VERBOTSWIDRIGES HALTEN UND PARKEN AN PARKUHREN:

MÖGLICHKEITEN POLIZEIRECHTLICHEN ABSCHLEPPENS

Pol.-Kommissar Bernd Huppertz

Gemäß der Verwaltungsvorschrift zu § 13 I StVO sind Parkuhren vor allem dort aufzustellen, wo der Parkraum besonders kostbar ist und daher erreicht werden muß, daß möglichst viele Fahrzeuge nacheinander für möglichst kurze, nach oben genau begrenzte Zeit parken können. Die Parkzeiten sind dort nach den örtlichen Bedürfnissen festzulegen.
Dem liegt die Erkenntnis zugrunde, daß im Wettlauf zwischen dem Bau neuer Straßen und Parkplätze und der Expansion im Bestand der zum Verkehr zugelassenen Fahrzeuge die Träger der Straßenbaulast hoffnungslos ins Hintertreffen geraten sind[1]. Der Mangel an Parkraum ist in den Städten zumindest partiell nicht behebbar. Eine sinnvolle Nutzung der Kraftfahrzeuge ist aber ausgeschlossen, wenn man damit nicht in angemessener Weise auch halten und parken kann und darf[2]. Auf der anderen Seite kann natürlich nicht jeder Parkplatzsuchende zu jeder Zeit an dem von ihm gewünschten Ort eine Parkmöglichkeit vorfinden.

Durch Anordnung des zeitlich begrenzten Parkens soll der knappe Parkraum möglichst vielen Kraftfahrern zur Verfügung gestellt werden[3] (schneller Fahrzeugumschlag). Daher kommt es entscheidend darauf an, wie die Städte und Gemeinden im Einzelfall mit dem Regelungsinstrument der zeitlich begrenzten Höchstparkdauer umgehen. Nach der VwV zu § 13 I StVO kann z. B. vor Postämtern eine Höchstparkdauer von 15 Minuten genügen, vor anderen öffentlichen Gebäuden und Kaufhäusern je nach Art der dort geleisteten Dienste oder der Art der Warenangebote eine solche von 30 Minuten

[1] Cramer, Zur Erhöhung der Parkgebühren in den Ballungszentren der Städte, DAR 1979, 57.

[2] Hauser, Parkuhren – Parkscheinautomaten – Parkscheiben, VD 1982, 98 (100).

[3] BVerwG DVBl 1983, 1066 (= DAR 1983, 398).

bis zu einer Stunde. Wo das Parken für längere Zeit erlaubt werden kann oder nur das Dauerparken unterbunden werden muß, können Parkuhren mit einer Höchstparkdauer von mehr als einer Stunde aufgestellt werden.

Rechtscharakter der Parkuhr

Die Parkuhr als Verkehrseinrichtung iSd § 43 I StVO begründet ein modifiziertes Haltverbot des Inhalts, daß entsprechend der Regelung des § 13 StVO nur zum Ein- oder Aussteigen, zum Be- und Entladen oder während des Laufs der Uhr gehalten werden darf. Diese durch Verkehrseinrichtung ergangene Anordnung trifft eine Regelung des Verkehrs iSv § 45 I und IV StVO und ist damit ein Verwaltungsakt in Gestalt einer Allgemeinverfügung[4]. Insofern besteht kein Unterschied zu den Haltverboten, die durch Vorschriftszeichen gemäß § 41 StVO angeordnet werden[5]. Daraus folgt, daß mit dem Verbot zugleich das – in entsprechender Anwendung von § 80 II 2. VwGO sofort vollziehbare – Gebot verbunden ist, das Fahrzeug unverzüglich wegzufahren, sobald die in § 13 StVO aufgestellten Voraussetzungen für ein erlaubtes Halten nicht oder nicht mehr gegeben sind[6].

Probleme mit defekten Parkuhren

Das Problem des Geltungsumfangs der von Parkuhren ausgehenden Vorschriften wurde in der Vergangenheit in Literatur und Rechtsprechung im Zusammenhang mit der Gültigkeit der vorgeschriebenen Höchstparkdauer bei defekten Parkuhren kontrovers diskutiert.

So entschied OLG Düsseldorf[7], eine defekte Parkuhr normiere kein eingeschränktes (modifiziertes) Halt(Park-)Verbot und sei somit ebenso unverbindlich wie ein sonstiges defektes Verkehrszeichen. Somit dürfe dort auch zeitlich unbegrenzt gehalten werden, denn sie funktioniere als Ganzes iSv § 13 StVO nicht und eine Umdeutung in Verkehrszeichen 286 sei ohne rechtliche Norm unzulässig[8].

Unbenutzbar ist eine Parkuhr immer dann, wenn das geforderte Geld nicht ordnungsgemäß eingeworfen werden kann oder der Zeiger bei Einwurf nicht anzeigt.
OLG Frankfurt[9] vertrat eine gegenteilige Auffassung: es widerspräche dem Sinn und Zweck der Parkuhr, wenn das Parken nicht auf die jeweils zeitliche Höchstdauer begrenzt wäre.

Der BGH[10] bestätigte die Entscheidung des OLG Frankfurts. Sie entspreche dem zum Ausdruck gebrachten gesetzgeberischen Willen. Mit den Parkuhren verfolge der Verordnungsgeber danach eindeutig das Ziel, den an besonderen Engpässen nur beschränkt vorhandenen Parkraum möglichst vielen Fahrzeugen für eine begrenzte kurze Zeit zugänglich zu machen und das Dauerparken zu verhindern. Damit sei die Auffassung, an defekten Parkuhren unbegrenzt parken zu dürfen, unvereinbar.

Die gegenteilige Auffassung des OLG Düsseldorf beruhe in einer fehlerhaften

[4] vgl. BVerfG NJW 1965, 2395.

[5] BVerwG NVwZ 1988, 623 (= NZV 1988, 98).

[6] vgl. BVerwG NJW 1978, 656; BVerwG NJW 1982, 348.

[7] NStZ 1982, 110 (bei Janiszewski) (= JMBlNW 1982, 43; = ZfS 1982, 127).

[8] Jagusch, StVO, 26. Aufl. (1982), Rz. 8 zu § 13 StVO.

[9] NStZ 1983, 110 (bei Jansizewski).

[10] NJW 1983, 1071.

Überbewertung der Kontrollfunktion der Parkuhr. Ihre Hauptfunktion der verkehrsregelnden Verteilung des Parkraums kann auch eine defekte Parkuhr mit ihrer Beschränkung auf die angegebene Höchstparkdauer erfüllen. Auch handelt es sich um eine äußerlich unbeschädigte (Verkehrs-)Einrichtung, die in einer ihrer Aufschriften die höchstzulässige Parkzeit deutlich angibt. Sie ist als solche nach wie vor von jedem Verkehrsteilnehmer als beschränktes Haltverbot zu erkennen[11].

Dieses Urteil zitierend bemerken Jagusch/Hentschel (1987)[12]:

„Ist die Parkuhr defekt, so könnte zwar die Tatsache, daß die durch sie bezweckte Parkzeitüberwachung nicht in der vorgesehenen Form möglich ist, sie mithin nicht als Ganzes iSv § 13 StVO funktioniert, sowie ein Vergleich mit der Unverbindlichkeit eines infolge Beschädigung nicht mehr deutlich erkennbaren Verkehrszeichens für die Annahme sprechen, sie erlaube unbeschränktes Parken. Begreift man die Parkuhr jedoch als Verkehrseinrichtung, die für die auf ihr angegebenen Zeiten ein eingeschränktes Haltverbot begründet, so steht dem allerdings nicht nur der mit ihr verfolgte Zweck zeitlich begrenzten Parkens, sondern auch der Wortlaut des Absatzes 1 Satz 1 entgegen, weil dieses Haltverbot trotz des defekten Mechanismus jedenfalls nur für die Dauer der zulässigen Parkzeit aufgehoben wird und die Einrichtung als solche einschließlich der erlaubten Höchst-Parkzeit (im Gegensatz zum verrosteten oder stark beschädigten VZ) erkennbar bleibt."

Der Verordnungsgeber wurde bereits über das Urteil des OLG Frankfurt aufgefordert, eine entsprechende Regelung für derartige Ausfälle des Kontrollmechanismus von Parkuhren zu schaffen[13]. Im Wege des Erlasses der 9. Änderungverordnung zur StVO[14] holte der Verordnungsgeber das längst Überfällige nach:

Nunmehr darf im Falle der Funktionsuntüchtigkeit einer Parkuhr nur noch bis zur angegebenen Höchstparkdauer geparkt werden (§ 13 I Satz 2 StVO). In diesem Fall ist die Parkscheibe zu verwenden (§ 13 I Satz 3 StVO)[15].

Parkgebühren

Als Rechtsgrundlage für die Erhebung von Parkgebühren wurde nach früherem Recht § 6a I und § 2 StVG betrachtet. Danach stellte die Parkgebühr eine Verwaltungsgebühr dar[16]. Mit der Neuregelung der Parkgebühr durch Art. 74 Nr. 22 GG iVm § 6a VI StVG hat sich die Rechtslage grundlegend verändert. Die Parkgebühr ist nunmehr eine Benutzungsgebühr. Art. 74 Nr. 22 GG lautet:

Die konkurrierende Gesetzgebung erstreckt sich auf den Straßenverkehr ..., sowie die Erhebung und Verteilung von Gebühren für die Benutzung öffentlicher Straßen mit Fahrzeugen.

§ 6a VI StVG lautet:

Soweit das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen nur während des Laufs einer Parkuhr oder anderer Vorrichtungen oder Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit zulässig ist, werden Gebühren erhoben; dies gilt nicht für die Überwachung der Parkzeit durch Parkscheiben. Die Gebühren stehen in Ortsdurchfahrten den Gemeinden, im übrigen dem Träger der Straßenbaulast zu. Soweit die Gebühren Gemeinden zustehen,

11 BGH NJW 1983, 1071 (1072).
12 Jagusch/Hentschel, StVO, 29. Aufl. (1988), Rz. 8 zu § 13 StVO.
13 Janiszewski NStZ 1983, 110.
14 BGBl. I S. 405.
15 Jagusch/Hentschel, 30. Aufl. (1989), Rz. 8 zu § 13 StVO.
16 zur historischen Entwicklung näher: Hauser, a.-a. O., S. 103.

sind sie zur Deckung der Kosten vorhandener oder zukünftiger Parkeinrichtungen zu verwenden. Die Gebühren betragen je angefangene halbe Stunde 0,10 Mark. Es kann eine höhere Gebühr als 0,10 Mark festgesetzt werden, wenn und soweit dies nach den jeweiligen örtlichen Verhältnissen erforderlich ist, um die Gebühr dem Wert des Parkraums für den Benutzer angemessen anzupassen. Die Nutzung des Parkraums durch eine möglichst große Anzahl von Verkehrsteilnehmern ist zu gewährleisten. Bei der Gebührenfestsetzung kann eine innerörtliche Staffelung vorgesehen werden. Für den Fall, daß solche höheren Gebühren festgesetzt werden sollen, werden die Landesregierungen ermächtigt, Gebührenordnungen zu erlassen. In diesen kann auch ein Höchstsatz festgelegt werden. Die Ermächtigung kann durch Rechtsverordnung weiter übertragen werden.

Die Staffelung der Parkgebühren und deren der jeweiligen örtlichen Situation angepaßten Erhöhung wird mit der eingangs beschriebenen (hoffnungslosen) Verkehrssituation zumal des ruhenden Verkehrs in den Innenstädten begründet[17]:

„Es ist in Anbetracht der Verkehrssituation in den Innenstädten nicht länger zu vertreten, dem Individualverkehr unentgeltlich öffentliche Verkehrsflächen zu Parkzwecken zur Verfügung zu stellen und damit einen zusätzlichen Anreiz zu schaffen, mit dem eigenen Fahrzeug die Stadtzentren aufzusuchen."

Denn die Einräumung von Parkmöglichkeiten stellt insbesondere in den Kernbereichen der Städte eine besondere Leistung dar, die über die üblichen Leistungen eines Gemeinwesens für seine Benutzer hinausgeht. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß die Aufrechterhaltung des Fahrzeugverkehrs eine Vielzahl von baulichen und verkehrstechnischen Maßnahmen erfordert, die so erhebliche Aufwendungen mit sich bringen, daß diese auch durch die zweckgebundenen Einnahmen aus den Kraftverkehrsabgaben nicht zu decken sind. Es ist daher sachgerecht, daß diejenigen Verkehrsteilnehmer, die die besondere Leistung in Anspruch nehmen, auch angemessen zu diesen Kosten herangezogen werden.

Durch die erhöhte Parkgebühr werden die Verkehrsteilnehmer darüber hinaus veranlaßt, bei der Wahl des Verkehrsmittels die Gebühr für die Inanspruchnahme des in Betracht kommenden Parkplatzes in ihre Kalkulation einzubeziehen. Dies wiederum kann dazu führen, daß die Zahl derer, die in diesen Gebieten vergeblich Parkplätze suchen, eingeschränkt wird. Auf diese Weise wird zu einer Entlastung der Innenstädte vom Individualverkehr beigetragen. Höhere Parkgebühren können zugleich zu einem schnelleren Wechsel innerhalb der vorgeschriebenen Höchstzeit und damit zu einer intensiveren Nutzung des knappen Parkraums beitragen.

Grundsätzliche Bedenken gegen die Parkuhrgebühr werden insbesondere von Jagusch/Hentschel erhoben. Sie rügen dabei die Verletzung des Übermaßverbotes[18]:

Wenn der Sinn und Zweck der Parkuhr darin besteht, einen schnellen Fahrzeugumschlag zu bewirken und die durch Münzeinwurf betätigte Uhr der Überwachung der Einhaltung der zulässigen Parkdauer dient, so läßt sich ihrer Meinung nach diese Kontrollfunktion auch auf andere Art und Weise ausüben[19].

Die alternative Verwendung der Parkscheibe oder einer (ebenfalls gebührenfreien) Parkuhr, deren Kontrollmechanismus per Knopfdruck in Gang gesetzt wird[20], würden zudem das Gebot der Verhältnismäßigkeit und des geringstmöglichen Eingriffs wahren. Dies gilt auch unter der heutigen

17 amtliche Begründung, VkBl. 1980, 248.
18 Jagusch/Hentschel, a. a. O., Rz. 10 zu § 13 StVO, Rz. 10 zu § 6a StVG, Rz. 2 Einl.
19 a. a. O., Rz. 10 zu § 13 StVO.
20 a. a. O., Rz. 10a zu § 13 StVO.

Rechtslage, wonach die Parkgebühr eine Benutzungsgebühr darstellt[21].
Den Einwänden wird jedoch in der Rechtsprechung nicht entsprochen:

In dem bereits zitierten Urteil bringt das BVerwG[22] zum Ausdruck, daß die dem einzelnen auferlegte Gebühr im Verhältnis zum verfolgten Zweck schon wegen ihrer Geringfügigkeit von 0,10 Mark nicht gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz verstoße. Ob dies auch nach der allgemeinen Erhöhung der Parkgebühren noch Gültigkeit besitzt, ist fraglich (siehe Rdnr. 7), weil es hierdurch sehr wohl dazu kommen kann, daß der parkwillige Kraftfahrer davon abgehalten wird, die angebotene Leistung (den freien Parkplatz) anzunehmen.

Des weiteren geht das Gericht nicht von einer Gleichwertigkeit von Parkuhr und Parkscheibe aus. Bei beiden ist zwar die Verwendungsmöglichkeit – knappen Parkraum besser zu verteilen – nahezu gleich. Nach Ansicht des Gerichts gewährleistet die Parkuhr dies jedoch besser, weil sie eine verläßliche Parkzeitkontrolle durch genauere Einstellung der Uhr und leichtere Kontrollmöglichkeit sicherstelle. Das Parkscheibensystem erfordert nach Topp[23] bei gleicher Kontrollintensität mehr Kontrollpersonal.

Allerdings ist hiergegen auch Kritik angebracht: Vielerorts stehen den erwarteten Einnahmen höhere Kosten für die Unterhaltung, Entleerung und Kontrolle der Bedienung der Parkuhren entgegen. Auf der anderen Seite darf jedoch nicht übersehen werden, daß nur eine effektive Kontrolle bei gleichzeitiger Sanktionsmöglichkeit die Verkehrsmoral zu bessern imstande ist.

Zudem gewährt die Parkscheibe eine bis zu einer halben Stunde über die zulässige Höchstparkdauer hinausgehende Toleranz, weil der Zeiger der Parkscheibe nicht exakt auf die Minute einstellbar ist, weshalb die Einstellung auf den Strich der halben Stunde vorgeschrieben ist, die dem Zeitpunkt des Anhaltens folgt (§ 13 II 2. StVO).

Erhöhung der Parkgebühren

Ging das BVerwG[24] überdies noch davon aus, daß der „Parkgroschen" als Regulativ für einen schnellen Fahrzeugumschlag diene, so mußte der Verordnungsgeber erkennen, daß diese Annahme fehl ging. Der Parkraum ist zu kostbar: „Der Kraftfahrer will den Parkplatz, nicht die Parkuhr benutzen, letzteres macht er nur gezwungenermaßen, um sich nicht der Verfolgung einer Ordnungswidrigkeit auszusetzen"[25].

Diese Erkenntnis brachte eine drastische Gebührenerhöhung für die Benutzung des so bereitgestellten Parkraums[26] sowie eine Erhöhung der Verwarngelder für Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen des § 13 StVO. Das Gesetz schaffte die Voraussetzung für eine flexible Regelung, die ohne starre Bindung an bestimmte Sätze die Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Verhältnisse sicherstellt. Damit ist es nunmehr möglich, höhere Gebühren im Bereich von 0,10 Mark bis 1 Mark pro angefangene halbe Stunde zu erheben.

Jakob[27] bezeichnet sie dementsprechend als wichtiges, marktwirtschaftlich

21 vgl. die ältere Rechtsprechung: BVerwG NJW 1980, 850 (851).
22 ebd.
23 PVT 1972, 44.
24 NJW 1980, 850 (852).
25 amtl. Begründung, VkBl. 1980, 248 (249).
26 Gesetz zur Änderung des StVG vom 6. 4. 1980, BGBl. I, 413.
27 Parkverhalten in Abhängigkeit von Überwachung und Gebührenhöhe, PVT 1984, 346.

orientiertes Instrument zur Steuerung des ruhenden Verkehrs. Allerdings erkennt auch er an, daß die Beschränkung auf kurzfristiges Parken nutzlos ist, wenn keine genügende Überwachung möglich ist. Dies hängt aber in erster Linie mit der personalkapazitiven Situation der Kommunen zusammen. Die im Jahre 1984 von Jakob in Wiesbaden durchgeführten Untersuchungen ergaben jedoch, daß trotz einer maximalen Überwachungsintensität weder die Parkdauerverteilung noch der Fahrzeugumschlag und die Belegungszahlen (die im übrigen durchgehend einer Vollauslastung gleichkamen), noch die Parkdisziplin nennenswert verbessert wurden. Einzig die Zahlungsmoral wurde, jedoch auch nur geringfügig, verbessert. Die Ergebnisse dieser Untersuchung wurden auch durch die bereits angesprochene Gebührenerhöhung nicht wesentlich verändert. Die derzeitige Ahndungspraxis macht es dem Autofahrer hier immer noch leicht: Die Überwachungsintensität hält dem steigenden Verkehrsaufkommen nicht stand; die mit der Ahndung der Verkehrsordnungswidrigkeiten befaßten Instanzen sind wegen der hohen Einspruchsquote (immer noch) hoffnungslos überlastet, und die Höhe der möglichen Verwarngelder (10 Mark bei einer Überschreitung der zulässigen Höchstparkdauer um bis zu 30 Minuten) eröffnet die Möglichkeit zu einem Rechenexempel: Bei einer maximalen Höchstparkdauer von zwei Stunden ist eine Parkuhrgebühr von 4 Mark angezeigt. Die Chance „erwischt" zu werden, ist dagegen eher gering anzusehen. So verkehrt sich die Gebührenerhöhung ins Gegenteil[28].

Cramer[29] setzt die Benutzungsgebühr einer Erdrosselungsgebühr gleich, weil ein an sich erlaubtes und auch erwünschtes Verhalten, nämlich das kurzfristige Parken durch möglichst viele Verkehrsteilnehmer, durch die Höhe der Gebühr faktisch unmöglich gemacht wird. Er begründet dies mit der Gefahr einer weiteren nachfolgenden Erhöhung der Parkuhrgebühren, da bei den derzeitigen Gebühren unter Abwägung zwischen den Parkgebühren und den Kosten etwa für die Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel für die Fahrt in die Innenstädte der verkehrslenkende Effekt nicht gegeben ist: „Parkraum aber ist in vielen Innenstädten so knapp, daß er sich zu jedem Preis ‚vermieten' läßt. Eine Lenkung des ruhenden Verkehrs läßt sich daher letztlich nur erreichen, wenn die Gebühr so extrem hoch angesetzt wird, daß selbst der begüterte Verkehrsteilnehmer es aus Kalkulationsgründen vorzieht, die Innenstädte mit dem Kraftwagen nicht mehr aufzusuchen." Dies schließt dann aber einen Großteil der motorisierten Verkehrsteilnehmer aus.

Erlaubnistatbestände

Gemäß § 13 I Satz 1 StVO darf an Parkuhren nur während des Laufens der Uhr für die Dauer der zulässigen Parkzeit (siehe Punkt 2) gehalten werden. Da die Parkuhren gemäß § 1 Nr. 17 der Eichpflicht-AusnahmeVO iVm § 8 Eichgesetz nicht der Eichpflicht unterliegen, kann es hierbei zu technisch bedingten Unterschieden kommen: Läuft die Uhr zu schnell, was der Parkende nicht wissen kann, so darf dies nicht zu seinen Lasten gehen, d. h. es kommt allein auf das korrekte Zeitmaß an; geht die Parkuhr zu langsam, so wirkt sich das zugunsten des Parkenden aus. In einer häufig zitierten Entscheidung weist das OLG Celle[30] darauf hin, daß die Parkerlaubnis nicht erst mit dem (wahren) Zeitablauf, sondern erst dann endet, wenn das Uhrwerk nicht mehr in Betrieb ist. Dabei ist es

28 so auch Cramer, Zur Erhöhung der Parkgebühren ..., DAR 1979, 57 (69).
29 a. a. O., S. 65.
30 VRS 57 (1976), 62.

nicht entscheidend, ob der Zeiger die Nullstellung bereits überschritten hat und sich schon in dem jenseits der Nullstellung vorhandenen rot markierten Skalenteil befindet. Je nach Stand der Technik wird zwischen der wahren Zeit und der von der Parkuhr angezeigten Zeit eine mehr oder weniger große Differenz auftreten, die durch den Nachlauf der Uhr relativiert wird.

Höchstparkdauer

An Parkuhren darf nur für die Dauer der zulässigen Parkzeit gehalten werden. Diese ergibt sich aus der Uhraufschrift. Die Höchstparkdauer beträgt in innerstädtischen Bereichen zumeist 1 bis 2 Stunden; sie kann aber auch unterschritten werden (vgl. Rz. 1).

Die Inanspruchnahme der Parkzeit setzt zwingend die Ingangsetzung des Uhrwerks voraus. Erst durch die Entrichtung der Benutzungsgebühr wird die Parkmöglichkeit eröffnet. Da die Bereitstellung parkuhrgeregelten Parkraums einzig den Sinn und Zweck hat, für einen schnellen Fahrzeugumschlag zu sorgen, kommt es entscheidend nur auf die Einhaltung der Höchstparkdauer an.

Deshalb darf sowohl die Restparkzeit des Vorgängers ausgenutzt werden als auch die eigene Parkzeit durch Nachwerfen bis zur Höchstparkzeit verlängert werden. Danach muß der Parkplatz wieder freigegeben werden; ein auch nur kurzfristiges Überschreiten der zulässigen Höchstparkdauer über den ohnehin eingeräumten Toleranzwert (Nachlauf der Uhr) ist nicht statthaft.

Gemäß § 46 I Nr. 11 StVO ergibt sich für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung sowie für Blinde hier die Erleichterung, daß dieser Personenkreis an Parkuhren sowie bei Parkscheinautomaten ohne Gebühr und zeitliche Begrenzung parken darf[31]. Die absolute Höchstparkdauer liegt in diesen Fällen bei 24 Stunden.

Ein- oder Aussteigen

Unabhängig von der Ingangsetzung der Parkuhr ist das Halten und Parken zum Zwecke des Ein- oder Aussteigen(lassens) hier erlaubt.

Nach allgemeiner Rechtsauffassung[32] darf dieser Vorgang auch länger als 3 Minuten dauern[33]; gleichwohl wird man diesen Wert als durchschnittlichen Anhalt nehmen müssen, um ähnlich dem Be- oder Entladen nicht zu einer extensiven Auslegung zu gelangen. Das Ein- oder Aussteigen hat daher innerhalb einer angemessenen Zeit zu geschehen, die normalerweise mit diesem Verkehrsvorgang verbunden ist[34].

Zum eigentlichen Ein- oder Aussteigen gehören auch Nebenverrichtungen, solange sie nicht alleiniger Zweck des Haltens/Parkens sind[35]. Maßgeblich ist der sich aus allgemeiner Anschauung objektiv ergebende notwendige Zusammenhang, der die Nebenverrichtung als Bestandteil des Ein- oder Aussteigens erscheinen läßt. Daher sind solche Tätigkeiten nicht anzuerkennen, die selbständige Bedeutung, insbesondere im Hinblick auf das Erfordernis eines erhöhten Zeitaufwands, gewinnen[36]. Die hier gebotene notwendige Abgrenzung kann insbesondere im Bereich der öffentlichen Personenbeförderung durch Busse, Taxen und Mietwagen problematisch werden. Der Begriff des Ein- oder Aussteigens umfaßt nach h.M. auch das Warten auf einen oder mehrere Fahrgäste, ja sogar das Abholen eines Fahrgastes in seiner Wohnung. Ferner darf gewartet werden, bis der Fahrgast sich zum Weggehen fertiggemacht, insbesondere Überbekleidung angelegt hat, falls dies nicht im Einzelfall eine das übliche Maß erheblich übersteigende Zeit in Anspruch nimmt[37]

Be- oder Entladen

Gemäß § 13 II Nr. 2 StVO brauchen die Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit nicht zum Be- oder Entladen betätigt zu werden.

Der Begriff „Be- oder Entladen" korrespondiert hier mit dem in § 12 I Nr. 6b iVm § 41 II Nr. 8 VZ 286 (eingeschränktes Haltverbot) verwendeten Terminus[38]. Mithin entfällt die Zeitgrenze[39], wenngleich die Ladegeschäfte ohne Verzögerung durchgeführt werden müssen (§ 41 II Nr. 8 Satz 2).

Be- oder Entladen schließt begrifflich den Lieferverkehr mit ein. Letzterer definiert sich als der zur Führung und Aufrechterhaltung eines Geschäfts- und Gewerbebetriebes notwendige Warenlieferantenverkehr[40].

Außerhalb des geschäftlichen Lieferverkehrs engt die Rechtsprechung den Begriff jedoch ein und setzt Güter von einiger Größe und Gewicht voraus; teilweise stellt sie auf den Wert und die Empfindlichkeit der Güter ab[41]. Der damit verfolgte rein private Zweck muß aber gegenüber gleichrangigen ähnlichen Bedürfnissen anderer Verkehrsteilnehmer (hier das Recht auf Nutzung des Parkraums) im Verhältnis stehen und zwingt daher zu enger Auslegung[42]. Regelmäßig gilt ein objektiver Maßstab, der sich nach der allgemeinen Verkehrsanschauung richtet[43].

Gegenstände, die üblicherweise in der Kleidung oder in der Aktentasche mitgetragen werden, fallen nicht darunter. So stellt die nicht schon vom Gewicht her einen Fahrzeugtransport erfordernde Ablieferung eines größeren Geldbetrages kein Be- und Entladen dar[44].

Andererseits unterfällt aber das mitunter recht zeitaufwendige Beladen eines Möbeltransportzuges mit Umzugsgut dem Begriff des Be- oder Entladens[45].

Der Begriff des Be- oder Entladens umfaßt auch Nebenverrichtungen, die vermöge ihres engen Zusammenhanges mit der eigentlichen Ladetätigkeit von der Verkehrsauffassung noch dem Be- oder Entladen zugerechnet werden können.

Voraussetzung ist freilich, daß diese Nebenverrichtungen keinen im Verhältnis zur eigentlichen Ladetätigkeit übermäßigen Zeitaufwand erfordern[46]. Der sachlich nötige Zeitaufwand hängt von Art und Gewicht des Gutes ab und muß dem üblichen entsprechen[47]. In der Literatur wird als nicht mehr gerechtfertigter Zeitaufwand eine Zeit-

31 vgl. Hauser, Parkerleichterungen für Behinderte, VD 1989, 21 ff.

32 vgl. Jagusch/Hentschel, a. a. O., Rz. 31 zu § 12 StVO und Rz. 9 zu § 13 StVO; Mülhaus/Janiszewski, a. a. O., Rz. 36 zu § 12 StVO.

33 vgl. jedoch die unterschiedlichen Urteile des BayObLG VRS 57 (1979), 140 f. (wonach 10minütiges Warten als angemessen anzusehen ist) und OLG Hamm VRS 36 (1968), 77 (der diese Zeitspanne noch ablehnte).

34 KG VRS 59 (1980), 230 (232), im entschiedenen Fall brachte der Betroffene seine Tochter in eine Kindertagesstätte und hielt sich ca. 5 Minuten darin auf. Das Gericht erkannte dies als zulässig an.

35 Mülhaus/Janiszewski, a. a. O., Rz. 36 zu § 12 StVO.

36 Hauser, a. a. O., S. 106.

37 BayObLG VRS 57 (1979), 140 (141), der Senat hält 10 Minuten Wartezeit für angemessen.

38 vgl. Verfasser, Halten und Parken, in: VD 1991, 183 f.

39 Mülhaus/Janiszewski, a. a. O., Rz. 38 zu § 12 StVO.

40 KG VRS 62, 65 (66).

41 Jagusch/Hentschel, a. a. O., Rz. 32 zu § 12 StVO.

42 OLG Hamm VRS 48, 159 (160).

43 Mülhaus/Janiszewski, a. a. O., Rz. 37 zu § 12 StVO.

44 KG VRS 33, 314; OLG Hamm VRS 48, 159; a. M. OLG Köln VRS 21, 381, welches den Schutzzweck in den Vordergrund stellt.

45 Mülhaus/Janiszewski, a. a. O., Rz. 38 zu § 12 StVO.

46 BayObLG VRS 32 (1966), 59.

47 Jagusch/Hentschel, a. a. O., Rz. 33 zu § 12 StVO.

spanne von ca. 15 bis 20 Minuten angesehen[48].

Darunter fallen auch Empfang und Bezahlung gelieferter Ware, Tausch von Behältern gegen Leergut, der Abschluß eines Kaufvertrages[49] sowie das Verbringen schwer beweglicher Güter an den endgültigen Abstellplatz nach dem eigentlichen Entladen[50]. Teilweise wurde hingegen auch daran gedacht, der Entlader könne verpflichtet werden, nach Beendigung des eigentlichen Ladevorgangs sein Fahrzeug wegzufahren und erst dann die Nebenverrichtungen vorzunehmen[51]. Die Entscheidung, ob es sich um eine zulässige Nebenverrichtung handelt, kann das Gericht nur unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls fällen.

Zusätzliche Regelungen

Vielfach wird neben der zeitlichen Beschränkung „von 9 – 18 Uhr" auch eine Einschränkung mit dem Begriff „werktags" vorgenommen.

Mit dem Geltungsumfang dieses Begriffes hatte sich jüngst das OLG Düsseldorf[52] zu befassen:

Nachdem bereits OLG Hamburg[53] 1984 urteilte, daß darunter alle Tage mit Ausnahme von Sonn- und Feiertagen zu verstehen sind, kommt auch OLG Düsseldorf zu dem Ergebnis, daß die Anbringung des Zusatzschildes „werktags" an Parkuhren bedeutet, daß dort auch samstags nicht geparkt werden darf, ohne diese in Gang zu setzen, es sei denn, es handelt sich um einen allgemeinen Feiertag.

Der Senat führt dazu aus, daß sowohl nach dem allgemeinen Sprachgebrauch als auch nach dem Sinn und Zweck der Vorschrift der Begriff „werktags" den Samstag mit einschließe, denn es soll ja verhindert werden, daß an Sonnabenden, an denen im städtischen Bereich besonders starker Kraftfahrzeugverkehr herrscht, Parkplätze durch Langzeitparker belegt bleiben.

Polizeirechtliche Aspekte

Das durch die Parkuhr modifizierte Halteverbot enthält zugleich das – sofort vollziehbare – Gebot, ein dort abgestelltes Kraftfahrzeug alsbald wegzufahren, wenn die Voraussetzungen für ein erlaubtes Halten nicht (mehr) gegeben sind, und kann somit Grundlage für das Abschleppen des Fahrzeugs sein[54].

Das BVerwG wies in seiner Entscheidung darauf hin, daß die durch die Parkuhr als Verkehrseinrichtung iSd § 43 I StVO ergangene Anordnung ein Verwaltungsakt in Gestalt einer Allgemeinverfügung ist und insofern kein Unterschied zu den Halteverboten besteht, die durch Vorschriftszeichen gemäß § 41 StVO angeordnet werden.

[48] Jagusch/Hentschel, a. a. O., Rz. 34 zu § 12 StVO, der u. a. ff. ablehnende Entscheidungen zitiert: OLG Köln DAR 1961, 346 betr. ein 20minütiges Auffüllen eines Automaten; OLG Düsseldorf betr. halbstündiges Warten auf Verpacken; OLG Hamm VRS 35, 394 betr. 15minütiges Warten ohne Ladetätigkeit; allerdings wird ein mehr als 12minütiges Einkaufen als dem Ladevorgang vorausgehende Besorgung als zulässig erachtet (BayObLG VRS 32, 59, vgl. Fn. 38); ebenso soll eine 25minütige Abwesenheit bei der Belieferung mehrer Empfänger vom gleichen Parkplatz aus erlaubt sein (BayObLG VM 66, 144, zitiert bei Mülhaus/Janiszewski, a. a. O., Rz., 38 zu § 12 StVO).

[49] Mülhaus/Janiszewski, a. a. O., Rz. 39 zu § 12 StVO.

[50] OLG Bremen VRS 31 (1966), 133.

[51] Mülhaus/Janiszewski, a. a. O., Rz. 40 zu § 12 StVO, der hingegen auch eine Entscheidung des BGHZ VRS 40, 180 zitiert, wonach das Aufstellen eines schon entladenen Anhängers in der Zone des beschränkten Haltverbots eine mit dem Entladen des Lastzuges notwendig verbundene Nebenverrichtung sein kann.

[52] DAR 1991, 310.

[53] VRS 66, 379 (= DAR 1984, 157).

[54] BVerwG DAR 1988, 212 (= NVwZ 1988, 623; VRS 74, 397; DÖV 1988, 694; VD 1988, 204) (im Anschluß an BVerwG NJW 1978, 656).

Der Senat verweist dabei auf seine im Jahre 1983 gefällte Entscheidung[55], wo ebenfalls zu diesem Fragenkomplex Stellung bezogen wurde.

Im entschiedenen Fall ließ die Polizei ein Kraftfahrzeug abschleppen, welches in verkehrsreicher Innenstadt die Parkzeit an einer Parkuhr um mehr als drei Stunden überschritten hatte.

Das Gericht stellte dazu fest, daß dies regelmäßig keine unverhältnismäßige Maßnahme ist, da die Mißachtung der Parkuhr wesentlich deren verkehrsregelnde Funktion beeinträchtigt, durch Anordnung des zeitlich begrenzten Parkens knappen Parkraum möglichst vielen Kraftfahrern zur Verfügung zu stellen. Zudem steigere ein verbotswidriges Parken an Parkuhren den schon an sich verkehrsflußhemmenden Parksuchverkehr anderer Kraftfahrzeuge in einer Weise, daß dadurch die Sicherheit des Straßenverkehrs akut gefährdet werde.

In Fortentwicklung dieser Rechtsprechung sieht OVG Hamburg[56] den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit auch dann nicht als verletzt an, wenn ein Kraftfahrzeug abgeschleppt wird, welches die an einer Parkuhr erlaubte Parkzeit um mehr als eine Stunde überschritten hat.

Hier kommt deutlich die auch bei vergleichbaren Entscheidungen anzutreffende Tendenz der obergerichtlichen Rechtsprechung[57] zum Ausdruck, in vorbeugendem Sinne andere Kraftfahrzeugführer von einem möglichen verbotswidrigen Parken abzuhalten.

[55] BVerwG DVBl. 1983, 1066 (= DAR 1983, 398).

[56] DAR 1989, 475.

[57] BVerwG NJW 1990, 931 (= DAR 1990, 191; = NZV 1990, 205); Jahn, Präventiv-polizeiliche Abschleppmaßnahmen bei illegalem Gehwegparken, JuS 1989, 969; Jahn, Negative Vorbildwirkung als Abschleppgrund, NZV 1990, 377.

ERLISCHT DURCH EINEN DREHKNAUF DIE BETRIEBSERLAUBNIS?

Detlef Salentyn

Ein Ausrüstungsstück im Auto gewinnt immer mehr an Beliebtheit, vor allem in Lkw. Es ist der Drehknauf, auch als Lenkhilfe bezeichnet.

Es stellt sich aber dabei die Frage, ob nicht durch das Anbringen solch eines Drehknaufs die BE des Kfz erlischt und somit das zulassungspflichtige Fahrzeug für den öf-