

hältnisse, Klima) nicht immer vermeiden, daß die Immissionsgrenzwerte (als das Maß der maximal zulässigen Einwirkung von Luftschadstoffen und Lärm auf Aufenthaltsorte des Menschen) überschritten werden.

Gegen diese negativen Begleiterscheinungen des Straßenverkehrs helfen in erster Linie verkehrsorganisatorische und bauliche Maßnahmen. So sieht § 6 der 2. DB zur 5. DVO zum LKG vor, daß die örtlichen Räte komplexe Maßnahmen zur Struktur und Gestaltung des Nahverkehrs, wie abgasgünstige Straßenplanung, Verkehrsleitung und Verkehrsregelungen durchführen. Durch Ortssatzungen könnten — evtl. auf der Grundlage von Immissionskatastern — analog den Regelungen für Kurortbereiche Fahrverbote oder -einschränkungen für bestimmte Straßen oder Gebiete ausgesprochen werden, die dann mit minimalem Aufwand ausgeschildert werden müßten. Solche Festlegungen dürften vor allem für Wohnzentren wichtig sein, in denen unbedingt ein bestimmtes Niveau an sauberer Luft und an Ruhe (besonders in den Nachtstunden) zu fordern ist.

In vielen Ortssatzungen wird versucht, die Anforderungen an den Umweltschutz unter den Bedingungen des Straßenverkehrs im Territorium zu konkretisieren. Beispielsweise heißt es in der Stadtordnung von Dresden (Beschluß vom 1. Juni 1977): „Innenhöfe von Wohngrundstücken dürfen in der Zeit von 22 bis 5 Uhr nicht mit Motorfahrzeugen befahren werden. Ausnahmen gelten nur für ärztliche Hilfe, für Einsatzfahrzeuge der VP, Taxis sowie Fahrzeuge zur Beseitigung von Havarien und für wichtige Versorgungsaufgaben ... Das Abstellen von Kraftfahrzeugen hat auf den ausgewiesenen Flächen so zu erfolgen, daß die Auspuffrichtung von den Wohngebäuden abgewandt ist.“ Und in der Stadtordnung von Greifswald (Beschluß vom 18. September 1980) heißt es: „Zur Vermeidung von Lärmbelästigung und Belästigung durch Abgase ist das Abstellen von Kfz auf unmittelbar an Wohnhäusern angrenzenden Wegen, Plätzen und Grünanlagen außer auf den dafür gekennzeichneten Flächen untersagt.“

Solche Regelungen fixieren auf der Grundlage zentraler Rechtsvorschriften für das gesamte Territorium verbindliche Verhaltensweisen. So werden z. B. durch ein Fahrverbot in Innenhöfen, ins besondere § 1 Abs. 3 StVO sowie §§ 2 Abs. 2 und 7 Abs. 1 der 4. DVO zum LKG — Schutz vor Lärm — vom

\* 14. Mai 1970 (GBl. II Nr. 46 S. 343) konkretisiert.

### Regelung des ruhenden Verkehrs

Das Ausmaß an Luftverunreinigung und Lärmabstrahlung durch Kraftfahrzeuge hängt mit davon ab, wie der ruhende Verkehr geregelt ist. Im Zuge der wachsenden individuellen Motorisierung erhöht sich zwangsläufig der Bedarf an Abstellflächen (ein Pkw steht am Tage im Durchschnitt etwa 22 Stunden). Geht man davon aus, daß in der DDR bis zum Jahre 2000 etwa 5,7 Millionen Pkws vorhanden sein werden (was einer Abstellfläche von 143 km<sup>2</sup> entspricht<sup>4</sup>), so liegt auf der Hand, daß entsprechende Maßnahmen zu planen und einzuleiten sind, um ein Verkehrschaos zu vermeiden und die Funktion der Städte zu erhalten.

Da für den Bau von Garagen (einschließlich Tiefgaragen und Parkhäuser) gegenwärtig sowohl Baukapazität als auch Bauland nur begrenzt zur Verfügung stehen, werden immer mehr Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen abgestellt. Besonders in Städten entwickeln sich öffentliche Straßen mitunter zu Parkplätzen mit Fahrgassen, d. h. die Straßen werden im Prinzip umfunktionierte. Das Problem des ruhenden Verkehrs muß also auch rechtlich erfaßt werden.

Die Richtlinie für die Planung der Anlagen des ruhenden Verkehrs in den Städten und Gemeinden der DDR — AO vom 30. Juni 1982 (GBl.-Sdr. Nr. 1097) — als zentrale Rechtsvorschrift enthält Festlegungen zur Ermittlung und Deckung des Stellplatzbedarfs, zur städtebaulichen Einordnung der Anlagen des ruhenden Verkehrs und zum Einsatz der Verkehrsorganisation (§2 Abs. 1 der AO). Zur Realisierung der in dieser Richtlinie enthaltenen Grundsätze (z. B. Richtwert für den Stellplatzbedarf in Neubaugebieten: 1 Stellplatz/Wohnungseinheit) bedarf es m. E. auch einer den örtlichen Gegebenheiten entsprechenden verbindlichen Regelung in der Ortssatzung. Um Verstöße wie das Abstellen von Kraftfahrzeugen im Park-

verbotsbereich (§ 23 Abs. 4 StVO) nicht zu fördern, sollten die Anwohner als Dauerparker grundsätzlich auf bestimmte, möglichst außerhalb des fließenden Verkehrsraumes gelegene Parkflächen verwiesen werden. Dazu müßten die zugewiesenen und von der Entfernung zum Wohnhaus her zumutbaren Parkflächen (vgl. Ziff. 5.1.5. der Richtlinie) für die Anwohner reserviert sein. Auch die kostenpflichtige Ausgabe von Parkkarten wäre diskutabel.

Selbstverständlich können solche Regelungen nur in Übereinstimmung mit der StVO und anderen zentralen Rechtsvorschriften, z. B. der AO über die Erhöhung der Einsatzbereitschaft der Nutzfahrzeuge in der Volkswirtschaft vom 12. Oktober 1979 (GBl. I Nr. 37 S. 351) getroffen und realisiert werden. Eine in der Ortssatzung enthaltene Parkregelung ersetzt also nicht die Verkehrszeichen, kann aber ihre Anzahl bedeutend vermindern.

Durch die Aufnahme entsprechender Regelungen in die Ortssatzungen erhöht sich auch die Rechtssicherheit der Bürger des Territoriums. Verkehrsteilnehmern aus anderen Territorien aber muß durch ein Mindestmaß an Verkehrszeichen (z. B. in Zubringerstraßen zu Wohngebieten mittels eines Wohngebietszeichens gemäß Bild 261 und 262 der Anlage 2 zur StVO) die Einhaltung der Gesetzlichkeit ermöglicht werden.

In der Regel benötigt jedes Kraftfahrzeug zwei Abstellflächen: eine in der Umgebung des Wohnhauses, die zweite in der Umgebung des Betriebes. Zur besseren Ausnutzung der vorhandenen Parkplätze sollten die örtlichen Organe prüfen, ob Betriebsparkplätze nach Dienstschluß sowie an Wochenenden als allgemeine Parkfläche zur Verfügung gestellt werden könnten.

Über diese beiden Hauptfragen hinaus scheint es mir überlegenswert, in Ortssatzungen auch Anforderungen an die Verkehrserziehung der Bürger des Territoriums aufzunehmen, um sozialistische Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer weiter auszuprägen.<sup>6</sup> Auch die Verpflichtung der örtlichen Organe, eine regelmäßige (z. B. jährliche) technische Überprüfung der Kraftfahrzeuge des Territoriums zu garantieren<sup>7</sup>, wäre m. E. ein Regelungsgegenstand der Ortssatzung.

1. Diese Frage entsteht unabhängig von dem Ausgang des Meinungsstreits darüber, ob zum Erlaß von Regelungen in Ortssatzungen eine ausdrückliche Ermächtigung durch zentrale Rechtsvorschriften erforderlich ist oder ob dies auf Grund der generellen Kompetenz der örtlichen Organe nach § 55 Abs. 6 GOV möglich ist. Ich teile aber die Auffassung von K. Bönninger/St. Poppe (NJ 1982, Heft 2, S. 73 f.), daß der Erlaß von Regelungen in Ortssatzungen nur auf der Grundlage von zentralen Rechtsvorschriften zulässig ist, die dies ausdrücklich vorsehen.
2. Vgl. z. B. Verwaltungsrecht, Lehrbuch, Berlin 1979, S. 568.
3. So enthält die 2. DB zur 5. DVO zum LKG vom 1. Juli 1974 (GBl. I Nr. 37 S. 353) zentrale Festlegungen für die Begrenzung, Überwachung und Verminderung der Emission von Verbrennungsmotoren.
4. vgl. J. Windolph, „Kraftfahrzeugverkehr und Umwelt“, DDR-Verkehr 1975, Heft II, S. 463 f.
5. Vgl. S. Jahn/H. H. Saitz, „Parkraumpolitik in den Stadtzentren der DDR“, DDR-Verkehr 1973, Heft 4, S. 159 ff.
6. Vgl. hierzu: Programm zur weiteren Erhöhung der Ordnung, Sicherheit und Flüssigkeit im Straßenverkehr in der DDR für den Zeitraum bis 1985 - Verkehrssicherheits-Programm -, in: Textausgabe StVO/StVZO, Berlin 1982, S. 138 ff.
7. Die technische Überprüfung bedarf m. E. generell einer strafferen staatlichen Kontrolle. So würde z. B. durch eine stärkere Begrenzung der Geltungsdauer der Prägemarken jeder Fahrzeughalter dazu angehalten, sein Fahrzeug regelmäßig durch gesellschaftliche Kräfte im Wohngebiet oder im Betrieb technisch überprüfen zu lassen.

### Im Verlag Die Wirtschaft ist erschienen:

Lexikon der Wirtschaft  
Arbeit, Bildung, Soziales  
996 Selden; EVP (DDR): SS M

Mit dem vorliegenden Wissensspeicher wurde zusammengefügt, was auch im Leben, in der Realität der DDR untrennbar verbunden ist: Arbeit, Bildung und Soziales.

Der Band enthält 5 330 Stichwörter, davon 4 250 definierte und erläuterte Hauptbegriffe und 1 080 sog. Verweisbegriffe, die inhaltlich bei den Hauptbegriffen mit behandelt wurden. Die textlichen Aussagen werden durch 190 Abbildungen und Tabellen belegt, erhärtet bzw. ergänzt. Die statistische Dokumentation reicht durchgängig bis zum Jahresende 1980 und soweit möglich auch darüber hinaus.

Besonderes Augenmerk galt der Einbeziehung der entsprechenden Rechtsvorschriften in die Gesamtdarstellung. Die für die Thematik „Arbeit — Bildung — Soziales“ bedeutsamen Gesetze, Verordnungen, Durchführungsbestimmungen und Anordnungen fanden bis zum September 1982 Berücksichtigung. Aufnahme fand das wichtigste (selektierte) Wortgut aus allen Bereichen der Wissenschaften von der Arbeit und vom arbeitenden Menschen sowie der Praxis der gesellschaftlichen Organisation der Arbeit, der Bildung und Erziehung, der sozialen Strukturen, Regelungen und Organisationen einschließlich der wichtigsten internationalen Aspekte.