

Verbotswidriges Halten und Parken in Fußgängerzonen und die Möglichkeiten polizei- rechtlichen Abschleppens

A. Verkehrsrechtliche Aspekte

I. Rechtscharakter der Fußgängerzone

1. Rechtsnorm

Fußgängerzonen sind Gehwege und Gehwegbereiche mit zeitlich und sachlich beschränktem Anlieger- und Lieferverkehr). Die Rechtsgrundlage zur Schaffung von Fußgängerzonen liefert § 6 I Nr. 15 StVG i.V.m. § 45 I b Nr. 3 StVO.

§ 6 I Nr. 15 StVG: Der Bundesminister für Verkehr erläßt mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften über die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen und die Beschränkungen oder Verbote des Fahrzeugverkehrs zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit in diesen Bereichen, zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen und zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

§ 45 I b Nr. 3 StVO: Die Straßenverkehrsbehörden treffen die notwendigen Anordnungen zur Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen.

Neben wirtschaftlichen Interessen anliegender Kaufhäuser sowie der Kommunen treten in den letzten Jahren immer mehr Gesichtspunkte der Verbesserung der Lebensqualität und des öffentlichen Lebensraumes²⁾ in den Vordergrund:

„Fußgängerbereiche dienen vorwiegend der Förderung des geschäftlichen, kulturellen und geselligen Lebens in der Stadt sowie der Erhaltung historischer Stadtkerne und des freien Anblicks sehenswerter Gebäude. Bei der Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche steht im Vordergrund die Verbesserung der Qualität des Wohnens in der Stadt, insbesondere durch eine auf die Bedürfnisse der Menschen nach Ruhe, Erholung und Kommunikation abgestellte Verkehrsregelung und Gestaltung des Straßenraumes. Sie kommt nicht nur in den ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebieten in Betracht, sondern ebenso in Gebieten mit gemischter baulicher Nutzung und in zentralen Einkaufsbereichen, um auch diese Gebiete als Wohnquartiere zu erhalten und attraktiv zu machen“³⁾.

Vor dem Hintergrund dieser Überlegungen handelt es sich bei der Fußgängerzone um einen Gehweg besonderer Qualität. Fußgängerzonen stehen also nur Fußgängern offen (Fahrräder dürfen geführt werden, außerdem ist die Benutzung mit den sog. besonderen Fortbewegungsmitteln nach § 24 StVO einschließlich der Krankenfahrstühle erlaubt); alle anderen Verkehrsarten sind ausgeschlossen. Eine Benutzung durch sie ist lediglich im Rahmen der zeitlich und sachlich gestatteten Sondernutzung erlaubt.

Die Benutzung durch andere Verkehrsteilnehmer stellt sich jedoch nur dann als Ordnungswidrigkeit dar, wenn die Straße entweder

a) nach Wegerecht, sei es ursprünglich oder nach erfolgter Teilentwidmung, ausschließlich dem Fußgängerverkehr gewidmet und dies mit Rücksicht auf die äußere Gestaltung des Straßenbereichs ohne weiteres erkennbar ist,

oder

b) nach Straßenverkehrsrecht als für die ausschließliche Benutzung durch Fußgänger bestimmt gekennzeichnet ist, was im Rahmen des nach § 45 StVO Zulässigen durch das Aufstellen von VZ 241 zu § 41 StVO („Fußgänger“) oder von VZ 250 zu § 41 StVO („Verbot für Fahrzeuge aller Art“) ohne Ausnahmen zulassende Zusatzschilder geschehen kann“⁴⁾.

Im Wege der 9. ÄnderungsVO zur StVO⁵⁾ wurde das VZ 242 (Fußgängerbereich; § 41 I 5. StVO) eingeführt. Hierdurch wird der so beschilderte Bereich ebenfalls als ausschließlich für Fußgänger bestimmter Sonderweg ausgewiesen.

Soweit die zur Fußgängerzone ausgebaute Straße durch beschränkte Widmung oder Teileinziehung (je nachdem, ob eine noch nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmete Fläche oder eine bereits bestehende Straße nachträglich als Fußgängerbereich eingerichtet werden soll⁶⁾ zu einem beschränkt öffentlichen Weg abgestuft worden ist, bedarf es keiner (zusätzlichen) Beschilderung i.S.d. StVO.

Soweit die Fußgängerzone durch VZ 241 („Fußgänger“), VZ 250 („Verbot für Fahrzeuge aller Art“) oder VZ 242 („Fußgängerzo-

ne“) entsprechend als solche gekennzeichnet ist, wird damit im Gewand der dem Publikum vertrauten Straßenverkehrsschilder auf die straßen- und wegerechtlichen Beschränkungen des Gemeingebrauchs in der Fußgängerzone hingewiesen, nicht jedoch eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung kenntlich gemacht“⁷⁾.

Das kann dazu führen, daß dem Fahrzeugführer die Existenz einer Fußgängerzone wenn nicht verborgen, so doch zumindest zweifelhaft bleibt. Dennoch führt der Bay. VGH⁸⁾ in seiner Entscheidung weiter aus, daß es *nicht* auf die bauliche Ausgestaltung der jeweiligen Straße ankomme und vielmehr mit Widmungsbeschränkungen immer gerechnet werden müsse. Zuwiderhandlungen begründen eine Ordnungswidrigkeit gegen einschlägige Stadtverordnungen (im hier entschiedenen Fall gegen die Altstadt-Fußgängerbereich-Satzung der Stadt München).

Dies steht im Widerspruch zu der oben zitierten Entscheidung des OLG Celle⁹⁾, wonach die äußere Gestaltung des Straßenbereichs ohne weiteres eine Fußgängerzone erkennen lassen muß. Dieser Sichtweise ist aus Gründen der Rechtssicherheit der Vorzug zu geben: ist eine Fußgängerzone nicht ohne weiteres als solche zu erkennen (was zweifelsohne ein absoluter Ausnahmefall sein dürfte), sollte in jedem Fall eine eindeutige Beschilderung für Klarheit sorgen.

II. Straßenverkehrsrechtliche Kenntlichmachung der Fußgängerzone

1. Überblick

Im Falle einer nach straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen als für die ausschließliche Benutzung durch Fußgänger kenntlich gemachten Fußgängerzone, ist eine eindeutige Beschilderung obligatorisch. Dabei kann bei der Verwendung von VZ 241 („Fußgänger“), VZ 250 („Verbot für Fahrzeuge aller Art“), sowie durch VZ 242 („Fußgängerbereich“) durch entsprechende Zusatzschilder ein zeitlich und sachlich beschränkter Fahrverkehr, insbesondere Anlieger- und Lieferverkehr, zugelassen sein. Bei der Verwendung von VZ 241 („Fußgänger“) ist eine Benutzung der so beschilderten Straße durch andere Verkehrsteilnehmer insgesamt verboten; VZ 250 („Verbot für Fahrzeuge aller Art“) erstreckt sich als „Verkehrsverbot“ (was nach der Definition

aller Verkehrsarten, also auch den ruhenden Verkehr meint) auch bei zeitlicher Beschränkung auf den Fahrverkehr und den ruhenden Verkehr¹⁹⁾. Das bedeutet, daß der Fahrzeugverkehr (bei zeitlicher Beschränkung) in die Sperrzone einfahren darf, daß aber die Fahrzeuge zu Beginn der allgemeinen Sperrfrist die Sperrzone wieder verlassen haben müssen¹¹⁾. Ob das durch VZ 242 postulierte Benutzungsverbot sich ausschließlich an den fahrenden oder auch an den ruhenden Verkehr richtet, ist in der StVO nicht ausdrücklich angesprochen worden. Auch das Schrifttum und die Erläuterungen zur 9. Änderungs-Verordnung zur StVO¹²⁾ geben darüber keinen Aufschluß. Eine sinnentsprechende Auslegung zu VZ 250 ergibt jedoch, daß das Parken außerhalb der zugelassenen Zeiten nicht statthaft ist¹³⁾. Der Zweck des Fußgängerbereichs würde in erheblichem Maße beeinträchtigt werden, wenn die Regelung so auszulegen wäre, daß möglicherweise sogar eine Anzahl Anlieger dazu übergehen könnte, ihre Fahrzeuge während eines für den Fahrverkehr zugelassenen Zeitraums in den Fußgängerbereich einzufahren und dort über den Zeitraum hinaus abzustellen¹⁴⁾. Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschriften begründen dann eine Ordnungswidrigkeit entgegen §§ 12 IV, 49 StVO.

2. Zusatzzeichen

Bei Verwendung von Zusatzzeichen i.S.d. § 39 StVO ist zu beachten, daß die StVO diese nicht abschließend aufzählt. Zusatzschilder müssen rechteckig und weiß mit schwarzem Rand sein (§ 39 I Satz 2). Sie sind dicht unter dem Verkehrszeichen angebracht (§ 39 I Satz 3). Bei Anbringung von 2 oder 3 Verkehrszeichen an einem Pfosten bezieht sich das Zusatzschild nur auf das unmittelbar darüber befindliche Verkehrszeichen¹⁵⁾. Sie können beliebige Anordnungen durch Zeichen und/oder Aufschriften enthalten. Die Texte der in der StVO enthaltenen Muster können sinngemäß abgeändert werden. Sie müssen jedoch hinreichend klar verständlich sein¹⁶⁾. Zusatzschilder können nur allgemeine Beschränkungen der Ge- und Verbote oder allgemeine Ausnahmen von dem Verkehrszeichen enthalten, zu dem sie gehören (§ 41 II Satz 5). Je nach Ausgestaltung der Zeichen wird in bezug auf die die Fußgängerzone betreffenden Regelungen eine zeitlich und/oder sachlich unterschiedliche Sondernutzung zugelassen.

3. Lieferverkehr

Das Zusatzschild 850 („Lieferverkehr frei“) gestattet nur den Transport von Waren zu und von den in gesperrten Bereich liegenden Geschäften im Rahmen der Geschäftsausübung. Die Vorschrift ist eng auszulegen: der Lieferverkehr muß die Fußgängerzone nach Erreichen des Zweckes auf dem kürzesten Weg wieder verlassen¹⁷⁾. Der Begriff „Lieferverkehr“ ist weder in straßenverkehrsrechtlichen noch in sonstigen gesetzlichen Bestimmungen erläutert. Er ist jedoch allgemein verständlich i.S.d. der Forderungen aus § 39 StVO als stichwortartige Bezeichnung des zur Führung und Aufrechterhaltung eines Geschäfts- oder Gewerbebetriebes erforderlichen Warenlie-

ferantenverkehrs¹⁸⁾. Danach wird beim Lieferverkehr eine Mehrzahl von Gegenständen an verschiedene Empfänger ausgeliefert, und das Fahrzeug dient in erster Linie der Durchführung und Beschleunigung des Warentransportes¹⁹⁾.

Im Gegensatz dazu steht die private Besorgung. Sie stellt vom Wortlaut her allein deshalb keinen Lieferverkehr dar, weil der jeweils Betroffene keine geschäftsmäßige Tätigkeit i.S.v. gewerbsmäßiger Tätigkeit ausübt²⁰⁾. Das Aufstellen eines Fahrzeugs zur Erledigung von Einkäufen und späterem Einladen der gekauften Gegenstände dient nicht dem Beladen. Das dem Beladen vorausgehende Ausschuchen der Waren ist keine zulässige Nebenverrichtung des Beladens²¹⁾.

Daher unterfällt nicht dem Lieferverkehr:

- das Abholen und Bringen von Fahrgästen durch ein Reisebüro²²⁾,
- die Ablieferung von Geld durch einen Bankkunden an eine Bank (hier: die Vorfahrt zu einem Nachtresor)²³⁾,
- der private Transport von Kleidung und Wäsche zur Reinigung²⁴⁾.

4. Anliegerverkehr

Anliegerverkehr kann durch die Verwendung von Zusatzschild 803 („Anlieger frei“) erlaubt sein. Der Text „Anwohner frei“, „Nur für Anlieger“ oder „Anliegerverkehr frei“ umfaßt in seiner Bedeutung das gleiche²⁵⁾.

Anliegerverkehr ist die erlaubte Zufahrt zu Grundstücken mit Zugang zur gesperrten Straße. Dabei zählt zum Anliegerverkehr der Straßenanlieger selbst, als auch der Fahrverkehr derer, die aus irgendeinem Anlaß Anlieger aufsuchen wollen²⁶⁾. Für die Frage der Anliegereigenschaft kommt es nicht entscheidend auf ein Besitzrecht des Betroffenen an. Es genügt vielmehr auch ein Aneignungsrecht, weil dies der Verkehrsan-schauung des Begriffs des Anliegers entspreche. Dabei spielt es auch keine Rolle, daß durch diese Auslegung des Begriffs eventuell ein großer Personenkreis den grundsätzlich gesperrten Weg nutzen kann²⁷⁾. Maßgebend für das (erlaubte) Ein- und Ausfahren muß die gewollte Beziehung zu einem Anlieger- oder Anliegergrundstück sein²⁸⁾. Nach dem Sinn der Ausnahme soll gewährleistet sein, daß dem Anlieger durch das Verkehrsverbot, von dem er ohne Beschränkung befreit sein soll, keine Nachteile entstehen und der Zugang zu seinem Grundstück deshalb unbeschränkt gestattet ist²⁹⁾.

Es liegt auf der Hand, daß eine solche in sich bereits weit gefaßte Ausnahmeregelung, den bestimmungsgemäßen Zweck der Fußgängerzone in einer Weise aushöhlt, daß sie insgesamt unbrauchbar erscheint.

5. Ausnahmeregelungen

Aufgrund § 46 I Nr. 11 StVO kann Schwerbehinderten mit außergewöhnlicher Gehbehinderung sowie Blinden gestattet werden, in Fußgängerzonen, in denen das Be- und Entladen für bestimmte Zeiten freigegeben ist, während der Ladezeiten zu parken³⁰⁾ (VwV § 46 I Nr. 11 StVO, Ziff. I 1 d.).

6. Konkurrenzfragen

Die unterschiedlichen Vorgehensweisen bei der Schaffung von Fußgängerzonen, dieselben entweder im Wege der Widmung oder Teilentwidmung oder im Wege der Anwendung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, ausschließlich für den Fußgängerverkehr freizuhalten, wirft die Frage nach dem Konkurrenzverhältnis der Bestimmungen der StVO und denjenigen der einschlägigen Landes- und Wegegesetze auf.

Die Inanspruchnahme einer Sondernutzung nach den landesrechtlichen Straßen- und Wegegesetzen kann sich jedoch in verfassungskonformer Auslegung nur auf diejenigen Fälle beziehen, die vom Straßenverkehrsrecht nicht erfaßt werden³¹⁾. Die Regelung des Straßenverkehrsrechts hat der Bundesgesetzgeber aufgrund der in Anspruch genommenen Zuständigkeit aus Art. 74 Nr. 22 GG gemäß der Ermächtigung in § 6 StVG durch die StVO und die StVZO vorgenommen. Diese Verordnungen sind auf den gesamten Straßenverkehr anzuwenden und enthalten die ausschließliche Regelung des Straßenverkehrsrechts. Landes- oder Ortsrecht kann daneben keine Geltung beanspruchen³²⁾. Einzig im Falle einer dem Kraftfahrzeugverkehr völlig entwidmeten Straße, greifen landes- oder ortsrechtliche Bestimmungen (vgl. den vom Bay VGH entschiedenen Fall³³⁾.

Parken in Fußgängerzonen stellt einen straßenverkehrsrechtlichen Vorgang dar: Die Fußgängerzone ist zwar dem Kraftfahrzeugverkehr nicht gewidmet, dennoch handelt es sich um öffentlichen Verkehrsraum. Andererseits rechtfertigt dies nicht die Annahme, der Fußgängerzone die Bedeutung eines Gehweges i.S.d. StVO abzuerkennen³⁴⁾.

B. Polizeirechtliche Aspekte

I. Rechtsprechung

Das Verkehrszeichen 241 mit dem Zusatzschild „Fußgängerzone“ stellt einen sofort vollziehbaren Dauerverwaltungsakt i.S.d. Entscheidung des BVerwG³⁵⁾ dar.

In Fußgängerbereichen abgestellte Kraftfahrzeuge dürfen regelmäßig zwangsweise entfernt werden, auch wenn sie keine Verkehrsbeeinträchtigung hervorrufen.

Dieser Leitsatz der Entscheidung des OVG Münster³⁶⁾ basiert auf dem Erfahrungsgrundsatz, daß sich Fußgänger in fahrzeugfreien Zonen unbekümmert und damit unvorsichtiger bewegen und stellt den besonderen Charakter der Fußgängerzone heraus. Nach der Begründung des Senats stellen Kraftfahrzeuge den ungefährteten Aufenthalt von Fußgängern in Frage. Dabei kommt es nicht darauf an, daß Fußgänger tatsächlich behindert oder gefährdet werden oder daran Anstoß nehmen. Allein der Formalverstoß wird als derart große Störung angesehen, daß ein Abschleppen des verbotswidrig abgestellten Fahrzeugs angezeigt ist: Die mit der Einrichtung von Fußgängerzonen verbundene Zielsetzung rechtfertigt Maßnahmen zur Freihaltung und Beseitigung von Störfaktoren bereits, wenn erst dafür Sorge getragen werden soll, daß der Bereich entsprechend seiner

Funktion von den Bürgern angenommen wird³⁷⁾.

In einer Entscheidung des VGH München³⁸⁾ weist das Gericht im Anschluß an die Entscheidung des OVG Münster darauf hin, daß es namentlich beim Ein- und Ausfahren von Fahrzeugen aus der gesperrten Zone zu Gefährdungen kommen kann. Darüber hinaus verursacht ein Kraftfahrzeug belästigenden Lärm und Abgase.

Im Anschluß an die vorgenannten Entscheidungen geht das OVG Koblenz³⁹⁾ noch darüber hinaus, indem es feststellt, daß es nicht darauf ankomme, daß das betreffende Fahrzeug zu einer verhältnismäßig ruhigen Zeit (hier: 22.05 Uhr) an einem fußgängerarmen Ort („Randbereich“) geparkt war; in diesem Fall bestehen für eine geringe Zahl von Fußgängern dieselben Gefahren.

Dagegen bedarf es nach Meinung des OVG Lüneburg⁴⁰⁾ der Feststellung, ob in der jeweiligen Fußgängerzone überhaupt Fußgängerkehr stattfindet. In dem entschiedenen Fall wurde ein verbotswidrig in einer Fußgängerzone geparkter Pkw nachts um 2.00 Uhr abgeschleppt. Nach den Feststellungen des Gerichts fand zum maßgeblichen Zeitpunkt kein Fußgängerkehr statt, der hätte behindert und/oder gefährdet werden können. Diese Sichtweise steht offenbar im Gegensatz zu den vorgenannten Entscheidungen der OVG Münster, München und Koblenz, wonach in Fußgängerbereichen verbotswidrig abgestellte Kfz regelmäßig auch dann abgeschleppt werden dürfen, wenn keine Verkehrsbeeinträchtigungen hervorgerufen werden.

Bei der hier in Rede stehenden Entscheidung muß jedoch berücksichtigt werden, daß zum entscheidungserheblichen Zeitpunkt in der nämlichen Fußgängerzone gemäß Zusatzschild zu § 41 II 5. VZ 241 StVO Anlieferverkehr von 19.00–10.00 Uhr zugelassen war. Der Betroffene verstieß also lediglich gegen diese Zweckbindung. Betrachtet man die Entscheidung vor diesem Hintergrund, ist ihr beizutreten.

Den vorgenannten Entscheidungen steht nicht entgegen, daß dem Fahrzeugverkehr eine zeitlich und/oder sachlich beschränkte Nutzungsmöglichkeit eingeräumt wird. Allerdings bleibt zu prüfen, ob nicht durch eine zu großzügige Vergabe von Ausnahmegenehmigungen i.S.v. § 46 I StVO der beabsichtigte Zweck der Einrichtung einer Fußgängerzone so unterlaufen wird, daß die Funktion der Straße als Fußgängerzone nicht mehr gewährleistet wäre. Die Straßenverkehrsbehörden haben dabei sorgfältig zwischen dem öffentlichen Verkehrsinteresse (der Fußgänger) und den Zufahrtsbedürfnissen der Anlieger abzuwägen⁴¹⁾.

Das kann aber nicht Aufgabe des einschreitenden Polizeibeamten vor Ort sein. Aufgrund der angezeigten Dringlichkeit, die Störung des (erwarteten) Fußgängerverkehrs zu beseitigen, bleibt für eine solch umfangreiche Prüfung, wie auch für eine zeitaufwendige Ermittlung des Fahrers/Halters kein Raum.

Literatur:

1) Jagusch/Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 31. Aufl. 1991, Rz. 29b zu § 2 StVO; OLG Koblenz VRS 57 (1974), 448

- 2) Braun, Dt. Polizei 2/89, S. 17 (19)
- 3) Kodal/Krämer, Straßenrecht, 4. Aufl. 1985, S. 517; Politische Meinungsäußerung auf öffentlichen Wegen und Plätzen, in: DPoI 3/84, S. 9
- 4) OLG Celle VRS 54 (1977), 459
- 5) BGBl. I, S. 405
- 6) Kodal/Krämer, a.a.O., S. 518 Rz. 64
- 7) vgl. VGH München NJW 1984, 2962 (2964)
- 8) ebd.
- 9) VRS 54 (1977), 459
- 10) Jagusch/Hentschel, a.a.O., § 41 StVO zu VZ 250; a.M. BGH EBE 86, 410 (= VD 86, 166)
- 11) so die gleichlautenden Entscheidungen des OLG Hamm VRS 47 (1974), 475; OLG Karlsruhe VRS 54 (1977), 309 (310); BVerwG VRS 62 (1982), 156
- 12) BGBl. I, S. 405
- 13) OLG Oldenburg DAR 1990, 271 (= NZV 1990, 361)
- 14) ebd.
- 15) vgl. BayObLG NZV 1989, 38; BayObLG DAR 1984, 235
- 16) BGHSt 27, 318
- 17) BayObLG NZV 1991, 164 (= VM 1991, 34)
- 18) KG VRS 62, 65 (66)
- 19) BayObLG VRS 32, 59
- 20) a.A. Booß im Anschluß an OVG Lüneburg VM 81, 54 (56)
- 21) OVG Lüneburg, a.a.O.
- 22) OLG Düsseldorf VRS 67, 151
- 23) OVG Lüneburg VM 1981, 54
- 24) KG VRS 62, 65
- 25) BayObLG DAR 1981, 19
- 26) BVerwG NJW 1975, 1528
- 27) OLG Köln VRS 25, 367; vgl. Drosse, Zu den Begriffen „Anliegerverkehr“ (. . .), DAR 1986, 269
- 28) Jagusch/Hentschel, a.a.O., Rz. 248 zu VZ 250 § 41 StVO
- 29) OLG Zweibrücken DAR 1989, 471
- 30) vgl. Hauser, Parkerleichterung für Behinderte, VD 1989, 21 ff.
- 31) vgl. BayObLG VRS 70 (1986), 53 (54)
- 32) ebd.
- 33) Bay VGH NJW 1984, 2962 (2964)
- 34) OLG Koblenz VRS 57 (1979), 448 (449)
- 35) NJW 1978, 656
- 36) VRS 63 (1983), 237 (= NJW 1982, 2277; NPA 721 Bl. 24)
- 37) a.a.O., S. 240.; so auch die weniger beachtete Entscheidung des BVerwG VRS 62 (1982), 156
- 38) NJW 1984, 2962
- 39) NVwZ 1988, 657 (658)
- 40) NVwZ-RR 1989, 647
- 41) OVG Lüneburg NJW 1979, 1422

WACH- UND SICHERHEITSUNTERNEHMEN WERKSCHUTZ- UND SICHERHEITSSCHULE



**1500 professionelle Mitarbeiter
... garantieren Sicherheit europaweit**

wsd Zentrale Verwaltung · 8490 Cham · Postfach 1564
Telefon 0 99 71 / 40 07-0 · Telefax 0 99 71 / 2 07 35

Berichtigung Geschwindigkeiten - PVT 10/91, Seite 333

In der Tabelle 4 Spalte c gilt für die unter Ziffer 2 aufgeführte Fahrzeugart **nicht** die Einschränkung „—mit Fahrgästen, für die keine Sitzplätze zur Verfügung stehen“ (entsprechend § 3 Abs. 3 Nr. 2 c StVO), sondern vom BKatV werden alle Kraftomnibusse mit Fahrgästen erfaßt, gleichgültig ob Sitze zur Verfügung stehen oder nicht.

Weiterhin weisen wir darauf hin, daß sich die Tabelle 1 im Anhang zu Nr. 5 der Anlage des Bußgeldkataloges geändert worden ist (siehe PVT 11/91 Seite 380).

PVT – die
Informationsquelle
für Polizei,
Behörden und
Verwaltung