

Verbotswidriges Parken im sog. 5-m-Bereich und die Möglichkeiten polizeirechtlichen Abschleppens

Dieser Artikel will die Verbotsnorm des § 12 III Nr. 1 StVO aus verkehrsrechtlicher Sicht beschreiben und die Möglichkeiten polizeirechtlichen Abschleppens aufzeigen.

Im zweiten Teil wird über die Erfahrungen eines im Jahre 1994 durchgeführten Schwerpunkteinsatzes zur Bekämpfung des verbotswidrigen Parkens im 5-m-Bereich berichtet.

I. Verkehrsrechtliche Aspekte

1. Inhalt der Vorschrift

Gemäß § 12 III Nr. 1 StVO ist das Parken vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten untersagt.

Unter Kreuzung sind die Schnittflächen zweier oder mehrerer sich schneidender Fahrbahnen verschiedener Straßen, die sich jenseits, u. U. auch seitlich versetzt, fortsetzen, zu verstehen¹.

Dagegen wird unter einer Einmündung jedes Zusammenreffen von Straßen mit nur einer Fortsetzung verstanden², wobei es gleichgültig ist, ob eine Straße auf eine andere trifft oder ob sich eine Straße derart teilt, daß jede als Fortsetzung der bisherigen angesehen werden kann (Straßengabel)³.

Bei einer Einmündung handelt es sich grds. um eine dem Fahrverkehr gewidmete Straße; ein nur dem Fußgängerverkehr gewidmeter Bereich scheidet aus⁴, nicht jedoch eine sog. Fahrradstraße (kombinierte Rad- und Gehwege)⁵. Nach der Neufassung des § 10 StVO⁶ 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 gem. § 10 StVO. Ein Problem stellen dabei sog. »überführte« Straßen dar. Solcherart Straßen werden zumeist unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsberuhigung über abgesetzte Bordsteine geführt. Dabei können zeitweise Schwierigkeiten entstehen, derartige Einmündungen von Grundstücksausfahrten zu unterscheiden. Ob eine Einmündung Straße oder Ausfahrt ist, hängt ausschließlich von den sich bietenden baulichen Verhältnissen, also dem äußeren Erscheinungsbild ab⁷. Dennoch gilt in solchen Fällen die Regelung des § 10 S. 1 StVO⁸. Der in § 12 III Nr. 1 StVO verwendete Begriff der Einmündung ist also der gleiche wie in § 8 StVO. Einmündungen i. S. d. § 10 StVO, sofern es sich um Grundstücksausfahrten, Einführung von Fußgängerbereichen oder nicht dem Fahrverkehr gewidmete Straßenteile handelt, unterfallen nicht der Regelung des § 12 III Nr. 1 StVO. Daß sich hier ggü. der bei VZ 283/286 beschriebenen Problematik eine z. T. andere Betrachtungsweise ergibt, hängt mit dem Schutzzweck der Verbotsnorm des § 12 III Nr. 1 StVO zusammen. Allerdings ist der Meinung zuzustimmen, daß auch Einmündungen von Straßen mit vollständiger Fahrzeugsperrung (VZ 250) mit Rücksicht auf die Möglichkeit von Ausnahmegenehmigungen nach § 46 I Nr. 11 StVO und auf die Sonderrechte (§ 35 StVO) dem Verbot unterfallen⁹.

Das Parkverbot bezieht sich nur auf einen Bereich von 5 m von den Schnittpunkten entfernt. Die einzuhaltende Entfernung wird von der Ecke aus gerechnet, an der die Fahrbahnkanten zusammentreffen¹⁰. Bei abgerundeten Einmündungen sind dabei die Schnittpunkte der gedachten Verlängerung des Verlaufs der Fahrbahnkanten von Beginn der Abrundung maßgebend¹¹. Beginnen oder enden die Einmündungsbogen einer abgerundeten Einmündung in einer größeren Entfernung als

5 m vom Schnittpunkt der gedachten Verlängerung der beiderseitigen Fahrbahnkanten (= der Radius des Einmündungsbogens ist größer als 5 m), so darf nicht näher als 5 m an den verlängerten Fahrbahnrand einer der beiden Straßen geparkt werden¹².

Die Vorschrift des § 12 III Nr. 1 StVO findet allerdings keine Anwendung, wenn sich die Fahrbahnkanten weder tatsächlich noch fiktiv schneiden¹³.

Maßgebend für die Berechnung des Schnittpunktes ist die tatsächliche wirksame Fahrbahngrenzung¹⁴. Befindet sich in einer Seitenstraße eine bis an den Einmündungsbereich heranreichende eingezäunte Baustelle, die die als Fahrbahn dienende Fläche – von der Einmündung aus gesehen – von rechts her verengt, so ist das Parken erst 5 m vor dem Schnittpunkt des rechten Fahrbahnrandes mit der gedachten Verlängerung der Baustelle von der Fahrbahn der Seitenstraße abgrenzenden Zauns verboten¹⁵.

Das Parkverbot erstreckt sich grds. auf die rechte Fahrbahnseite, in Einbahnstraßen auch auf die linke¹⁶. Des weiteren bezieht das Parkverbot auch den Seitenstreifen¹⁷ und den Gehweg¹⁸ mit ein.

Folgende Fälle werden nicht erfaßt:

- das Parken ggü. Straßeneinmündungen¹⁹
- das Parken an dem geradeaus weiterführenden rechten Schenkel einer Straßengabelung²⁰
- das Parken auf einer Kreuzung²¹

Schutzzweck

Das Parkverbot des § 12 III Nr. 1 StVO soll die Übersicht an Kreuzungen und Einmündungen verbessern und ein ungehindertes Abbiegen ermöglichen²². Das Parkverbot dient jedoch auch dem Schutz der die Fahrbahn überquerenden Fußgänger²³. Stellt ein Kraftfahrzeugführer sein Fz so sichtbar behindernd ab, daß der in seiner Sicht behinderte Kraftfahrer deswegen die Vorfahrt nicht gewährt und einen Unfall verursacht, kommt deswegen eine Haftung von 40% in Frage²⁴. Auch bei Abbiegeunfällen, die durch verbotswidrig im 5-m-Bereich abgestellte Fze entstehen, haftet der Falschparker mit²⁵.

Wie wichtig Sichtkontakt zur Abwehr unfallträchtiger Situationen ist, zeigen Vorher-/Nachher-Untersuchungen; ggf. muß durch bauliche Veränderungen des Verkehrsraumes ausreichende Sichtweite geschaffen werden²⁶.

Abgrenzungen

Verbotswidrig auf dem Gehweg abgestellte Fahrzeuge verstoßen gegen § 12 IV StVO. Sind diese Fahrzeuge im sog. 5-m-Bereich abgestellt, geht § 12 III Nr. 1 StVO als speziellere Regelung vor. Sollte allerdings das Gehwegparken durch entsprechende Parkflächenmarkierung oder VZ 315 auch innerhalb des sog. 5-m-Bereichs erlaubt sein, so geht die Anordnung der VZ vor²⁷.

2. Ordnungswidrigkeit

Ein Verstoß gegen § 12 III Nr. 1 StVO stellt eine Ordnungswidrigkeit i. S. d. § 49 I Nr. 12 StVO dar und ist mit Verwarnungsgeld bedroht:

- Unzulässiges Parken	DM 20,-
- mit Behinderung	DM 30,-
- Länger als 3 Stunden	DM 40,-
- mit Behinderung	DM 60,-

3. Abschleppen

Ein im Einmündungsbereich geparktes Kfz stellt wegen des dadurch vorliegenden Verstoßes eine Gefahr für die öffentl. Sicherheit dar. Zudem muß davon ausgegangen werden, daß der Abbiege- oder Kreuzungsverkehr (Sicht) behindert wird. Daher ist Abschleppen regelmäßig angezeigt²⁸.

II. Polizeiliche Einsatzkonzeption

1. Vorbereitung

Im Rahmen eines vom Verkehrsdienst Köln erstellten Jahresprogramms 1994 wurden Schwerpunkteinsätze zur Bekämpfung des sichtbehindernden Parkens durchgeführt. Die damit einhergehenden Probleme für die Verkehrssicherheit sind zwar zumeist bekannt, doch fehlt es an statistischem Zahlenmaterial und weitgehend auch an wissenschaftlichen Veröffentlichungen²⁹. Erhebungsversuche im Zusammenhang mit der Einführung eines dreistelligen Unfalltypenkatalogs schlugen wegen der vielfältigen Überschneidungsmöglichkeiten fehl. Dies hat zur Folge, daß auch weiterhin dieses Fehlverhalten bei polizeilicher Unfallaufnahme nur in ganz seltenen Einzelfällen erhoben wird. Bei signifikanten Unfallhäufungen kann jedoch im Rahmen durchgeführter Ortsbesichtigungen leicht die »wahre« Ursache festgestellt werden. Ein solcher Fall³⁰ gab letztlich auch den Anstoß für diese Einsätze.

Die Auswahl der einsatzrelevanten Bereiche orientierte sich am Verkehrsaufkommen des ruhenden Verkehrs und dem Unfallgeschehen.

Zu diesem Zweck wurden in den ins Auge gefaßten Bereichen zunächst Befahrungen durchgeführt, um die Anzahl widerrechtlich abgestellter Kfz und ggf. freier Parkplätze festzustellen. Dies geschah sowohl am späten Vormittag, als auch nachmittags³¹. Später wurden von zwei Straßenzügen zusätzlich Luftaufnahmen gefertigt.

Bei den ausgewählten Bereichen handelte es sich um

1. das Gebiet um die Universität zu Köln und
2. ein reines Wohngebiet im Kölner Nordwesten

2. Flankierende Maßnahmen

a) Mitarbeit der kommunalen Verkehrsüberwachung Erfahrungsgemäß werden Parkstreifen u. ä. als erste als Parkraum in Anspruch genommen. Dabei wird häufig jedoch gegen die hier einschlägigen Vorschriften über die höchstzulässige Parkdauer oder die Zweckbestimmung (VZ 286, eingeschränktes Halteverbot) verstoßen. In der Regel beträgt die Höchstparkdauer 2 Stunden. Hält man sich jedoch die Ergebnisse einer BAG-Studie³² vor Augen, so beträgt die Verweilzeit im Geschäftsviertel bei Benutzung eines Pkw in

- 5,3% aller Fälle bis 15 Minuten
- 6,5% aller Fälle 16 - 30 Minuten
- 11,7% aller Fälle 31 - 60 Minuten

- 25,7% aller Fälle 1 - 2 Stunden
- 28,1% aller Fälle 2 - 4 Stunden
- 22,7% aller Fälle über 4 Stunden

Dies hat zur Folge, daß nachrückender Parksuchverkehr, insbesondere Anlieferer, kaum eine Chance haben, ordnungsgemäß zu parken oder zu be- und entladen.

- Die genannten Gebiete wurden zu den polizeilichen Einsatzzeiten von den kommunalen Überwachungskräften »mit Abschleppberechtigung« ausgespart.
- Andere Überwachungskräfte mit dem Auftrag, insbesondere den bewirtschafteten Parkraum und die Ladezonen zu überwachen, waren zeitgleich eingesetzt.

Durch den so herrschenden Überwachungsdruck sollte Freiraum für den Parksuchverkehr und ein schnellerer Umschlag erreicht werden. Die Argumentation von Fahrzeugführern, keine anderen geeigneten Parkplätze anzutreffen, sollte so abgefangen werden.

b) Presse

Die örtliche Presse und der regionale Rundfunk wurden im Rahmen einer Pressekonferenz vorab und von den anstehenden Schwerpunkteinsätzen detailliert unterrichtet. Diese fand entsprechend ihren Niederschlag.

c) Rechnergestützte Einsatzbearbeitung/Einsatzbefehle/Streifenbefehle

Die Einsätze wurden rechnergestützt mit eigener Befehlsstelle und eigenem Betriebskanal bearbeitet.

Zusätzlich wurde ein Einsatzbefehl entworfen, der (Kollege Computer läßt grüßen) allen Einsätzen gerecht wurde. Hier wurden auch alle zur statistischen Erfassung notwendigen Einzelheiten geregelt.

Entsprechend wurde ein Streifenbefehl entwickelt, der die statistische Erhebung durch einen entsprechenden rückseitigen Aufdruck erleichterte.

3. Ergebnisse

Insgesamt wurden 18 Einsätze an 14 verschiedenen Tagen durchgeführt.

Insgesamt wurden dabei 201 Verstöße festgestellt, davon 139, die so schwerwiegend waren, daß die betreffenden Kfz abgeschleppt werden sollten.

Tatsächlich wurden 91 Kfz sichergestellt.

In 48 Fällen kamen die jeweiligen Fahrzeugführer so rechtzeitig zu ihrem Kfz zurück, daß letztlich auf das Abschleppen verzichtet werden konnte.

Rückläufe

In den vor Ort mit den betroffenen Kraftfahrern geführten Verkehrsaufklärungsgesprächen konnte in den meisten Fällen unter Hinweis auf das tatsächlich vorliegende verkehrsfördernde Verhalten und mit rechtlich fundierten Aussagen gute Überzeugungsarbeit geleistet werden.

Bislang wurde in nur zwei Fällen Widerspruch gegen die im einzelnen getroffene Maßnahme eingelegt.

Ganz anders sieht es mit der Zahlungsmoral bei den ebenfalls im Rahmen der Schwerpunkteinsätze verteilten »Knöllchen« aus. Hier beträgt der Rücklauf über 50%.

Anscheinend zeigt erst das Abschleppen die Dringlichkeit und Gefährlichkeit des Falschparkens auf und fördert so das Unrechtsbewußtsein.

Rückkehr zur alten Parkmoral

Bereits nach dreitägiger Wiederholung bei ansonsten gleichen Voraussetzungen sank die Anzahl »abschleppwürdiger« verbotswidrig geparkter Kfz z. B. im Bereich der Universität von anfänglich 22 pro Einsatz auf 11. Allerdings war dieser Erfolg nur von kurzer Dauer. Bereits 10 Tage später ließ sich eine Rückkehr zur alten Parkmoral feststellen. Beobachtungen einen Monat nach der Aktion bestätigen leider diesen Eindruck. Ein jeder mag aus dieser Enttäuschung seine eigene Lehre ziehen.

- 1 Jagusch/Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 32. Aufl. 1993, Rz. 32 zu § 8 StVO; Mülhaus/Janiszewski, StVO, 13. Aufl. 1993, Rz. 4 zu § 8 StVO.
- 2 Jagusch/Hentschel, Rz. 33 zu § 8 StVO; Mülhaus/Janiszewski, Rz. 5 zu § 8 StVO.
- 3 Berr/Hauser, Das Recht des ruhenden Verkehrs, 1. Aufl. 1993, Rz. 155.
- 4 BayObLG StVE § 8 Nr. 12.
- 5 Berr/Hauser, Rz. 156.
- 6 geändert durch 9. ÄndVO StVO v. 22. 3. 1988, VkB1. 1988, 221.
- 7 LG Bonn DAR 1991, 189; OLG Köln VRS 85 (1993), 15 (= r + s 1993, 15).
- 8 Jagusch/Hentschel, Rz. 6a zu § 10 StVO; Mülhaus/Janiszewski, Rz. 4 zu § 10 StVO; OLG Zweibrücken VRS 82, 51.
- 9 Jagusch/Hentschel, Rz. 45; OLG Oldenburg VRS 48, 146; OLG Düsseldorf VM 1988, 23.
- 10 Berr/Hauser, Rz. 157.
- 11 Berr/Hauser, Rz. 157; Jagusch/Hentschel, Rz. 45; Mülhaus/Janiszewski, Rz. 45; OLG Hamm VRS 7, 227; BayObLG VRS 28, 468; VRS 59, 377 (= StVE Nr. 25; DAR 1981, 22; VM 1981, 17); VRS 61, 463; OLG Karlsruhe VRS 76, 367 (= DAR 1989, 113; VM 1989, 54; StVE Nr. 59).
- 12 BayObLG VRS 59, 377 (= StVE Nr. 25; DAR 1981, 22; VM 1981, 17).
- 13 OLG Karlsruhe VRS 76, 367 (= DAR 1989, 113; VM 1989, 54; StVE Nr. 59); Gabelt sich eine Straße in der Weise, daß die rechte Fahrbahnkante geradlinig fortsetzt, während die linke Fahrbahnkante in einem stumpfen Winkel nach links abzweigt und die rechte Fahrbahnbegrenzung durch eine bogenförmig unterbrochene Linie markiert wird, liegt weder eine Straßeneinmündung noch eine Straßenkreuzung vor, da sich die Fahrbahnkanten weder tatsächlich noch fiktiv schneiden.
- 14 Jagusch/Hentschel, Rz. 45.
- 15 BayObLG VRS 61, 463 (= DAR 1982, 21; VM 1982, 3).
- 16 Berr/Hauser, Rz. 161; Mülhaus/Janiszewski, Rz. 45; OLG Köln VRS 70, 468 (= StVE Nr. 47).
- 17 Berr/Hauser, Rz. 161.
- 18 Mülhaus/Janiszewski, Rz. 45.
- 19 Berr/Hauser, Rz. 162; Mülhaus/Janiszewski, Rz. 45; Jagusch/Hentschel, Rz. 45; KG VM 1957, 4; OLG Koblenz VM 1957, 33; BayObLG DAR 1980, 259.
- 20 Mülhaus/Janiszewski, Rz. 45; Jagusch/Hentschel, Rz. 45; OLG Karlsruhe VRS 76, 367 (= DAR 1989, 113; VM 1989, 54; Justiz 1989, 89; StVE Nr. 54).
- 21 Berr/Hauser, Rz. 158; Jagusch/Hentschel, Rz. 45; KG NZV 1991, 163 (= DAR 1991, 192; StVE Nr. 71): »In einer Straße mit zwei Richtungsfahrbahnen ist das Parken in Mittelstreifendurchlässen auch dann unzulässig, wenn diese dem Fahrzeugverkehr aus kreuzenden oder einmündenden Straßen dienen. Das gilt auch dann, wenn der Mittelstreifen so breit ist, daß er mehreren Fahrzeugen hintereinander Platz bietet. Es kommt eine Zuwiderhandlung gegen das Gebot, an den rechten Fahrbahnrand heranzufahren (§ 12 IV S. 1 StVO) in Betracht«. (Vgl. KG VRS 72, 127.
- 22 Berr/Hauser, Rz. 154; Jagusch/Hentschel, Rz. 45; Mülhaus/Janiszewski, Rz. 45; BGH VRS 18, 206; OLG Köln VRS 70, 468; OLG Karlsruhe VRS 76, 367 (= DAR 1989, 113; VM 1989, 54; StVE Nr. 59).

- 23 Jagusch/Hentschel, Rz. 45; a. M. OLG Schleswig NJW-RR 1990, 34.
- 24 Zur »Rolle sichtbehindernden Falschparkers im Kreuzungsbereich« im Hinblick auf die Haftungsfrage vgl. WJ 1988/62; LG Bonn r + s 1988, 239 (20%); LG Gießen ZfS 1989, 224 (25%); AG Karlsruhe r + s 1990, 300 (25%); KG VersR 1978, 140 (33%); OLG Karlsruhe VRS 83, 121 (= DAR 1992, 220; r + s 1992, 160; ZfS 1993, 8; NZV 1992, 408; NJW 1992, 3181); OLG Frankfurt VersR 1974, 440 (75%); vgl. auch OLG Köln VRS 78, 18 (= DAR 1991, 146; NZV 1990, 268; VersR 1990, 100; ZfS 1990, 298).
- 25 AG Aachen VersR 1987, 575 (20%).
- 26 Meewes, Die Bedeutung des Sichtkontakts für die Sicherheit im Straßenverkehr; in: ZVS 1987, S. 116f.
- 27 Berr/Hauser, Rz. 161.
- 28 OVG Berlin VM 1982, 64; VG Köln, Urt. v. 11. 10. 1991 (20 K 3382/90), n. v.; VG München, Urt. v. 29. 7. 1993 (17 M K 92.4661), n. v.
- 29 Meewes, ZVS 1987, 116.
- 30 Es handelt sich hierbei um die Einmündung Hüttenstr./Ottostr. Dort ereigneten sich in 5 Monaten 13 Unfälle gleichen Typs.
- 31 In Anlehnung an Pfundt/Meewes, Verkehrsberuhigung in Wohngebieten, S. 21. Vgl. auch Frank, Verkehrsberuhigung und Verkehrsrecht, S. 74.
- 32 Ergebnisse der BAG-Untersuchung Kundenverkehr 1992, S. 31; vgl. auch DIHT (Hrsg.), Sperrmaßnahmen in der City?, S. 1f.

Bayern: Ein 15-Punkte-Programm ...

... der Bayerischen Staatsregierung zur Inneren Sicherheit wurde in einer Sondersitzung des Bayerischen Ministerrats beschlossen. Der Ministerrat sieht in dem Programm einen wirksamen Beitrag, um den Anforderungen auf dem Gebiet der Inneren Sicherheit in den nächsten Jahren erfolgreich begegnen zu können.

Das Programm enthält folgende 15 Punkte:

1. Die gesamte Gesellschaft muß bei der vorbeugenden Verbrechensbekämpfung mitwirken.
2. Die Massenkriminalität darf nicht verharmlost oder geduldet werden.
3. Gegen die zunehmenden Eigentumsdelikte muß gezielt vorgegangen werden.
4. Die Organisierte Kriminalität muß als eine massive Bedrohung der Inneren Sicherheit mit allen rechtsstaatlichen Mitteln bekämpft werden.
5. Dem Rauschgifthandel kann nur mit einer Politik der »Null Toleranz« wirksam begegnet werden.
6. Auf die Zunahme der Gewaltkriminalität müssen Staat und Gesellschaft mit der Ächtung der Gewalt und einer unnachsichtigen Verfolgung der Gewalttäter antworten.
7. Bayern läßt Extremisten und politisch motivierter Gewalt keinen Spielraum.
8. Eine intensive Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei dient dem Schutz von Leib und Leben der Bürger.
9. Das Europa ohne Grenzen muß dem freien Personen- und Warenverkehr dienen und nicht den Kriminellen.
10. Die internationale Kriminalität muß in internationaler Zusammenarbeit bekämpft werden.
11. Die Strafe muß der Tat auf dem Fuß folgen.
12. Mit einer attraktiven Gestaltung des Polizeiberufs und des Justizvollzugsdienstes sorgt Bayern für eine leistungsfähige und hochmotivierte Polizei und Justiz.
13. Durch die Entlastung von sachfremden Aufgaben und die Arbeitszeitverlängerung wird die Präsenz der Polizei erhöht.
14. Private Bewachungsunternehmen sollen stärker kontrolliert werden.
15. An die Stelle der Unkultur des Wegsehens muß mehr Mitverantwortung der Bürger für die Innere Sicherheit treten.

Unglücke im Haushalt

Jedes Jahr verunglücken 6 000 Deutsche im Haushalt. Häufigste Todesursache: Stürze von Leitern oder Treppen. Über die Hälfte aller Todesopfer sind Hausfrauen.

Rufen Sie an. Kostenfrei.
Jederzeit.

**Opfer-
Notruf 0130-3499**

Bundesgeschäftsstelle: Weberstr. 16 · 55130 Mainz

**WEISSER
RING**