

Privilegiertes Parken für Einsatzfahrzeuge der Polizei

Einleitung

Zusatzzeichen (ZZ) dienen neben der Festlegung des räumlichen und/oder zeitlichen Geltungsbereichs der Verkehrszeichen auch dazu, Parkflächen für bestimmte Verkehrsarten zu reservieren. Dazu werden die im Verkehrszeichen-Katalog¹ aufgeführten ZZ der Gruppe der sog. „frei“-ZZ (Nr. 1020 – 39) und der sog. beschränkenden ZZ (Nr. 1040 – 59) verwendet. Allerdings ist der zulässige Inhalt der ZZ durch § 39 StVO nicht abschließend geregelt²; die obersten Landesbehörden oder die von ihnen bestimmten Stellen können auch andere ZZ zulassen³. Die textliche und bildliche Ausgestaltung des ZZ ist beliebig, solange es inhaltlich klar, eindeutig und frei von Widersprüchen ist⁴.

Der vorliegende Artikel beleuchtet die Verwendung von ZZ zur Freihaltung von Parkflächen für Einsatzfahrzeuge der Polizei⁵ vor Polizeidienststellen unter den Prämissen der einschlägigen Verbotsnormen einschließlich ihrer Verwaltungsvorschriften. Der Autor kommt dabei zu dem Ergebnis, daß diese häufig falsch angewendet werden und letztlich lediglich die Beschilderung mit VZ 314 ZZ „Einsatzfahrzeuge der Polizei“ rechtlich unbedenklich anzuwenden ist.

1. Beschilderung durch VZ 283

Nach § 12 I Nr. 6a StVO ist das Halten unzulässig, soweit es durch VZ 283 verboten ist. Nach § 41 II Nr. 8 StVO verbietet VZ 283 das Halten auf der Fahrbahn⁶. Damit ist der für den Fahrzeugverkehr bestimmte Teil der Straße gemeint⁷. Nicht davon erfaßt werden Sonderwege (z.B. Geh- und Radwege) sowie Seitenstreifen. Letztere können jedoch mitumfaßt werden.

Nach der VwV I, II zu VZ 283 kommt ein absolutes Haltverbot nur dort in Betracht, wo das Halten die Verkehrssicherheit beeinträchtigt. Dann sind auch zeitliche Beschränkungen in der Regel nicht zulässig. Tageszeitliche/wochentägliche Beschränkungen kommen nur in Frage, wo VZ 283 aufgestellt wurde, um die Flüssigkeit starken Verkehrs oder des ÖPNV zu gewährleisten. Sonstige Beschränkungen des Haltverbots, wie „Be- und Entladen“ sind unzulässig.

Dennoch kann vielfach festgestellt werden, daß durch Verwendung entsprechender ZZ gewisse Verkehrsarten von diesem allgemeinen Verbot ausgenommen werden.

Dem kann unter den oben dargestellten Prämissen der Verkehrssicherheit nicht zugestimmt werden. Straßenabschnitte, die zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit durch VZ 283 beschildert sind, lassen derartige Ausnahmen nicht zu. Auch die Verwendung entsprechender ZZ dort, wo VZ 283 aus Gründen der Flüssigkeit des Verkehrs aufgestellt sind, ist unzulässig⁸. Leider wird dies bei der Anordnung durch die zuständigen Behörden nicht immer befolgt. Auch in den ergangenen Urteilen bzgl. des Abschleppens dort abgestellter Pkw wurde diese Problematik ausgeklammert⁹.

2. Beschilderung durch VZ 286

Nach der VwV II zu VZ 286 können durch ZZ gewisse Verkehrsarten vom eingeschränkten Haltverbot ausgenommen werden. Das VZ 286 ist allerdings nur dort aufzustellen, wo das Parken die Sicherheit und Flüssigkeit zwar nicht beeinträchtigt, ganztägiges Parken aber nicht zugelassen werden kann, vor allem weil der Raum für das Be- und Entladen freigehalten werden muß¹⁰. Das bietet Freiraum auch für die Privilegierung polizeilicher Einsatzfahrzeuge.

3. Beschilderung durch VZ 314

Aus den zuvor dargestellten Gründen ist dort, wo es mit der Verkehrssicherheit oder

der Flüssigkeit des Verkehrs in Einklang gebracht werden kann, einer Beschilderung durch VZ 314 der Vorzug zu geben.

§ 42 IV VZ 314 StVO erlaubt das Parken. Für sich alleine bekommt VZ 314 nur dort rechtserhebliche Bedeutung, wo ansonsten das Parken untersagt wäre (z.B. auf Gehwegen)¹¹. Erst die Anbringung eines ZZ verleiht VZ 314 Verbotscharakter¹² (vgl. auch § 12 III Nr. 8e StVO: „mit Zusatzschild“). Daher kann hier die Parkerlaubnis auf bestimmte Verkehrsarten beschränkt sein.

Wenn nicht nur wenigen Fahrzeugen das Parken gestattet werden soll, ist VZ 315 zu verwenden¹³.

4. Zusätzlich: Markierungen

Markierungen (§ 41 III StVO) sind nach den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) auszuführen¹⁴. Danach sind Schriftzeichen (etwa: Polizei) oder die Wiedergabe von VZ auf der Fahrbahn nur Hinweise auf entsprechende allgemeine Anordnungen; solche Markierungen haben keine eigenständige Wirkung (§ 46 III Nr. 3 StVO)¹⁵.

5. Ausnahmegenehmigung

Die Straßenverkehrsbehörden können in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte Antragsteller Ausnahmen genehmigen (§ 46 I Nr. 11 StVO). Die zuständigen obersten Landesbehörden oder die nach Landesrecht bestimmten Stellen können von allen Vorschriften der StVO Ausnahmen genehmigen (§ 46 II StVO). Das den Behörden dabei zustehende pflichtgemäße Ermessen ist allerdings eingeschränkt: Die Ausnahmegenehmigung setzt Gründe voraus, welche das öffentliche Interesse an dem Verbot, welches dispensiert werden soll überwiegen; sie darf das Schutzgut der Vorschrift nicht wesentlich beeinträchtigen. Die mit dem Verbot verfolgten öffentlichen Belange sind unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen die besonderen Interessen des Antragstellers abzuwägen¹⁶.

Ausnahmegenehmigungen können daher nur als ultima ratio angesehen werden, da sie nach VwV I zu § 46 StVO nur in dringenden Fällen gerechtfertigt sind. Die Sicherheit des Verkehrs darf durch eine Ausnahmegenehmigung nicht beeinträchtigt werden (und gerade dazu wurde VZ 283 aufgestellt). Auch Einbußen der Flüssigkeit des Verkehrs sind durch Auflagen und Bedingungen möglichst zu vermeiden¹⁷. Zudem kommen sie nach dem zuvor Gesagten ohnehin nur bei VZ 283 in Frage.



6. Sonderrechte

Liegen die Voraussetzungen des § 35 I StVO vor, so ist die Inanspruchnahme von Sonderrechten auch im ruhenden Verkehr möglich. § 35 StVO beinhaltet die Berechtigung, sich über die Verkehrsregeln der StVO hinwegzusetzen¹⁹.

Die Merkmale der dringenden Erforderlichkeit jedoch wird in den hier in Rede stehenden Fällen nur schwer zu erfüllen sein. Letztlich wird die Inanspruchnahme der Sonderrechte jedoch daran scheitern, daß die öffentliche Sicherheit und Ordnung (= Verkehrssicherheit) nicht gebührend berücksichtigt werden wird.

Fußnoten:

- 1 Verlautbarung des BMV, BAnz Nr. 66a vom 3.4.1992.
- 2 Berr/Hauser, Das Recht des ruhenden Verkehrs, 1. Aufl. 1993, Rz. 455; Jagusch/Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 33. Aufl. 1995, Rz. 31a zu § 39 StVO.
- 3 VwV III 16a zu § 39 StVO.
- 4 Jagusch/Hentschel, Rz. 31a zu § 39 StVO; Mülhaus/Janiszewski, StVO, 14. Aufl. 1996, Rz. 19 zu § 39 StVO; Berr/Hauser, Rz. 455; BGHSt 27, 318 (= VRS 54, 151; StVE Nr. 11 zu § 41 StVO); BayObLG VRS 53, 144; VRS 61, 157 (= StVE Nr. 32 zu § 41 StVO); VRS 68, 287 (= StVE Nr. 74 zu § 5 StVO); VRS 69, 64; NZV 1992, 83 (= StVE Nr. 74 zu § 12 StVO); OLG Karlsruhe VRS 59, 378 (= VM 1980, 28); OLG Celle VM 1977, 51; VRS 53, 128; OLG Köln NZV 1992, 200.
- 5 Die Ausführungen können selbstverständlich auch auf andere Institutionen (z.B. Zoll, Katastrophenschutz, Rettungsfahrzeuge, etc.) bezogen werden.
- 6 Berr/Hauser, Rz. 313; BayObLG VRS 45, 141 (= DAR 1973, 221); OLG Hamburg VRS 51, 458 (= DAR 1976, 305; StVE Nr. 8 zu § 12 StVO).
- 7 Mülhaus/Janiszewski, Rz. 17; Berr/Hauser, Rz. 60; BGH VRS 17, 249.
- 8 VwV II zu VZ 283, letzter Satz.
- 9 Vgl. bzgl. VZ 283: OVG Hamburg NJW 1992, 1909 (= NZV 1993, 804; DÖV 1991, 269; MDR 1992, 732); bzgl. VZ 286: VG Stuttgart NPA 721, 23.
- 10 VwV I zu VZ 286.
- 11 Mülhaus/Janiszewski, Rz. 65.
- 12 Berr/Hauser, Rz. 243; Mülhaus/Janiszewski, Rz. 65.
- 13 VwV VI zu VZ 314.
- 14 Verlautbarung des BMV vom 23.8.1993, VkB1. 1993, 667.
- 15 Ziffer 1.1 der RMS; vgl. auch Bouska, StVO, 16. Aufl. 1996, Rz. 4 zu § 46 III Nr. 3 StVO.
- 16 Jagusch/Hentschel, Rz. 23 zu § 46 StVO.
- 17 VwV II zu § 46 StVO.
- 18 Mülhaus/Janiszewski, Rz. 2 zu § 35 StVO, E 108a; BGHZ 63, 327 (= NJW 1975, 648; VRS 48, 260; StVE Nr. 1 zu § 38 StVO); KG VM 1985, 105.

EPHK Peter Lippert,
Gießen

Verantwortlichkeit des letzten Halters für Beseitigung seines früheren Pkw

Jedes Jahr werden in Deutschland rund 7,5 Millionen gebrauchter Autos verkauft. Etwa die Hälfte wechselt privat den Besitzer – nicht selten ohne irgendwelche Aufzeichnungen.

Auch bei einem privaten Autoverkauf sind immer Name und Anschrift des Erwerbers festzuhalten und diese unverzüglich der Zulassungsstelle mitzuteilen.

Dies gilt auch für vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge. Ein Abmelden reicht in solchen Fällen nicht aus, wenn innerhalb dieser Zeit (bis zu einem Jahr) das Kfz veräußert wird.

Diese in der Praxis kaum beachtete Regelung in § 27 Abs. 4a StVZO, durch die das Meldeverfahren für vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge zwar vereinfacht worden ist (vgl. VKBl. 1969, 194), befreit ausdrücklich aber nicht von der Meldepflicht des Absatzes 3 Satz 1. Danach muß nur die Veräußerung eines vorübergehend stillgelegten Fahrzeuges angezeigt werden; die übrigen auferlegten Meldepflichten entfallen, wenn die Stilllegung die Zulassungsstelle im Brief vermerkt hat.

Der Verwaltungsgerichtshof (VGH) Baden-Württemberg hat jetzt in seinem Urteil vom 19.1.1996 – Az. 5 S 2104/95 – (VG Freiburg) eine wichtige Entscheidung gefällt.

Meldet der Halter eines Kfz entgegen § 27 Abs. 3 Satz 1 StVZO nach Veräußerung seines Kfz Name und Anschrift des Erwerbers nicht der Zulassungsstelle, kann er später unter dem Gesichtspunkt der Verhaltens-

verantwortlichkeit zur Entfernung des straßenrechtswidrig abgestellten Kfz herangezogen werden, wenn sich dessen neuer Halter rund der Fahrer nicht ermitteln lassen.

Das jetzt bekanntgewordene Urteil dürfte nicht nur für Halter, sondern vor allem auch für Ordnungs- und Polizeibehörden von besonderem Interesse sein.

Mußten letztere durch vermehrt für die nicht unerheblichen Kosten zur Beseitigung und Verwertung von im öffentlichen Verkehrsraum aufgefundenen, selbst schrottreifen Kfz aufkommen, weil der letzte Eigentümer nicht mehr festgestellt werden konnte.

Der VGH hat in seiner Entscheidung die Auffassung des VG Freiburg bestätigt, daß der frühere Halter durch Unterlassung seiner Verpflichtung aus § 27 Abs. 3 Satz 1 StVZO die Störereigenschaft begründen kann – zwar nicht als Zustandsstörer, doch aber als sogenannter Verhaltensstörer. Verhaltensstörer im polizeirechtlichen Sinne ist derjenige, der die eingetretene Störung unmittelbar verursacht, also selbst im konkreten Fall die polizeiliche Gefahrgrenze überschreitet.

Wenn dies der Fall ist, kann nicht generell, sondern nur anhand einer wertenden Betrachtung der Umstände des Einzelfalles bestimmt werden, wobei danach zu fragen ist, wer die eigentliche und wesentliche Ursache für den polizeiwidrigen Erfolg gesetzt hat.

Wie das Gericht weiter ausführt, war mit dem Verstoß gegen die Meldepflicht die po-

lizeiliche Gefahrgrenze überschritten mit der Folge, daß der Betroffene zur Beseitigung des straßenrechtswidrigen Zustandes herangezogen werden durfte. Mit dem Unterlassen hat dieser keine Ursache im naturwissenschaftlichen Sinne für den später durch den Dritten bewirkten straßenrechtswidrigen Zustand infolge des Abstellens des nicht zugelassenen Fahrzeugs im öffentlichen Verkehrsraum gesetzt, sondern in erster Linie die Ermittlung des unmittelbaren Handlungsstörers vereitelt. Sinn und Zweck der Meldepflicht ist es gerade, sicherzustellen, daß die in der Kartei der Zulassungsstelle erfaßten Daten über die Fahrzeuge und deren Halter stets auf dem neuesten Stand sind, um so die Zulassungsstellen in die Lage zu versetzen, ihren Überwachungspflichten nachzukommen.

Durch die Veräußerung des Kfz unter Verstoß gegen die Meldepflicht mit der Folge, daß der Dritte, der das Kfz straßenrechtswidrig abgestellt hatte, nicht ermittelt werden konnte, hat sich diese Gefahr realisiert, der diese Bestimmung wehren will.

Die letztlich aus dem Schutzzweck des § 27 Abs. 3 Satz 1 StVZO folgende polizeirechtliche Verantwortlichkeit ist allerdings, wie der VGH feststellt, auf die Inanspruchnahme für die Beseitigung der aus dem Zustand des früheren Pkw selbst folgenden polizeilichen Gefahr oder Störung beschränkt; die polizeiliche Haftung für weitergehende Folgen würde die Zurechnung aus dem Verstoß gegen § 27 Abs. 3 Satz 1 StVZO überdehnen.