

Benverkehrsanlagen zu bewerten. Dafür sind folgende Gründe anzuführen:

1. Bei einem Autowrack handelt es sich nicht mehr um ein Kraftfahrzeug i. S. der StVO und der StVZO.

Ein Kraftfahrzeug bedarf gemäß § 9 Abs. 1 StVZO für den Verkehr auf öffentlichen Straßen feiner Zulassung durch die Volkspolizei. Zu den Voraussetzungen für die Zulassung gehört die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeugs. Wurde das zulassungspflichtige Kraftfahrzeug vom Eigentümer oder Halter bei der Volkspolizei abgemeldet oder hat die Zulassung aus den in § 13 Abs. 1 StVZO genannten Gründen ihre Gültigkeit verloren bzw. wurde sie nach § 13 Abs. 2 StVZO zurückgenommen, dann kann man nicht mehr von einem Kraftfahrzeug i. S. der StVO und der StVZO sprechen, obgleich durchaus fahrtechnische Voraussetzungen zum motorischen Antrieb noch vorhanden sein können. Die Zulassung ist das entscheidende Kriterium für die Teilnahme am Straßenverkehr, gleich, ob im fließenden oder im ruhenden Verkehr. Da Autowracks keine Fahrzeuge sind, weil sie sich nicht in einem Verkehrs- und betriebssicheren Zustand befinden und folglich nicht in Betrieb genommen werden dürfen (§ 8 Abs. 1 StVO), entfällt auch die Voraussetzung dafür, daß sie im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden dürfen.

2. Entsprechend den sich aus § 23 StVO ergebenden verbindlichen Verhaltensforderungen an Fahrzeugführer ist das Parken und Halten auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen ohne Park- bzw. Halteverbot zulässig. Das Parken setzt aber u. E. nicht nur schlechthin das „Abstellen eines Fahrzeugs, soweit das nicht zum Ein- oder Aussteigen bzw. Be- oder Entladen ohne Verzögerung geschieht“ (Ziff. 21 der Anlage 3 zur StVO [Begriffsbestimmungen]) voraus; vielmehr ist unter „Parken“ das verkehrsbereite, den jederzeitigen Einsatz als Verkehrsmittel einschließende Abstellen des Fahrzeugs zu verstehen. Für das Parken — ob nun als Kurz- oder Dauerparker — ist somit die jederzeitige Verfügbarkeit des Fahrzeugs als Verkehrsmittel eine unerläßliche Bedingung.<sup>2</sup>

3. Unter diesen Voraussetzungen handelt es sich beim Abstellen eines Autowracks im öffentlichen Straßenraum nicht um das Parken eines Fahrzeugs, sondern um eine artfremde „Nutzung der Straßenverkehrsanlagen durch einen Gegenstand. Diese Nutzung ist eine Sondernutzung i. S. des § 13 Abs. 1 der VO über die öffentlichen Straßen — StraßenVO — vom 22. August 1974 (GBl. I Nr. 57 S. 515). Als Sondernutzung zählt nach § 9 Abs. 2 der 1. DB zur Straßen VO vom 22. August 1974 (GBl. I Nr. 57 S. 522) auch das Lagern von Gegenständen auf dem Straßenkörper, was nach § 39 Abs. 1 StVO als Verkehrshindernis bezeichnet und untersagt ist.

Eine Sondernutzung bedarf der vorherigen Zustimmung des Rechtsträgers der öffentlichen Straßen (§ 13 Abs. 1 Straßen VO). Wurde diese Zustimmung nicht erteilt und bleibt die Ermittlung nach dem Fahrzeugeigentümer ohne Erfolg, kann das Autowrack auf Veranlassung des zuständigen örtlichen Staatsorgans auf dem Wege der Ersatzvornahme abtransportiert werden (§ 22 Abs. 4 Straßen VO).

Vor der Verschrottung oder sonstigen Verwertung des Autowracks sollte dieses fotografiert und ein Verschrottungsprotokoll angefertigt werden, um auch einen Nachweis über den konkreten Zustand zu besitzen. Außerdem wäre es sinnvoll, in einer öffentlichen Bekanntmachung (z. B. in der Tagespresse) den Eigentümer aufzufordern, sich innerhalb einer Frist zu melden, weil sonst die Verschrottung erfolgt.

Meldet sich der Eigentümer nicht, wird die Verschrottung veranlaßt. Für den Fall, daß sich der Eigentümer innerhalb der Frist meldet und seine Ansprüche aus § 33 ZGB geltend macht, gehen die bisher angefallenen Kosten zu seinen Lasten.

Wir halten die zuletzt beschriebene Variante in der Praxis für durchsetzbar. Daher sollte u. E. besonders von den örtlichen Organen geprüft werden, ob eine entsprechende Regelung in Ortssatzungen oder in andere Beschlüsse (z. B. Sondernutzungsordnungen) aufzunehmen ist.<sup>1</sup>

## USA-Strafjustiz: Reformbestrebungen zur weiteren Aushöhlung der Bürgerrechte

In einer Rede vor der International Association of Police Chiefs, gehalten am 27. November 1981 in New Orleans, wandte sich USA-Präsident Reagan gegen die „sozialen Denker der 50er und 60er Jahre, die die Kriminalität nur im sozialen Kontext diskutiert hätten“. Er beendete seine Rede mit dem Verweis auf die „tiefen moralischen Werte“, die die „dunklen Impulse der menschlichen Natur zurückhalten können“.

Wie das in der Praxis aussehen soll, zeigen gegenwärtig zur Diskussion stehende Vorschläge der Reagan-Administration zur Reform der Strafjustiz, mit denen richterliche und polizeiliche Befugnisse beträchtlich erweitert werden sollen. Ein wichtiger Vorschlag zielt auf die rechtliche Fixierung der bereits häufig angewandten Vorbeugehaft (preventive detention) ab, die es dem Richter erlaubt, einen Bürger ohne gerichtliches Verfahren zu inhaftieren, wann immer er meint, daß der betreffende Bürger „gefährlich“ sei. Ein anderer bedeutsamer Vorschlag ist auf die Aushöhlung der sog. exclusionary rule gerichtet. Diese Bestimmung verbietet den Gerichten, im Strafprozeß Beweise heranzuziehen, die die Polizei ohne richterliche Genehmigung gesichert hat.

Da polizeiliche Obergriffe in den USA mit am häufigsten Gegenstand von Beschwerden über die Verletzung von Grundrechten sind, stellt die Bürgerrechtlerin Ira G I a s s e r in einem Aufsatz „Bevorstehender Angriff auf Bürgerfreiheiten“ (in: What Reagan Is Doing to Us, Hrsg. A. Gartner, C. Greer und F. Riessman, New York u. a. 1982, S. 230 ff.) zu diesen „Reformbestrebungen“ besorgt fest: „Die Vollmachten zur Inhaftierung und Durchsuchung sind leicht zu mißbrauchen. In der Praxis sind sie schwierig zu begrenzen, insbesondere dann, wenn sie gegen rassische und politische Minderheiten angewandt werden ... Wenn die exclusionary rule erleichtert wird, ist ein deutlicher Anstieg mißbräuchlicher Durchsuchungen und Beschlagnahmen durch die Polizei zu erwarten.“

Daß diese Reformierung der Strafjustiz mit der US-amerikanischen Verfassung übereinstimmt - wonach niemand ohne ordentliches Gerichtsverfahren der Freiheit beraubt werden darf (5. Zusatzartikel) Und kein Gesetz erlassen oder durchgeführt werden darf; das die Rechte oder Freiheiten der USA-Bürger schmälert (14. Zusatzartikel, Abschn. 1) -, ist wohl mit Grund zu bezweifeln.

R.L.

für die Festigung der sozialistischen Gesetzmäßigkeit“, NJ 1979, Heft 4, S. 161.

2. Blicke man konsequent bei dieser Auffassung, so würde auch das Abstellen von Pkw-Anhängern oder Pkw-Wohnwagen kein Parken darstellen, sofern die Anhängerfahrzeuge nicht mit dem Zugfahrzeug verbunden sind (mit Ausnahme kurzzeitiger Trennungen, z. B. zum Be- oder Entladen usw.). Gegen ein verkehrswidriges Abstellen von Anhängerfahrzeugen ließe sich allerdings schon auf der Grundlage der §§ 11 Abs. 3, 16 Abs. 1 VP-Gesetz i. V. m. § 5 und 6 der Kraftfahrzeug-Abschlepp- und Bergungsordnung (Kfz-ABO) vom 21. Oktober 1981 (GBl. I Nr. 34, S. 391) durch Verfügung der Volkspolizei einschreiten. Die Kfz-ABO findet jedoch zum Abtransport bzw. Beseitigen von Autowracks u. E. keine Anwendung, da wir Autowracks nicht als Kraftfahrzeuge betrachten, sondern schlechterdings als Gegenstand.

Im Staatsverlag der DDR noch erhältlich

Jahrbuch der Internationalen Politik und Wirtschaft 1982

600 Seiten; EVP (DDR): 25 M

Dieser 10. Band des seit 1973 erscheinenden Jahrbuchs, das gemeinsam vom Institut für Weltwirtschaft und Internationale Beziehungen der Akademie der Wissenschaften der UdSSR und vom Institut für Internationale Beziehungen an der Akademie für Staats- und Rechtswissenschaft der DDR herausgegeben wird, enthält Informationen und wissenschaftliche Analysen über Ereignisse und Prozesse des Jahres 1981.

Die Autoren beleuchten im ersten Teil vor allem die Hauptfrage der Welt-politik — Frieden oder Krieg — sowie die Entwicklung des sozialistischen Welt-systems, des RGW, der Bewegung nichtpaktgebundener Staaten, der kapitalistischen Weltwirtschaft, der NATO und Westeuropas. Weitere Übersichts-artikel erörtern den Nahostkonflikt sowie die Situation in der Vereinigung südostasiatischer Staaten, im subsaharischen Afrika und in Lateinamerika.

Der zweite Teil des Jahrbuchs enthält Spezialbeiträge zur politischen und ökonomischen Entwicklung von 55 Ländern — darunter alle sozialistischen Länder, die wichtigsten kapitalistischen Staaten und zahlreiche Entwicklungsländer —, während im dritten Teil ein Überblick über die Arbeit der UNO und ihrer Spezialorganisationen gegeben wird. Den Abschluß bildet eine Chronik Internationaler Ereignisse im Jahre 1981.

<sup>1</sup> Vgl.: Die Volkspolizei 1978, Heft 5, S. 28, Ziff. 10; W. Surkau, „Autowracks“, Der deutsche Straßenverkehr 1978, Heft 9, S. 313; E. Leymann, „Die Bedeutung der Stadt- und Gemeindeordnungen“