

Wartezeit vor dem Abschleppen bei mobilen Halteverbotsschildern

Von Rechtsanwältin Vicky Neubert, Leipzig

Einer Vielzahl von Menschen ereilt dieses Schicksal. Der Pkw wird vor dem Urlaub an erlaubter Stelle abgeparkt. Doch die Erholung ist schnell verfliegen, wenn er bei der Rückkehr dort nicht mehr steht. Aus dem Briefkasten entnimmt man dann einen Brief und es stellt sich raus: abgeschleppt!

Die Betroffenen sind sich keiner Schuld bewusst aber gezwungen, wollen sie den Pkw wiederhaben, die Gebühren zu begleichen. Für den Großteil der Bevölkerung dürfte diese ungeplante Ausgabe in der Regel sehr belastend für den Haushaltsetat sein.

Wie kommt es zu einer solchen Situation?

Der Pkw wird abgestellt, es werden wenig später Halteverbotsschilder aufgestellt aufgrund von Baumfällarbeiten, Umzügen oder dergleichen. Bekommen die Betroffenen das aufgrund von Abwesenheit nicht rechtzeitig mit und können dementsprechend nicht schnell genug reagieren, ist der Pkw unter Umständen weg. Dass auch ein Dauerparker nicht über das Maß hinaus annehmen darf, die Verkehrs- beziehungsweise Parksituation würde sich schon nicht ändern, steht dabei außer Frage. Demgegenüber kann wiederum auch nicht von einem Dauerparker verlangt werden, dass er stündlich oder täglich sein Fahrzeug überwacht und prüft oder prüfen lässt, ob sich die Verkehrsregelungen geändert haben. Daher wird dem

Dauerparker eine Mindestvorlaufzeit gewährt. **Wieviel Zeit aber muss denn vergehen zwischen dem Aufstellen der Beschilderung und der Abschleppmaßnahme?**

OVG NRW oder BVerwG?

Vielfach wurde davon ausgegangen, es würde eine Vorlaufzeit von 48 Stunden ausreichen. Das immerhin hat beispielhaft neben einigen anderen Gerichten auch der 5. Senat des Oberverwaltungsgerichts NRW mehrfach und zuletzt am 13. September 2016 (OVG NRW, Urteil vom 13. September 2016 – 5 A 470/14) so entschieden:

„Der Umstand, dass Halteverbotsschilder erst nach dem rechtmäßigen Abstellen eines Fahrzeugs aufgestellt worden sind, steht der Verhältnismäßigkeit der Belastung des Fahrzeugverantwortlichen mit den Kosten für das Abschleppen des Fahrzeugs aus dem Halteverbot im Regelfall nicht entgegen, wenn zwischen dem Aufstellen der Halteverbotsschilder und der Abschleppmaßnahme eine Frist von 48 Stunden verstrichen ist.“

Ausgangslage war, dass am Vormittag des 20. August 2013 in der L-Straße in E. durch Mitarbeiter der Firma T. Umzugsmanagement GmbH aus E. durch Aufstellen zweier mobiler Halteverbotsschilder – Verkehrszeichen 283 – eine Halteverbotsschilderzone für den Zeitraum 23. August bis zum 24. August 2013 jeweils von 7 bis 18 Uhr eingerichtet wurde. Anlass war ein privater Umzug. Ein Mitarbeiter der Beklagten beauftragte am 23. August 2013 ein Abschleppunternehmen, welches das zu diesem Zeitpunkt in der mobilen Halteverbotsschilderzone parkende Fahrzeug der Klägerin auf

das Betriebsgelände abschleppete. Gesamtsumme dieser Aktion: 176,98 Euro, zu zahlen bei Abholung des Pkw. Gratis hagelte es einen Gebührenbescheid der Beklagten über eine Verwaltungsgebühr von 62 Euro.

Dagegen richtete sich die Klägerin am 30. Oktober 2013 mit ihrer Klage: Sie habe ihr Fahrzeug vor dem Aufstellen der Halteverbotsschilder am 19. August 2013 in Höhe der L-Straße geparkt, da sie an diesem Tag in den Urlaub geflogen sei. Die Kostenerhebung sei unbillig, weil eine angemessene Vorlaufzeit zwischen dem Aufstellen der mobilen Halteverbotsschilder und der Abschleppmaßnahme nicht eingehalten worden sei. Nach der aktuellen obergerichtlichen Rechtsprechung sei regelmäßig erst nach Ablauf von drei vollen Tagen eine angemessene Vorlaufzeit eingehalten. Die anderslautende Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts für das Land NRW, wonach eine Vorlaufzeit von 48 Stunden genüge, sei überholt.

Die Beklagte erwiderte: Die Beschilderung sei rechtzeitig am 20. August 2013 angebracht worden. Die gängige Rechtsprechung sehe eine Vorlaufzeit von 48 Stunden zwischen dem Aufstellen mobiler Halteverbotsschilder und der Abschleppmaßnahme vor. Diese sei im vorliegenden Fall eingehalten worden.

Das OVG NRW folgte der Auffassung der Beklagten und wies die Klage als zulässig aber unbegründet zurück. Das OVG machte ordnungsgemäß Ausführungen zu mildernden Mitteln und zu den Voraussetzungen für das ordnungsrechtliche Einschreiten (BVerwG, Urteil vom 6. April 2016 – 3 C 10.15; BVerwG, Urteil Dezember 1996 –

> Vicky Neubert

- > Studium Rechtswissenschaften an der Universität Leipzig
- > Staatsexamen und Zusatz Diplom-Juristin (Dipl.-iur.)
- > danach Referendariat beim Oberlandesgericht/Landgericht Dresden
- > 2014/2015 2. Staatsexamen
- > 2015 bis 2017 Rechtsanwältin mit eigener Kanzlei. Arbeitsschwerpunkt Strafverteidigung
- > seit 2016 Mitglied im Leipziger Strafverteidiger e.V. und der Strafverteidigervereinigung Sachsen/Sachsen-Anhalt e.V.

11 C 15.95) sowie zu dem Sichtbarkeitsgrundsatz des BVerwG (BGH, Urteil vom 8. April 1970 – III ZR 167/68; BVerwG, Urteil vom 6. April 2016 – 3 C 10.15; BVerwG, Urteil Dezember 1996 – 11 C 15.95) (auf diese soll aber aus Platzgründen nicht eingegangen werden). Betreffs der 48-Stunden-Wartezeit führte das OVG aus:

„Eine Unverhältnismäßigkeit auch der Belastung der Klägerin mit den Kosten der Abschleppmaßnahme ergibt sich im Weiteren nicht daraus, dass der Zeitraum zwischen dem Aufstellen der mobilen Halteverbotsschilder und dem Abschleppen des Fahrzeugs zu kurz bemessen gewesen wäre. Nach der Rechtsprechung des erkennenden Senats steht der Umstand, dass Halteverbotsschilder erst nach dem rechtmäßigen Abstellen eines Fahrzeugs angebracht worden sind, der Verhältnismäßigkeit (auch) der Kostenbelastung des Halters im Regelfall – der hier mangels besonderer Umstände vorliegt – nicht entgegen, wenn zwischen dem Aufstellen der Schilder und dem Abschleppen – wie hier – eine Frist von 48 Stunden verstrichen ist.“ „Sofern es sich nicht um besonders dringliche Angelegenheiten handelt, lassen Maßnahmen, die – wie Straßenbauarbeiten und Sondernutzungen (etwa private Bauar-

Impressum:

Redaktion: Jürgen Roos
53547 Roßbach
Tel. + Fax: 02638.1463
roos-j@t-online.de

beiten, Umzüge, Straßenfeste) – die Einrichtung eines Halteverbots notwendig machen, regelmäßig einen zeitlichen Vorlauf von 48 Stunden zu. Angesichts der vielfältigen Anforderungen, die insbesondere unter den heutigen großstädtischen Bedingungen in straßenverkehrsrechtlicher und sonstiger Hinsicht an den Straßenraum gestellt werden, ist eine wesentliche Einschränkung der Effizienz der Gefahrenabwehr zu befürchten, wenn die Vorlaufzeit auf mehr als 48 Stunden bemessen wird. Eine Frist von 48 Stunden ist grundsätzlich ausreichend, um Fahrzeughalter vor überraschenden Abschleppmaßnahmen mit dem Folgeaufwand an Zeit und Geld zu bewahren. Eine derartige Vorlaufzeit deckt typische kürzere Abwesenheitszeiten – wie etwa an Wochenenden – ab.“

So hat das OVG bereits 1994 entschieden (OVG NRW, Urteil vom 23. Mai 1995 – 5 A 400/94).

Das BVerwG sah das aber in Bezug auf die Vorlaufzeit anders und setzte mindestens drei Tage zu warten als verhältnismäßig fest. (BVerwG, Urteil vom 11. Dezember 1996 – 11 C 15.95)

Entscheidungen des BVerwG sind höchstrichterliche Rechtsprechung und besitzen regelmäßig Leitfunktion – soweit die Theorie, hier die Praxis des OVG NRW:

„Der Senat geht dabei davon aus, dass das Risiko, das sich in Konstellationen der vorliegenden Art verwirklicht, der Sphäre des Fahrzeugeigentümers beziehungsweise -führers zuzuordnen ist. Der ruhende Verkehr einschließlich des Dauerparkens gehört zwar generell zu den straßenverkehrsrechtlich erlaubten Formen der Teilnahme am Straßenverkehr. Die Erwartung, im öffentlichen Verkehrsraum an einer bestimmten Stelle für einen

längeren Zeitraum parken zu können, ist rechtlich jedoch nicht geschützt. Dies folgt aus dem Umstand, dass nicht der ruhende, sondern primär der fließende Verkehr die notwendigen Regelungen instrumentariert prägt, die entsprechend den Anforderungen des heutigen Straßenverkehrs vielfältigen Situationen gerecht werden und deshalb flexibel einsetzbar, insbesondere kurzfristig veränderbar sein müssen. Ein entsprechend flexibles Verhalten ist von allen Verkehrsteilnehmern, also auch von den Teilnehmern am ruhenden Verkehr zu verlangen. Auch sie müssen stets den Eintritt von Situationen in Rechnung stellen, die einer längerfristigen, ungehinderten Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrsraumes entgegenstehen.“ (OVG NRW, Urteil vom 23. Mai 1995 – 5 A 2092/93)

Das Bundesverwaltungsgericht hat auf die Revision gegen das

oben genannte Urteil des erkennenden Senats vom 23. Mai 1995 – 5 A 400/94 – ebenfalls festgestellt, dass ein Verkehrsteilnehmer ungeachtet dessen, dass der ruhende Verkehr einschließlich des Dauerparkens zu den grundsätzlich erlaubten Formen der Teilnahme am Straßenverkehr gehöre, mit Situationen rechnen müsse, die kurzfristig eine Änderung bestehender Verkehrsregelungen verlangten. Ein Verkehrsteilnehmer könne nicht darauf vertrauen, dass ein zunächst erlaubtes Parken an einer bestimmten Stelle des öffentlichen Straßenraums auch noch vier Tage später erlaubt sei. Bei einer solchen „Vorlaufzeit“ sei es nicht unverhältnismäßig, also nicht von Verfassungswegen verboten, das Abschlepp- und Kostenrisiko eines längerfristigen Parkens statt der Allgemeinheit demjenigen zuzuweisen, der die Sachherrschaft über das an



Das gute Gefühl, einen zuverlässigen Partner zu haben, gibt es jetzt auch für Erwachsene.

In jeder Situation zuverlässigen Schutz, menschliche Nähe und persönliche Beratung. Darauf können Sie sich bei der SIGNAL IDUNA immer verlassen.

SIGNAL IDUNA Gruppe
Unternehmensverbindungen Öffentlicher Dienst
 Joseph-Scherer-Straße 3, 44139 Dortmund, Telefon 0231 135-2551
 oed-info@signal-iduna.de, www.signal-iduna.de

SIGNAL IDUNA 
 gut zu wissen

der betreffenden Stelle geparkte Kraftfahrzeug hat und Vorsorge für den Fall einer Verkehrsänderung treffen könne. (BVerwG, Urteil vom 11. Dezember 1996 – 11 C 15.95)

Dass die vom Bundesverwaltungsgericht als (jedenfalls) angemessen angesehene Vorlaufzeit zugleich als zwingend einzuhaltende Mindestvorlaufzeit verstanden werden müsste, lässt sich der Entscheidung nicht entnehmen. Damit hat es nicht ausgeschlossen, dass eine auf 48 Stunden bemessene Vorlaufzeit den Anforderungen des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes genügt.

■ Geld hat man zu haben?!

Am Rande bemerkt und nicht vorenthalten werden sollte aber unbedingt die unter Umständen eher fragwürdige Einstellung des Senats zum Vermögen der Bürger: „Demgegenüber belastete die Abschleppmaßnahme die Klägerin lediglich mit dem zeitlichen Aufwand für die Wiederbeschaffung des Fahrzeugs und den anfallenden Kosten in Höhe von insgesamt 238,98 Euro (neben den Verwaltungsgebühren in Höhe von 62 Euro die an das Abschleppunternehmen gezahlten Auslagen in Höhe von 176,98 Euro). Der erstgenannte Aufwand ist begrenzt, der zu zahlende Geldbetrag gering. Die Belastungen bewegen sich im Rahmen des üblichen Unterhaltungsaufwands für einen Personenkraftwagen.“ Diese Stellungnahme erinnert an den zivilrechtlichen Grundsatzes „Geld hat man zu haben“, dieser aber dürfte wohl im Verwaltungsrecht nicht allzu angebracht sein.

Was ist da passiert? Das BVerwG trifft eine Entscheidung und das OVG erklärt diese mit kurzer Begründung als nicht bindend und spricht ihr die Wirkung als Leitlinie ab, um seine eigene Entscheidung beizubehalten und zu festigen.

► Das BVerwG schafft (wiederholt) Klarheit

Die auf das Urteil des OVG NRW aus dem Jahre 1995 erfolgte Entscheidung des BVerwG lautete in dem entscheidenden Passus wie folgt:

„Das Verhältnismäßigkeitsprinzip wird auch nicht dadurch verletzt, dass das Berufungsgericht aufgrund der landesrechtlichen Vorschrift des § 11 Abs. 2 Nr. 7 KostO-NW die Kostenbelastung des Klägers mit 175,56 DM gebilligt hat. Diese Belastung, die, wie das Berufungsgericht zutreffend bemerkt, im Rahmen der üblichen Unterhaltungskosten eines Kraftwagens bleibt, steht nicht außer Verhältnis zu dem Zweck der Maßnahme, das rechtmäßige Haltverbot am vierten Tag nach seiner Bekanntgabe durchzusetzen und so eine polizeirechtliche Gefahr abzuwehren. Zwar gehört der ruhende Verkehr einschließlich des Dauerparkens zu den grundsätzlich erlaubten Formen der Teilnahme am Straßenverkehr. Der Verkehrsteilnehmer muß jedoch mit Situationen rechnen, die kurzfristig eine Änderung bestehender Verkehrsregelungen verlangen. Er kann deshalb nicht darauf vertrauen, daß ein zunächst erlaubtes Parken an einer bestimmten Stelle des öffentlichen Straßenraumes auch noch vier Tage später erlaubt ist. Bei einer solchen ‚Vorlaufzeit‘ ist es nicht unverhältnismäßig, also nicht von Verfassungswegen verboten, das Abschlepp- und Kostenrisiko eines längerfristigen Parkens statt der Allgemeinheit demjenigen zuzuweisen, der die Sachherrschaft über das an der betreffenden Stelle geparkte Kraftfahrzeug hat und Vorsorge für den Fall einer Änderung der Verkehrsrechtslage treffen kann.“ (BVerwG, Urteil vom 11. Dezember 1996 – 11 C 15.95)

Das war theoretisch ziemlich eindeutig – vergehen vier Tage, ist es nicht mehr unverhältnismäßig.

Wie man mit höchstrichterlicher Rechtsprechung richtig umgeht,

zeigt unter anderem das VGH Baden-Württemberg mit Urteil vom 13. Februar 2007, 1 S 822/05, in welchem es sich um einen dem BVerfG anschließt und dies wie folgt begründet:

Der Senat hat entschieden, dass das Abschleppen am zweiten Tag nach Aufstellen des Verkehrszeichens eine verhältnismäßige Kostenpflicht nicht begründen kann (vergleiche Urteil vom 17. September 1990 – 1 S 2805/89), während er die Kostentragung bei einer Vorlaufzeit von elf Tagen nicht beanstandet hat (vergleiche Beschluss vom 19. August 2003 – 1 S 2659/02)

Die Rechtsprechung der anderen Oberverwaltungsgerichte ist nicht einheitlich. Während einerseits eine Vorlaufzeit von lediglich 48 Stunden genügen soll (OVG NRW, Urteil vom 23. Mai 1995 – 5 A 2092/93), werden andererseits mindestens drei Werk-tage (Hess. VGH, Urteil vom 20. August 1996 – 11 UE 284/96) oder drei Werk-tage und zusätzlich ein Sonn- oder Feiertag verlangt (OVG Hamburg, Urteil vom 14. Juli 1994 – Bf VII 14/94). In einem diesen Entscheidungen zeitlich nachfolgenden Urteil hat das Bundesverwaltungsgericht die Ansicht vertreten, dass die Kostenbelastung für ein Abschleppen am vierten Tag nach dem Aufstellen des Verbotsschildes nicht unverhältnismäßig ist (Urteil vom 11. Dezember 1996 – 11 C 15/95 –, BVerwGE 102, 316 <320>). Der Senat schließt sich dieser Leitlinie an und versteht sie – nicht zuletzt im Interesse der Rechtsklarheit und der Rechtssicherheit – als allgemein zu beachtende Mindestvorlauf-zeit (so auch BayVGH, Urteil vom 3. Mai 2001 – 24 B 00.242). Ist sie – wie hier – eingehalten, so fällt das Abschleppen kostenmäßig auch bei fehlender Vorhersehbarkeit der Änderung der Verkehrs-führung in die Risikosphäre des Halters oder Fahrers.

Ähnlich hat es das Verwaltungsgericht Berlin (Urteil vom 5. Dezember 2000 – 9 A 467.98) ge-

handhabt und in Übereinstimmung mit dem Bundesverwaltungsgericht den Zeitraum für das Abschleppen nach einer Halt- beziehungsweise Parkveränderung auf 72 Stunden von der Veränderung an festgesetzt.

„Zwischen dem Aufstellen der Schilder und der Umsetzung lagen mehr als drei Tage. Verkehrsteilnehmer können nicht darauf vertrauen, dass ein erlaubtes Parken noch mehr als drei Tage nach Aufstellen von Halteverbotsschildern erlaubt ist. Die Kammer hält insoweit eine ‚Vorlaufzeit‘ von 72 Stunden unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit für ausreichend. Der Klägerin war es auch zumutbar, Vorsorge für den Fall der Änderung der Verkehrsrechtslage zu treffen. Die Erwägungen des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 11. Dezember 1996 – 11 C 15.95), dass die Heranziehung desjenigen, der sein Fahrzeug vor Aufstellung der Verkehrszeichen abgestellt hat, nach einer angemessenen Vorlaufzeit verhältnismäßig ist, gelten hier genauso. Denn maßgeblich ist, dass nach Ablauf von mehr als drei Tagen die Klägerin nicht mehr darauf vertrauen konnte, dass das zunächst ordnungsgemäße Parken immer noch erlaubt ist.“

Um endgültig Klarheit zu schaffen, hat das BVerwG kürzlich noch einmal ein Urteil nachgeschoben und auch die letzten Zweifel an der Drei-Tages-Leitlinie beseitigt:

„Ist ein ursprünglich erlaubt geparktes Fahrzeug aus einer nachträglich eingerichteten Haltverbotszone abgeschleppt worden, muss der Verantwortliche die Kosten nur tragen, wenn das Verkehrszeichen mit einer Vorlaufzeit von mindestens drei vollen Tagen aufgestellt wurde. Eine stundenscharfe Berechnung des Vorlaufs findet nicht statt.“ (Urteil vom 24. Mai 2018 – BVerwG 3 C 25.16)

Das BVerwG hat gesprochen. ■



Bereits Millionen Kunden sparen zeitgemäß. Machen Sie mit!

* Im Aktionszeitraum 01.08. bis 30.11.2018 entfällt für Neukunden, die bisher kein UnionDepot bei der BBBank haben, der Ausgabeaufschlag beim Abschluss eines Ansparplans in einen Fonds von Union Investment. UniProfiRente, UniProfiRente Select und VL-Depots sind hiervon ausgeschlossen.

Weitere Informationen, die Verkaufsprospekte und die wesentlichen Anlegerinformationen erhalten Sie kostenlos in deutscher Sprache bei der BBBank eG oder über den Kundenservice der Union Investment Service Bank AG, Weißfrauenstraße 7, 60311 Frankfurt am Main, www.union-investment.de, Telefon 069 58998-6060. Stand: 1. Juli 2018.

Jetzt Fondssparen statt Sparstrumpf!
Schon ab 25,- Euro monatlich.

Jetzt ohne Ausgabeaufschlag!*

Zusätzlich eine limitierte Uhr
von Kapten & Son sichern!

Gleich informieren unter
www.bbbank.de/sparstrumpf



Die typische Konfliktsituation zwischen Pkw-Fahrern und Führern von Straßenbahnen

Von Marcello Baldarelli, Erster Polizeihauptkommissar,
Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW, Abteilung Köln

■ Problembeschreibung

Gerade in innerstädtischen Bereichen entstehen Gefahren- und Unfallsituationen zwischen den Fahrern von Kraftfahrzeugen und Straßenbahnen. Soweit es sich um Vorfahrtsfragen im Sinne von § 8 StVO handelt, wird diesem Umstand häufig Rechnung getragen durch eine Regelung über Lichtsignalanlagen. Oftmals wird der Straßenbahn auch über § 19 Abs. 1 StVO und der sogenannten „Andreas-Kreuz-Regelung“ (Verkehrszeichen 201) der Vorrang eingeräumt.

Rechtlich umstritten ist jedoch die Verkehrssituation, bei der die Straßenbahn den eigenen Gleiskörper verlässt, weil dieser in die Fahrbahn einmündet und damit auch von dem übrigen Kfz-Verkehr genutzt werden kann. Hier stellt sich die Frage, ob der Straßenbahnführer eine Warte- und Sorgfaltpflicht gemäß § 10 StVO hat oder ob er sich auf die Privilegierung des § 2 Abs. 3 StVO berufen kann¹. Eine besondere Variante dieser Konfliktsituation besteht, wenn der Pkw-Fahrer auf der Fahrbahn mit Straßenbahngleis wenden will und auf dem Gleis zum Stillstand kommt, sodass die Straßenbahn mit dem haltenden Kfz zusammenstößt. Dazu hat das Oberlandesgericht Hamm² in der zivilrechtlichen Klärung der Schuldfrage Grundsätze entwickelt, die die strittige Verkehrslage klären.

¹ Vgl. Maur NZV 1990, 220 und Filthaut NZV 1992, 395 sowie König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 47. Aufl., 2017, § 10 Rn. 6.

² Urteil vom 13. April 2018 – 7 U 36/17 – veröffentlicht in jurion, <juris> und beck-online.

■ Sachverhalt

Der A (Pkw-Fahrer) beabsichtigte, einen Wendevorgang (U-Turn) durchzuführen, wobei er links fahrend die für beide Fahrtrichtungen in der Straßenmitte befindlichen Straßenbahngleise hätte passieren müssen. Als die Ampel für ihn Grünlicht zeigte, fuhr er auf die Gleise, wo sein Pkw von der vom B gelenkten, aus gleicher Richtung kommenden Straßenbahn im Bereich der Fahrerseite erfasst wurde. Die zeitlichen Abläufe sind strittig.

Der A behauptet, er habe bereits mindestens fünf Sekunden beziehungsweise nach seinem Vortrag in der mündlichen Verhandlung vor dem Landgericht zehn bis zwölf Sekunden auf den Gleisen gestanden, bevor es zur Kollision gekommen sei. Der B hätte bei frühzeitiger Einleitung eines Bremsvorgangs den Unfall vermeiden können. An der Unfallstelle sei besondere Vorsicht geboten gewesen, weil es dort aufgrund der Ampelschaltung, die – insoweit unstrittig – zum damaligen Zeitpunkt „Grünlicht“ zeitgleich für die Straßenbahn und für den nach links über die Gleise abbiegenden Verkehr vorgesehen habe, vermehrt zu Unfällen gekommen sei.

Der B behauptet, der A habe sich zunächst rechts neben den Schienen eingeordnet und dort gewartet. Er sei sodann auf die Schienen gefahren, wo ihn die vom B gefahrene Straßenbahn erfasst habe. Das Fahrzeug des A habe sich im Kollisionszeitpunkt, jedenfalls aber unmittelbar davor,

noch in Bewegung befunden. Die Kollision sei für den B unvermeidbar gewesen; jedenfalls treffe ihn kein Verschulden. Angesichts des grob verkehrswidrigen Verhaltens des A trete die Betriebsgefahr der Stadtbahn vollständig zurück.

A war bei dem Verkehrsunfall erheblich verletzt worden. Mit seiner Klage, die in der Vorinstanz abgelehnt worden war, begehrte er Schmerzensgeld und Schadensersatz. Das OLG Hamm bestätigte das erstinstanzliche Urteil und wies die Berufung des A als unbegründet zurück.

■ Rechtslage

Verkehrsverstöße des B lassen sich nicht feststellen. Weder ein Geschwindigkeitsverstoß gemäß § 3 Abs. 1 StVO noch ein Reaktionsverschulden gemäß § 1 Abs. 2 StVO ist nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme in erster und zweiter Instanz erwiesen³.

Der A hat demgegenüber gegen §§ 9 und 2 Abs. 3 StVO verstoßen⁴.

Der A beabsichtigte, seinen Pkw mittels sogenanntem U-Turns über die Schienen hinweg in den Gegenverkehr zu wenden. Da er hierbei lediglich den Bereich der Schienen und damit wenige Meter zu überqueren hatte, bevor er seine Fahrt in Gegenrichtung hätte fortsetzen können, han-

³ Auf die Darstellung der ausführlichen Beweiserhebung des Gerichts zum Verkehrsverhalten von B wird verzichtet, da die Verkehrsverstöße des A eindeutig sind.

⁴ Die nachfolgende rechtliche Bewertung des OLG Hamm wird nahezu wörtlich wiedergegeben.

> Marcello Baldarelli

1974 Eintritt in die Polizei NRW, verschiedene Funktionen, unter anderem Leiter der Führungsstelle in einer Polizeiinspektion, derzeit Dozent an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung, Abteilung Köln, für die Fächer Verkehrsrecht, Eingriffsrecht und Öffentliches Dienstrecht

derte es sich bei dem Fahrmanöver nicht um ein doppeltes Linksabbiegen, sondern um ein Wenden im Sinne des § 9 Abs. 5 StVO. Der A hätte sich hierbei gemäß § 9 Abs. 5 StVO so verhalten müssen, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen gewesen wäre. Da der A bei dem Wendemanöver nach links über die Schienen hinweg in den Gegenverkehr zu fahren beabsichtigte, beinhaltet diese Sorgfaltpflicht auch die Sorgfaltsanforderungen des § 9 Abs. 1 bis 4 StVO.

§ 9 Abs. 1 S. 3 und 4 StVO erlauben einem Linksabbieger das Einordnen auf längs verlegten Schienen nur dann, wenn kein Schienenfahrzeug behindert wird. Vor dem Einordnen und nochmals vor dem Abbiegen ist auf den nachfolgenden Verkehr zu achten. Nach Abs. 3 Satz 1 der Vorschrift muss der Abbiegende Schienenfahrzeuge auch dann durchlassen, wenn sie auf oder neben der Fahrbahn in der gleichen Richtung fahren. Dass dies auch dann gilt, wenn der Linksabbieger „grün hat“, wird durch § 37 Abs. 2 Satz 2 Ziffer 1 StVO explizit klargestellt. Gemäß § 2 Abs. 3 StVO müssen Fahrzeuge, die in Längsrichtung einer Schienenbahn verkehren, die-

se, soweit möglich, durchfahren lassen. Der A hätte bei der gegebenen Sachlage davon Abstand nehmen müssen, auf die Gleise zu fahren. Denn es war nicht im Sinne des § 9 Abs. 1 Satz 3 StVO sichergestellt, dass kein Schienenfahrzeug behindert wird. Damit hat der A auch gegen § 2 Abs. 3 StVO verstoßen. Da ein Verstoß des A auch unter Zugrundelegung seines eigenen Vortrags anzunehmen ist, kommt es an dieser Stelle noch nicht einmal auf das Ergebnis der Beweisaufnahme an. Nach dem eigenen Vortrag des A musste dieser eine erhebliche Zeit (zehn bis zwölf Sekunden) auf den Schienen warten, um zunächst die entgegenkommende Straßenbahn durchfahren zu lassen. Der A hat bei seiner Anhörung durch das Gericht geschildert, er sei bereits auf

die Gleise gefahren, als die aus der Gegenrichtung kommende Straßenbahn noch circa 100 Meter von der späteren Kollisionsstelle entfernt gewesen sei. Zum vom A behaupteten Zeitpunkt des Einfahrens in den Gleisbereich war daher für ihn vollkommen unklar, wie schnell er den Gleisbereich wieder würde verlassen können, zumal dies nicht nur von der Vorbeifahrt der entgegenkommenen Straßenbahn abhing, sondern auch vom Gegenverkehr; bei einer derartigen Sachlage darf der Gleisbereich nicht befahren werden. Sofern man demgegenüber vom Vortrag des B ausgeht, der A sei erst in engem zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit dem Herannahen der vom B gelenkten Straßenbahn in den Gleisbereich eingefahren, ergibt sich

ein Verstoß des A gegen §§ 9 Abs. 1 Satz 3 und 2 Abs. 3 StVO erst recht.

Darüber hinaus wäre eine Einfahrt in den Gleisbereich auch nur dann straßenverkehrsrechtlich zulässig gewesen, wenn aus Sicht des A bei Berücksichtigung der Verkehrslage eine Straßenbahn aus gleicher Richtung auch nicht alsbald hätte herankommen können. Dies war vorliegend gerade nicht der Fall, zumal der A sich nach seinen eigenen im Rahmen der Anhörung gemachten Angaben noch nicht einmal durch doppelte Rückschau vergewissert hat, dass sich aus seiner Sicht von hinten keine Straßenbahn näherte. Vielmehr hat er explizit geschildert, lediglich bei dem von ihm zuvor vorgenommenen Spurwechsel auf die linke Fahrspur, von

der aus er wenden wollte, in den Rückspiegel geschaut zu haben; vor dem anschließenden Einfahren in den Gleisbereich habe er nicht noch einmal in den Rückspiegel geschaut. Damit steht auch ein Verstoß des A gegen § 9 Abs. 1 S. 4 StVO fest.

Fazit

Unabhängig von der Ampelschaltung, die für beide Verkehrsteilnehmer Grünlicht zeigte, hatte A gemäß § 9 und gemäß § 2 Abs. 3 StVO besondere Sorgfaltspflichten gegenüber dem Straßenbahnführer. Bei dieser unklaren Situation hätte A erst gar nicht auf die Gleise fahren dürfen. Das Oberlandesgericht Hamm hat hier eine verkehrsträchtige Konfliktsituation unter Auslegung der genannten Normen klargestellt.

MEHR WISSEN ALS ANDERE. BESTELLEN SIE JETZT.

Beamtenversorgungsrecht in Bund und Ländern

Der Inhalt im Überblick:

- Bundesbeamtengesetz
- bundesrechtliche Vorschriften und sämtliche Landesversorgungsgesetze
- synoptische Gegenüberstellung der einzelnen Versorgungsgesetze
- Dokumentation ausgewählter zentraler Gesetzesbegründungen

Was Sie davon haben:

Das Beamtenversorgungsrecht hat seit der Föderalismusreform I im Jahr 2006 eine große Regelungsvielfalt erfahren, da der Bund nur noch die Gesetzgebungskompetenz für die Regelung der Versorgung der Bundesbeamten besitzt. Ziel des Buches ist es, das Beamtenversorgungsrecht detailliert und zugleich handlich darzustellen, um die föderale Entwicklungsdynamik erkennbar zu machen.

So bestellen Sie ganz einfach:

Sie können mit nebenstehendem Bestellcoupon per Post oder Fax bestellen. Oder Sie teilen uns Ihren Wunsch per E-Mail oder über unseren Onlineshop mit.

1.064 Seiten

€ 58,90*

ISBN: 978-3-87863-210-8

* zzgl. Porto und Verpackung



INFORMATIONEN FÜR BEAMTE UND ARBEITNEHMER

dbb verlag gmbh
Friedrichstraße 165 · 10117 Berlin

Telefon: 0 30/7 26 19 17-23
Telefax: 0 30/7 26 19 17-49
E-Mail: vertrieb@dbbverlag.de
Internet: www.dbbverlag.de
Onlineshop: shop.dbbverlag.de

BESTELLCOUPON Zuschicken oder faxen

- __ Exemplar/e „Beamtenversorgungsrecht in Bund und Ländern“ (€ 58,90 je Exemplar zzgl. Porto und Verpackung)
- Verlagsprogramm

Name _____

Anschrift _____

Telefon/E-Mail (freiwillig) _____

Widerrufsrecht: Sie haben das Recht, binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen diesen Vertrag zu widerrufen. Die Frist beginnt mit Absendung dieser Bestellung. Zur Einhaltung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs an: dbb verlag gmbh, Friedrichstr. 165, 10117 Berlin, Tel.: 0 30/726 19 17-23, Fax: 0 30/726 19 17-49, E-Mail: vertrieb@dbbverlag.de

Werbearbeitung: Ja, ich bin damit einverstanden, dass mich die dbb verlag gmbh über eigene Produkte (gedruckte und elektronische Medien) und Dienstleistungen über den Postweg oder per E-Mail informiert. Die von mir gemachten freiwilligen Angaben dürfen zu diesem Zweck gespeichert, verarbeitet und genutzt werden. Der werblichen Verwendung meiner Daten kann ich jederzeit widersprechen, entweder durch Mitteilung per Post an die dbb verlag gmbh, Friedrichstr. 165, 10117 Berlin, per E-Mail an vertrieb@dbbverlag.de, per Fax an 0 30/7 26 19 17-49 oder telefonisch unter 0 30/7 26 19 17-23. Im Falle des Widerspruchs werden Ihre Angaben ausschließlich zur Vertragserfüllung und Abwicklung Ihrer Bestellung genutzt.

Datum/Unterschrift _____