

verdünner und gekennzeichnet sein.

Eine Möglichkeit, diesen Transport über die Ausnahme Nr. 9 nach der GGAV abzuwickeln, kann hier nicht herangezogen werden, da eine Gasflasche mitgeführt wird.

Beispiel 2:

An einer Baustelle werden für bestimmte Arbeiten eine Flasche mit 1072 Sauerstoff und eine Flasche mit 1001 Acetylen benötigt. Entsprechend der Freistellung nach der Aufstellung unter Buchstabe c) dürfen diese beiden Gas-

flaschen im grenzüberschreitenden Verkehr ohne Beachtung von gefahrrechtlichen Vorschriften zur Baustelle befördert werden.

Bei innerstaatlicher Beförderung mit einem in Deutschland zugelassenen Fahrzeug müssen die beiden Gasflaschen jedoch mit dem jeweilig erforderlichen Gefahrzettel und mit der geforderten Aufschrift gekennzeichnet sein.

Es bleibt somit abzuwarten, wann der Verordnungsgeber hier Flagge zeigt und für solche Gefahrguttransporte auch tatsächliche Erleichterungen ermöglicht.

► *Der Autor:* Peter Wiederhold, Polizeioberkommissar, Gefahrgut-Sachverständiger, -Referent u. -Autor im Verkehrsdienst beim Polizeipräsidium Kassel

► *Schreibt für den VD seit:* 1979

► *Seine Spezialgebiete:* StVO, StVZO, GGVS/ADR, Fahrpersonalrecht

Einrichtung von Lkw – Ladezonen (Teil II)

Bernd Huppertz

Der Bericht enthält (im Anschluß an VD 1998, 112) Anmerkungen zu einem Urteil des VG Berlin¹⁾, welches sich mit der Rechtswirksamkeit eines entsprechenden Zusatzzeichens zu VZ 283 StVO auseinandersetzt.

1. Die Ausgangslage

Im Zuge der Priorisierung des Be- und Entladeverkehrs und zur Freihaltung des sich anschließenden Sonderfahrstreifens für Omnibusse wurde durch VZ 283 StVO i.V.m. ZZ „08.00 – 19.00 Uhr, Be- und Entladen, Ein- und Aussteigen frei“ eine Ladezone eingerichtet. Das ZZ wur-

de seitens der Straßenverkehrsbehörde entsprechend der VwV III Nr. 17a zu den §§ 39 bis 43 StVO im Einvernehmen mit der zuständigen obersten Landesbehörde angeordnet. Der Regelung lag die Überlegung zugrunde, „daß von einer Kennzeichnung mit VZ 286 StVO (eingeschränktes Haltverbot) nicht die gewünschte Wirkung ausgehe, weil hierdurch auch ein Halten bis zu drei Minuten erlaubt werde. Auch werde dieses Zeitlimit in der City erfahrungsgemäß von vielen Fahrzeugführern übertreten, so daß eine Verdrängung insbesondere des Wirtschaftsverkehr beim Be- und Entladen zu erwarten sei, was deren

¹⁾ Az.: 9 A 361.92 vom 4.8.1997.

Funktionstüchtigkeit ernsthaft gefährden würde“. Der Anordnungszweck sei auch auf andere Weise, etwa durch eine höhere Kontrolldichte bezüglich der Einhaltung einer wie oben skizzierten Regelung weder rechtlich noch tatsächlich in vergleichbarem Maße zu erreichen.

2. Lösungsansätze

Die Anordnung begegnet jedoch rechtlichen Bedenken. Grundsätzlich sind ausschließlich die ZZ zu verwenden, welche im Verordnungstext, der VwV oder im VkBl. beziehungsweise dem VZ-Katalog durch das BMV bekanntgegeben worden sind²⁾. Jedoch besitzen die zuständigen obersten Landesbehörden ein „Erfindungsrecht“³⁾, so daß es den Straßenverkehrsbehörden mit entsprechender Zustimmung gestattet ist, auch abweichende ZZ anzuordnen, solange diese inhaltlich klar, eindeutig und frei von Widersprüchen sind⁴⁾.

Daß ein ZZ mit dem in der Verlautbarung des BMV wiedergegebenen Text nicht übereinstimmt, ist für die Wirksamkeit rechtlich erst einmal ohne Belang. Die in der Beschilderung verkörperte verkehrsrechtliche Anordnung ist allerdings dann nichtig, wenn sie an einem besonders schwerwiegenden Fehler leidet und dies bei verständiger Würdigung aller in Betracht kommenden Umstände auch offenkundig ist⁵⁾.

Danach muß der aufmerksame und verständige Durchschnittsverkehrsteilnehmer mit der vorgenommenen Beschilderung noch einen gewissen Sinn verbinden können.

Die vorliegende Beschilderung widerspricht jedoch der VwV insoweit, da hiernach lediglich eine zeitliche Beschränkung in Frage kommt und andere Beschränkungen, „wie Be- und Entladen 7 - 9 h erlaubt“ ausdrücklich für unzulässig erklärt sind⁶⁾. Auch der Verordnungstext selbst gestattet keine weiteren ZZ.

In Verbindung mit der wohl allen Kraftfahrern bekannten Vorschrift des VZ 286 StVO (eingeschränktes Haltverbot) muß die hier angeordnete Beschilderung zu Verwirrung führen: das absolute Haltverbot verbietet jedes Halten auf der Fahrbahn. Genau davon soll jedoch jetzt abgewichen werden!

Das BayObLG⁷⁾ geht – so ein ähnlich gelagerter Fall mit VZ 314 StVO ZZ „nur innerhalb der markierten Parkstände“ von der Gültigkeit des VZ dann aus, wenn die darin verkörperte Anordnung klar erkennbar ist. Ein Verstoß gegen die VwV stellt danach lediglich ein Verwaltungsinternum dar. In einer späteren Entscheidung wurde dies für VZ 314 StVO i. V. m. einer fehlerhaften grünen Fahrbahnmarkierung bestätigt⁸⁾. Ebenso urteilte OLG Düsseldorf⁹⁾ für den Fall, daß das ZZ nur eine zulässige Ausnahme (hier: VZ 250 StVO ZZ „Zufahrt zur

²⁾ Vgl. VwV III Nr. 1 und Nr. 17a zu den §§ 39-43 StVO; Banz 1992, 2885.

³⁾ BLFA-StVO am 2./3.12.1997.

⁴⁾ Jagusch/Hentschel Rz. 31 a zu § 39 StVO; Mühlhaus/Janiszewski, Rz. 19 zu § 39 StVO; Berr/Hauser, Rz. 455; Verfasser; Halten-Parken-Abschleppen, Rz. 5206.

⁵⁾ Vgl. BayObLG NZV 1993, 246.

⁶⁾ VwV 11 zu VZ 283 StVO.

⁷⁾ BayObLGSt 1991, 117 (= VRS 82, 228; NZV 1992, 83; StVE Nr. 74).

⁸⁾ BayObLG NZV 1993, 246.

⁹⁾ VRS 85, 142 (= NZV 1993, 362; DAR 1993, 272; VM 1993, 62).

Firma ... frei“) beschreibt. In einer späteren Entscheidung¹⁰⁾ geht es jedoch von der Nichtigkeit des nicht genehmigten VZ 314 StVO ZZ „nur innerhalb der markierten Parkflächen“ aus.

Nach der VwV III zu VZ 314 StVO dürfen bei diesem VZ nur die im VkbI. bekanntgemachten ZZ verwendet werden. Dies wurde in keinem der genannten Fälle eingehalten. Den Entscheidungen ist jedoch gemein, daß die verwendeten ZZ dem Regelungsinhalt des ZZ 1053-30 „Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt“ entsprechen¹¹⁾. So verhält es sich auch beim ZZ 1028-33 („Zufahrt bis ... frei“).

Bei dem hier in Rede stehenden VZ liegt der Fall – wie vor beschrieben – jedoch anders. Die hier vorgenommene Zusatzbeschilderung formt nicht eine etwa bestehende Möglichkeit auf Beschränkung des VZ 283 StVO aus. Vielmehr widerspricht sie eindeutig sowohl der Zwecksetzung dieses VZ als auch dessen Verordnungstext und der diesbezüglichen VwV und steht damit in „Konkurrenz“ zu VZ 286 StVO. Dies gilt auch für die zweifellos

notwendige Überwachung. Durch den Zusatz „Be- und Entladen frei“ erhält das VZ aber die Bedeutung eines VZ 286 StVO: Ist nach herrschender Meinung ein Abschleppen von im Bereich eines absoluten Haltverbots abgestellter Fahrzeuge ohne weiteres Zuwarten möglich¹²⁾, so bedarf es im Falle des VZ 286 StVO zunächst der Abklärung, ob ein Ladevorgang vorgenommen wird. Dies gestaltet sich mitunter schwierig, da Be- und Entladen für die sachnotwendige Dauer¹³⁾ einschließlich zulässiger Nebenverrichtungen¹⁴⁾ erlaubt ist. Danach allerdings ist auch hier ein Abschleppen ohne weiteres angezogen¹⁵⁾.

3. Fazit

Durch die Ausschilderung mittels VZ 283 StVO ZZ „8.00 – 19.00 Uhr, Be- und Entladen, Ein- und Aussteigen frei“ allein kann die angestrebte Priorisierung des Ladeverkehrs nicht erreicht werden. Daß das Gericht in seiner Urteilsbegründung der Regelung nur ausnahmsweise zugestimmt hat, unterstreicht die oben angeführte Kritik.

Der Autor: Bernd Huppertz, Polizei-Hauptkommissar beim Polizeipräsidentium Köln, Verkehrszernent.

Schreibt für den VD seit: Juli 1991.

Sein Spezialgebiet: a) Halten – Parken – Abschleppen
b) Rechtliche Problemstellungen bei zulassungsfreien Fahrzeugen.

In der Praxis hat sich folgende
Zitierweise für den VERKEHRSDIENST durchgesetzt:
VERKEHRSDIENST 1995; 223 oder VD 1995, 223

¹⁰⁾ VM 1995, 93 (VZ 314 i.V.m. ZZ „Nur innerhalb der markierten Parkflächen“).

¹¹⁾ OLG Oldenburg DAR 1994, 370; AG Norderstedt MDR 1996, 519; Anm. Thubeauville im Anschluß an OLG Düsseldorf VM 1995, 93.

¹²⁾ BVerwG ZfS 1992, 142; BVerwG NJW 1992, 1908; OVG Münster NZV 1990, 407; VGH München NZV 1992, 207.

¹³⁾ Jagusch/Hentschel, Rz. 32 zu § 12 StVO.

¹⁴⁾ Jagusch/Hentschel, Rz. 33 zu § 12 StVO; Mühlhaus/Janiszewski, Rz. 39 zu § 12 StVO; Berr/Hauser, Rz. 88.

¹⁵⁾ BVerwG NJW 1978, 656 (sog. VZ-Rspr.).