VERBOTSWIDRIGES HALTEN UND PARKEN

Pol.-Kommissar Bernd Huppertz

Räumlicher Geltungsbereich von Haltverbotszeichen

Die Haltverbote verbieten das Halten auf der Fahrbahn[1]. Dies ist der Teil der Straße, der durch seine Baulichkeit erkennbar zur Benutzung durch Fahrzeuge bestimmt und geeignet ist[2]. Allerdings können Zusatzschilder den Geltungsbereich auch auf Seitenstreifen (ZZ 744)[3], Parkstreifen und Parkbuchten[4] ausdehnen oder nur für diese Straßenteile festlegen (ZZ 854 „auf dem Seitenstreifen")[5]. Weitere Regelungen durch Zusatzzeichen sind möglich, die Aufzählung insofern nicht abschließend[6].

Nach § 41 II Nr. 8a StVO ist der räumliche Geltungsbereich der Haltverbote auf die jeweilige Straßenseite beschränkt.

Die Haltverbote beginnen mit dem ersten Zeichen, und zwar dort, wo das Schild steht. Der Anfang der Verbotsstrecke kann durch einen zur Fahrbahn weisenden waagerechten Pfeil im Schild gekennzeichnet sein (§ 41 II 8c StVO). Der Beginn der Wirksamkeit der Haltverbotsstrecke kann aber nicht durch entsprechende Pfeile vorverlegt werden[7]. Der Grundsatz der absoluten Klarheit, Eindeutigkeit und leichten Verständlichkeit straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften und Anordnungen läßt es nicht zu, ihm im Wege extensiver Auslegung eine weitergehende Bedeutung beizumessen[8]. Auf das Schild am Beginn der Verbotsstrecke kann nicht ver-

[1] OLG Hamburg DAR 1976, 305; Bouska DAR 1972, 260.
[2] BGH VRS 17, 249.
[3] OLG Hamburg VRS 48, 297.
[4] BayObLG VRS 45, 141.
[5] vgl. Hauser, Das eingeschränkte Haltverbot; in : VD 1990, 4 (5).
[6] zur möglichen Verwendung weiterer Zusatzzeichen: VKBl. 1971, 163.
[7] OLG Düsseldorf VM 1973, 24; BVerwG VRS 49, 306; so auch bereits OLG Celle VRS 26, 74; Hauser, a. a. O., S. 5.
[8] so auch OLG Köln VRS 36, 462.

zichtet werden: es genügt daher nicht, daß der Beginn mit weißem Endpfeil erst am Ende der Verbotsstrecke angebracht ist[9].

Die Haltverbote enden dabei an der nächsten Kreuzung oder Einmündung.

Unter Kreuzung sind die Schnittflächen zweier oder mehrerer sich schneidender Fahrbahnen verschiedener Straßen, die sich jenseits, u. U. auch seitlich versetzt, fortsetzen, zu verstehen[10].

Dagegen wird unter einer Einmündung jedes Zusammentreffen von Straßen mit nur einer Fortsetzung verstanden[11].

Während ersterer Fall kaum Probleme aufwirft, verdient, da es auf die Verkehrsbedeutung oder Breite der Einmündung nicht ankommen soll, der zweite Fall eine genauere Betrachtung: Bei einer Einmündung handelt es sich grundsätzlich um eine dem Fahrverkehr gewidmete Straße; ein nur dem Fußgängerverkehr gewidmeter Bereich scheidet aus[12]. Nach der Neufassung des § 10 StVO[13] fällt jetzt auch das Ausfahren aus einem Fußgängerbereich (VZ 242, 243) oder einem verkehrsberuhigten Bereich (VZ 325, 326) unter die Regeln des Einfahrens und Anfahrens des § 10 StVO.

Ein Problem stellen dabei sog. „überführte" Straßen dar. Solcherart Straßen werden zumeist unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsberuhigung über abgesenkte Bordsteine geführt. Dabei können zeitweise Schwierigkeiten entstehen, derartige Einmündungen von Grundstücksausfahrten zu unterscheiden. Ob eine Einmündung eine „Straße" oder eine Ausfahrt ist, hängt ausschließlich von den sich bietenden baulichen Verhältnissen, also vom äußeren Erscheinungsbild ab[14]. In einer Entscheidung des BayObLG[15] wurde jedoch festgestellt, daß dies die Vorfahrtregel nicht außer Kraft setzt: Mithin endet an einer solchen Einmündung der Geltungsbereich der Haltverbote. Dies ist nach der Neufassung des § 10 StVO jedoch teilweise überholt: erfolgt die Einfahrt – auch aus einer nach § 8 I 1. StVO bevorrechtigten Straße – über einen abgesenkten Bordstein, gilt stets § 10 S. 1 StVO[16]. Dies ändert aber nach wie vor nichts an der räumlichen Geltung der Haltverbote nur bis zur nächsten Kreuzung oder Einmündung[17].

Zeitlicher Geltungsbereich von Haltverbotszeichen

Neben dem räumlichen Geltungsbereich können die Haltverbote auch zeitlich eingeschränkt bzw. aufgehoben werden. Darauf weist bereits die VwV zu VZ 283 hin: „Wo es die Flüssigkeit starken Verkehrs oder das Bedürfnis des öffentlichen Personennahverkehrs erfordert, kommt ein Haltverbot durch VZ 283 mit tageszeitlicher Beschränkung in Frage. Das kann etwa auf die Zeiten des Spitzenverkehrs, z.B. 7 bis 9 Uhr (ZZ 704) beschränkt werden. Bei unterschiedlicher Stärke der beiderseitigen Verkehrsströme am Morgen und am Abend kommen auch Haltverbote morgens für die eine, nachmittags für die andere Richtung in Betracht. Auch wochentägliche Beschränkungen wie Di, Do, Sa, 6 bis 8 Uhr (ZZ 720 a) oder werktags[18] 18 bis 19 Uhr (ZZ 721) sind zulässig.

[9] KG VRS 47, 313.

[10] Jagusch/Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 31. Aufl. [1991], Rz. 32 zu § 8 StVO; Mülhaus/Janiszweski, StVO, 12. Aufl. [1990], Rz. 4 zu § 8 StVO.

[11] Jagusch/Hentschel, a. a. O., Rz. 33 zu § 8 StVO; Mülhaus/Janiszweski, a. a. O., Rz. 5 zu § 8 StVO.

[12] BayObLG StVE § 8 Nr. 12.

[13] geändert durch 9. ÄndVO StVO vom 22. 3. 1988, VkBl. 1988, 221.

[14] LG Bonn DAR 1991, 189.

[15] NZV 1988, 154.

[16] Mülhaus/Janiszweski, a. a. O., Rz. 42 zu § 10 StVO.

[17] Mülhaus/Janiszweski, a. a. O., Rz. 30a zu § 12 StVO.

[18] zum Begriff „werktags" vgl. OLG Hamburg VRS 66, 379, welches alle Wochentage außer Sonntag darunter versteht.

Sonstige Beschränkungen, wie Be- und Entladen 7 bis 9 Uhr erlaubt, sind bei VZ 283 unzulässig, was jedoch zeitliche Beschränkungen des eingeschränkten Haltverbots nach VZ 286 nicht ausschließt[19].

Mobile Verkehrszeichen

Das absolute Haltverbot kann auch zum Schutz von Bauarbeiten im öffentlichen Straßenverkehr angeordnet werden. Dabei wird vielfach mit mobilen Verkehrszeichen gearbeitet, welche von den Baufirmen in Ausführung straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen (amtlich genehmigter Verkehrszeichenplan) aufgestellt werden. Dabei unterlaufen häufig Fehler: Die Verkehrszeichen werden nicht an der richtigen Stelle, seitenverkehrt oder auf dem Kopf stehend oder auch für den Verkehrsteilnehmer nicht sichtbar aufgestellt oder angebracht. Diesem Umstand tragen die Gerichte bei der Frage nach der Gültigkeit derart mangelhaft aufgestellter Verkehszeichen Rechnung. Dabei werden an den betreffenden Verkehrsteilnehmer erhöhte Anforderungen gestellt. Danach ist der Fahrer verpflichtet, sich über den Geltungsraum eines mobilen Verkehrszeichens zu informieren. Dies gilt selbst dann, wenn das Verkehrszeichen von (böswilligen) Passanten umgedreht wurde und seine Anordnung von der Fahrbahnseite aus nicht mehr sichtbar ist[20].

Das darf allerdings nicht absolut gesetzt werden. Aus dem Gebot, Verkehrszeichen deutlich sichtbar anzubringen[21], folgt, daß die Einhaltung dieser Forderung auch überwacht werden muß. Dies gilt insbesondere bei mobilen Verkehrszeichen, wie sie bei Baustellen in aller Regel Verwendung finden[22].

Ein weiteres Problem ergibt sich aus der nicht rechtzeitigen Aufstellung der Verkehrszeichen. Zwar ist anerkannt, daß sich jeder Verkehrsteilnehmer jederzeit neu informieren muß und somit auch bei plötzlicher Neubeschilderung ein Vertrauensgrundsatz, bestehende Anordnungen behielten Gültigkeit für immer, nicht gibt[23], jedoch sollte im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs und der Akzeptanz straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften ein gewisser zeitlicher Vorlauf eingehalten werden. Dies kann durch rechtzeitige Aufstellung des Verkehrszeichens bei Anbringung entsprechender Zusatzzeichen, welche das Datum des Beginns festlegen, geschehen.

Das absolute Haltverbot (VZ 283)

VZ 283 verbietet jedes Halten auf der Fahrbahn. Darunter ist auch kürzestes Halten zu verstehen[24].

Halten ist nach der Definition der VwV zu § 12 I StVO jede gewollte Fahrtunterbrechung, die nicht durch die Verkehrslage oder eine Anordnung (§§ 36, 37, 38, 41 StVO) veranlaßt ist. Ein Anhaltenmüssen oder Liegenbleiben wegen wirklicher oder vermeintlicher Betriebsstörung fällt, da nicht gewollt, nicht darunter. Jedoch stellt dies spätestens dann ein ordnungswidriges Halten dar, sobald eine Pannenbehebung möglich ist oder möglich gewesen wäre[25].

[19] s. VwV zu VZ 286.

[20] VG München DAR 1990, 193; a. A. OLG Hamm VRS 40, 153; a. A. Bouska, StVO, 13. Aufl. [1991], Rz. 2 zu § 39 StVO.

[21] BGH VR 65, 1096; BGHSt 11, 7.

[22] Jagusch/Hentschel, a. a. O., Rz. 32 zu § 39 StVO.

[23] VG Karlsruhe DAR 1990, 192; von Mallinckrodt, Aktuelle Rechtsfragen beim Abschleppen von Fahrzeugen als polizeiliche Maßnahme, Die Polizei 1983, 389 (390).

[24] Jagusch/Hentschel, a. a. O., Rz. 29 zu § 123 StVO.

[25] OLG Frankfurt NJW 1988, 1803.

Das eingeschränkte Haltverbot (VZ 286)

Das eingeschränkte Haltverbot ist eigentlich ein Parkverbot, denn es untersagt Halten auf der Fahrbahn über drei Minuten[26]. Nach § 12 II StVO parkt immer, wer das Fahrzeug verläßt, d. h. sich in einer Weise entfernt, daß er nicht die Verkehrslage im Auge behalten kann und auch keinen Vertreter zurückläßt[27]. Verbleibt allerdings der ausgestiegene Fahrer abfahrbereit beim Fahrzeug, so wird das Halten erst nach Ablauf von drei Minuten zum Parken[28].

Auf diesen so definierten Parkbegriff kommt es aber bei VZ 286 nicht an. § 41 II 8. StVO erlaubt ein Halten bis zu drei Minuten. Auf den Zweck des Haltens kommt es dabei ebensowenig an wie auf die Tatsache, ob sich der Fahrer von seinem Fahrzeug entfernt oder nicht, solange sich dieser Vorgang nicht länger als drei Minuten hinzieht[29]. Diese besondere Form des Haltens erlaubt also beispielsweise eine kurzzeitige Nachfrage nach einem Hotelzimmer, den Kauf einer Zeitung an einem Kiosk, Befragen ortskundiger Verkehrsteilnehmer, auch wenn damit ein Verlassen des Fahrzeugs verbunden ist. Bouska[30] spricht in diesem Zusammenhang von einer Mini-Kurzpark-Möglichkeit.

Daneben gestattet die Vorschrift noch das sogenannte zweckgebundene Halten. Darunter fällt das Ein- oder Aussteigen ebenso wie das Be- oder Entladen. .

Nach allgemeiner Rechtsauffassung[31] darf dieser Vorgang auch länger als drei Minuten dauern[32]; 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[33].

Zum eigentlichen Ein- oder Aussteigen gehören auch Nebenverrichtungen, solange sie nicht alleiniger Zweck des Haltens/Parkens sind[34]. 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[35].

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 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[36]. Die obergerichtliche Rechtsprechung lehnt in diesem Zusammenhang ein erlaubtes Halten immer dann ab, wenn es länger als acht[37] bzw. zehn Minuten[38] dauert. Je stärker der übrige Verkehr durch das haltende Fahrzeug beeinträchtigt ist, desto eher ist vom Fahrzeugführer zu verlangen, daß er von einem (weiteren) Zuwarten Abstand nimmt[39].

Der Begriff „Be- oder Entladen" korrespondiert hier mit dem in § 13 III 2. StVO verwendeten Terminus. Mithin entfällt die Zeitgrenze[40], 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- oder Gewerbebetriebes notwendige Warenlieferantenverkehr[41].

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[42]. 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[43]. Regelmäßig gilt ein objektiver Maßstab, der sich nach der allgemeinen Verkehrsanschauung richtet[44]. 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- oder Entladen dar[45].

Andererseits fällt aber das mitunter recht zeitaufwendige Beladen eines Möbeltransportzuges mit Umzugsgut unter den Begriff des Be- oder Entladens[46].

Der Begriff des Be- oder Entladens umfaßt auch Nebenverrichtungen, die aufgrund 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[47]. Der sachlich nötige Zeitaufwand hängt von Art und Gewicht des Gutes ab und muß dem üblichen entsprechen.[48]. In der Literatur wird als nicht mehr gerechtfertigter Zeitaufwand eine Zeitspanne von ca. 15 bis 20 Minuten angesehen[49].

Darunter fallen auch Empfang und Bezahlung gelieferter Ware, Tausch von Behältern gegen Leergut, der Abschluß eines Kaufvertrages[50] sowie das Verbringen schwer beweglicher Güter an den endgültigen Abstellplatz nach dem eigentlichen Ent-

[26] Jagusch/Hentschel, a. a. O., Rz. 30 zu § 12 StVO.

[27] Mülhaus/Janiszweski, a. a. O., Rz. 5 zu § 12 StvO; KG VRS 59, 228; OLG Celle DAR 1987, 60.

[28] BayObLG VRS 51, 459.

[29] Hauser, a. a. O., S. 6

[30] StVO, Kap. 3, S. 141, Fn. 2.

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

[32] 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).

[33] 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 zulassig an.

[34] Mülhaus/Janiszweski, a. a. O., Rz. 36 zu § 12 StVO.

[35] Hauser, a. a. O., S. 106.

[36] BayObLG VRS 57 (1979), 140 (141), der Senat hält zehn Minuten Wartezeit für angemessen.

[37] OLG Hamm VRS 29, 235 (Abholen von ankommenden Bahreisenden vom Bahnhof).

[38] OLG Hamm 2 Ss 886/65 (Fahrer entfernt sich mehr als zehn Minuten vom Fahrzeug); OLG Bremen VRS 7, 469 (Taxifahrer wartet mehr als zehn Minuten auf einen Fahrgast).

[39] Hauser, a. a. O., S. 7.

[40] Mülhaus/Janiszweski, a. a. O., Rz. 38 zu § 12 StVO.

[41] KG VRS 62, 65 (66).

[42] Jagusch/Hentschel, a. a. O., Rz. 32 zu § 12 StVO.

[43] OLG Hamm VRS 48, 159 (160).

[44] Mülhaus/Janiszweski, a. a. O., Rz. 37 zu § 12 StVO.

[45] KG VRS 33, 314; OLG Hamm VRS 48, 159; a. A. OLG Köln VRS 21, 381, welches den Schutzzweck in den Vordergrund stellt.

[46] Mülhaus/Janiszweski, a. a. O., Rz. 38 zu § 12 StVO.

[47] BayObLG VRS 32 (1966), 59.

[48] Jagusch/Hentschel, a. a. O., Rz. 33 zu § 12 StVO.

laden[51]. 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[52]. Die Entscheidung, ob es sich um eine zulässige Nebenverrichtung handelt, kann das Gericht nur unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls fällen.

Besondere Bestimmungen für das Gebiet der ehemaligen DDR

Nach Anlage I Kapitel XI B III Nr. 14 b zum Einigungsvertrag[53] bleiben die neben den §§ 39 bis 43 StVO geregelten Verkehrszeichen der Anlage 2 der StVO-DDR[54] gültig, die in ihrer Ausführung dem Sinn der in §§ 39 bis 43 geregelten Verkehrszeichen entsprechen. Es gelten die Bestimmungen der §§ 39 bis 43. Die bis zum Wirksamwerden des Beitritts aufgestellten Verkehrszeichen gemäß Anlage 2 zur StVO-DDR, die nicht in den §§ 39 bis 43 geregelt sind, bleiben mit hinweisendem Charakter gültig.

Alle im Gebiet der ehemaligen DDR stehenden Verkehrszeichen, die in ihrem Erscheinungsbild den in den §§ 39 bis 43 StVO geregelten Zeichen entsprechen (also identisch sind), gelten also fort[55] mit der Maßgabe, daß nunmehr die den Verkehrszeichen zugeordnete rechtliche Bedeutung der StVO gilt.

So verhält es sich auch bei Bild 224 StVO-DDR (= VZ 283) und Bild 225 StVO-DDR (= VZ 286).

Während die Bild 224 StVO-DDR zugeordnete rechtliche Bedeutung identisch mit der des VZ 283 ist, hat das Bild 225 StVO-DDR („Parkverbot") nunmehr die Bedeutung des „eingeschränkten Haltverbots[56].

Daneben kannte die StVO-DDR noch den ruhenden Verkehr regelnde Fahrbahnmarkierungen, wie Bild 517 (Vorschriftszeichen auf Verkehrsflächen, Halt- bzw. Parkverbot auf den markierten Flächen), Bild 518 (durchgehende gelbe Linie am Fahrbahnrand) und Bild 519 (unterbrochene gelbe Linie am Fahrbahnrand), welche das Halten, bzw. das Parken untersagten. Auch diese Zeichen bleiben nach den vorgenannten Bestimmungen des Einigungsvertrages, allerdings mit nur hinweisendem Charakter, gültig. Die Anordnung, auf solcherart markierten Flächen nicht mehr halten bzw. parken zu dürfen, ergibt sich also nicht mehr aus diesen Zeichen alleine, sondern nur dann, wenn ein entsprechendes Verkehrszeichen (wie etwa VZ 283, 286) zusätzlich vorhanden ist[57].

[49] 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 mehrerer Empfänger vom gleichen Parkplatz aus erlaubt sein (BayObLG VM 66, 144 (zitiert bei Mülhaus/Janiszweski, a. a. O., Rz. 38 zu § 12 StVO.

[50] Mülhaus/Janiszweski, a. a. O., Rz. 39 zu § 12 StVO.

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

[52] Mülhaus/Janiszweski, 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.

[53] BGBl. 1990 II S. 907 ff.

[54] idF vom 9. 9. 1986 (GBl. [DDR] I Nr. 31 S. 417).

[55] Bouska, StVO, Rz. 18 zu Kap. 3b; Bouska, Einigungsvertrag und StVO, DAR 1991, 161 (162).

[56] ebd.

[57] Bouska, Einigungsvertrag und StVO, DAR 1991, 161 (163).

Polizeirechtliche Aspekte

Gemäß VwV zu VZ 283 kommt ein Haltverbot durch VZ 283 immer da in Betracht, wo die Verkehrssicherheit beeinträchtigt ist. In den Fällen wochentäglicher, tageszeitlicher oder sonstiger Beschränkung ist die Flüssigkeit starken Verkehrs ausschlaggebendes Argument für die Einrichtung der Haltverbotszone.

Das absolute Haltverbot gemäß VZ 283 dient sowohl dem Schutz der die Fahrbahn überquerenden Fußgänger[58] als auch der Verhinderung von Auffahrunfällen[59], dem Schutz in bzw. aus Grundstücksausfahrten ein- und ausfahrender Fahrzeugführer[60] sowie iVm dem Zusatzschild Bauarbeiten des in den Arbeiten behinderten Bauunternehmers[61].

Mit der Einrichtung einer entsprechenden Haltverbotszone kann auch der Zweck verfolgt werden, die Funktionsfähigkeit der Polizei oder anderer Hilfs- und Rettungsdienste sicherzustellen. So entschied VG Stuttgart[62], daß durch die unbefugte Inanspruchnahme eines für Einsatzfahrzeuge der Polizei durch das ZZ „Einsatzfahrzeuge der Polizei frei" reservierten Parkplatzes die Funktionsfähigkeit der Polizei, insbesondere die jederzeitige Einsatzbereitschaft ihrer Fahrzeuge, gefährdet wird. Dies rechtfertige ein sofortiges Abschleppen selbst dann, wenn zum entscheidungserheblichen Zeitpunkt nicht alle reservierten Parkplätze besetzt sind[63]. Auch kann damit beabsichtigt werden, im Rahmen des Objektschutzes gefährdete Gebäude und Einrichtungen zu schützen. In einem solchen Fall bedarf es aber eindeutiger Beschilderung[64].

Aufgrund dieser Prämisse ergibt sich die Notwendigkeit des sofortigen Abschleppens. Die Eingriffsermächtigung ergibt sich jedoch nicht aus straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften, sondern aus den einschlägigen landesrechtlichen Bestimmungen der jeweiligen Polizeigesetze[65] (im folgenden wird auf das Polizeigesetz des Landes Nordrhein-Westfalen abgestellt[66]).

Es kann dahingestellt bleiben, ob als Eingriffsnorm die Generalermächtigung des § 8 I PolG/NW oder § 43 Nr. 1 PolG/NW in Anwendung gebracht wird. In beiden Fällen muß zumindest eine konkrete Gefahr (im Falle des § 43 Nr. 1 PolG/NW eine gegenwärtige Gefahr) vorliegen.

Rechtsprechung[67] und Literatur[68] gehen dabei unter Hinweis auf den sich aus § 44 PolG/NW ergebenden amtlichen Verwahrungsanspruch ganz überwiegend von der Anwendbarkeit der Spezialermächtigung des § 43 Nr. 1 PolG/NW aus, da die Polizei das abgeschleppte Fahrzeug tatsächlich in

[58] BGH NJW 1983, 1326 (= VRS 64, 252; StVE 34 zu § 12 StVO); OLG Köln NJW-RR 1987, 478 (= StVE 54a zu § 12 StVO).

[59] OLG Hamm VR 1978, 470; Bay ObLG VRS 76, 284 (= NZV 1990, 201).

[60] OLG Köln NJW-RR 1987, 478 (= StVE 54a zu § 12 StVO).

[61] LG München NJW 1983, 288; VGH Kassel VM 1978, 8; OVG Koblenz DÖV 1986, 37; a. A. LG Berlin VersR 72, 548; a. A. AG Frankfurt NJW-RR 1990, 730; vgl. auch VG Karlsruhe DAR 1990, 192.

[62] NPA 721, 23.

[63] dem Urteil lag im übrigen ein Verstoß gegen § 41 VZ 286 (eingeschränktes Haltverbot) zugrunde.

[64] a. A. BayVGH NVwZ 1988, 657 (= NZV 1988, 117; DNP 1988, 611; NPA 721, 25).

[65] Bouska, Abschleppen von Kfz auf Veranlassung der Polizei, DAR 1983, 147 (148); vgl. BVerwG VRS 62 [1981], 156.

[66] idF vom 24. 2. 1990 (GV. NW S. 70).

[67] BayObLG NJW 1984, 2962 (2963); VGH Kassel NVwZ 1988, 656.

[68] Samper/Honnaker, PAG, 14. Aufl. [1987], S. 239; Wager, AK-PolG; § 30, Rz. 23 mwN; Schwabe, Rechtsfragen zum Abschleppen verbotswidrig abgestellter Fahrzeuge, NJW 1983, 372 mwN; Heise/Tegtmeyer, PolG/NW, 7. Aufl. [1990], Rz. 10 zu § 43 PolG/NW.

ihren Gewahrsam bringt, auch wenn dies nicht das von vornherein gewünschte Ziel ist[69].

Gemäß § 43 Nr. 1 PolG/NW bedarf es einer Gefahrenlage, die immer dann vorliegt, wenn durch ein verbotswidrig abgestelltes Fahrzeug der gegenwärtige oder unmittelbar bevorstehende Fußgänger- oder Fahrzeugverkehr gefährdet oder erheblich behindert oder mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit gefährdet oder behindert wird. Zur Bejahung der Gefährdung (Behinderung) der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs ist es nicht erforderlich, daß durch das im absoluten Haltverbot abgestellte Fahrzeug nachweisbar konkret ein anderer gefährdet worden ist. Die Rechtsprechung hat die Eingriffsvoraussetzungen, unter denen ein Abschleppen angezeigt ist, immer wieder gesenkt; letztlich genügt, wie im Falle des Gehwegparkens[70], der reine Normvorstoß. Bei keiner anderen Norm hat der Gesetzgeber so auf die Gefährdung der Verkehrssicherheit im Falle verbotswidrigen Haltens/Parkens hingewiesen wie bei VZ 283 (vgl. VwV zu § 12 I StVO). Dabei kann im allgemeinen davon ausgegangen werden, daß bei einem im absoluten Haltverbot abgestellten Kfz die gegenwärtige Gefahr stets begründet werden kann[71].
Dies gilt auch dann, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht gegenwärtig beeinträchtigt ist[72].

Drei Entscheidungen aus dem Jahre 1990 unterstreichen diesen Trend zu immer restriktiverer Auslegung:

VGH Mannheim begründet das Abschleppen mit dem generalpräventiv begründeten Interesse daran, daß andere Kraftfahrer von verbotswidrigem Halten/Parken im uneingeschränkten Haltverbot abgehalten werden[73].

Mit gleichem Tenor urteilt OVG Münster[74], daß ein Abschleppen auch dann regelmäßig angezeigt ist, wenn der Zweck der Maßnahme allein in der Beseitigung des im verbotswidrigen Halten/Parken begründeten Rechtsverstoßes liegt. Schließlich, so VGH Kassel[75], dient die Abschleppmaßnahme dem Zweck, dem absoluten Haltverbot tatsächlich Wirksamkeit zu verschaffen, um Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs zu begegnen, die in absoluten Haltverbotszonen typischerweise mit gewisser Wahrscheinlichkeit entstehen.

Die Frage der Zulässigkeit des Abschleppens von verbotswidrig im eingeschränkten Haltverbot abgestellten Fahrzeugen wird in der Literatur nicht diskutiert. In der Praxis gibt es dafür auch wenig Raum, da kurze Haltvorgänge bis zu drei Minuten generell erlaubt sind und, soweit zweckgebundenes Halten vorliegt, auch längere Zeitspannen möglich sind (erinnert sei hier nur an das [erlaubte] Entladen eines Möbeltransporters). Es macht keinen Sinn, ein verbotswidrig abgestelltes Fahrzeug abzuschleppen, wenn wenige Meter davon entfernt die Behinderung durch ein anderes erlaubterweise haltendes Fahrzeug bestehen bleibt.

Die Frage wird jedoch neu aufzugreifen sein, wenn von dem (erlaubterweise) haltenden Fahrzeug eine konkrete Gefährdung des übrigen Verkehrs ausgeht. Hier ist eine Abwägung der konkurrierenden Vorschriften vorzunehmen.

[69] Verfasser, Abschleppen verbotswidrig abgestellter Kfz durch die Polizei, Die Polizei 1989, 280.

[70] AG Würzburg NVwZ-RR 1989, 138; BayVGH DAR 1989, 154 (= NVwZ-RR 1989, 297); vgl. Jahn, Präventiv-polizeiliche Maßnahmen bei illegalem Gehwegparken, JuS 1989, 969.

[71] VGH Mannheim NZV 1990, 286 f. (Anm. Jahn).

[72] VGH Mannheim NZV 1990, 286.

[73] zust. Jahn NZV 1990, 287.

[74] NZV 1990, 407.

[75] NZV 1990, 408.