichen Staatsorgane stets beachten müssen, wenn sie die ihnen auf dem Gebiet des Straßenwesens obliegenden Aufgaben erfüllen. Ist zum Beispiel die Rede von der Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen, den Belangen der sozialistischen Landeskultur und des Umweltschutzes oder der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedsstaaten des RGW, so handelt es sich dabei durchweg um wichtige Ziele der Politik von Partei und Regierung bei der weiteren Gestaltung der entwickelten sozialistischen Gesellschaft in der DDR. Der Zusammenhang, wie er zwischen der gesamtgesellschaftlichen Entwicklung und der Entwicklung auf dem Gebiete des Rechts und der Rechtsarbeit besteht, kommt hier besonders sinnfällig zum Ausdruck.

Wenn es darum geht, die einzelnen Vorschriften der Straßenverordnung in der praktischen Arbeit anzuwenden, so spielen die im § 2 dieser Verordnung genannten Grundsätze eine bedeutende Rolle. Sie bilden einen Ausgangspunkt und zugleich den Rahmen für die Auslegung der Verordnung. Alle Entscheidungen, die das Ministerium für Verkehrswesen und die örtlichen Staatsorgane nach der Straßenverordnung zu treffen haben, müssen im Einklang mit diesen Grundsätzen stehen und von ihnen geprägt sein.

3. Die einheitliche Entwicklung der öffentlichen Straßen ist ein besonders wichtiges Anliegen der Straßenverordnung. Einheitlichkeit bedeutet nicht, daß das Ministerium für Verkehrswesen alle Einzelheiten der Entwicklung öffentlicher Straßen festlegt. Es erarbeitet vielmehr Grundsätze zur Straßenbau- und Verkehrspolitik, die von den örtlichen Staatsorganen den örtlichen Gegebenheiten entsprechend in ihrem Territorium anzuwenden und durchzusetzen sind. Welche Grundsätze das sein können, wird in § 6 der Straßenverordnung in Form von Beispielen aufgezählt. Das Ministerium für Verkehrswesen bzw. der Minister für Verkehrswesen