

# **Praktische Probleme der Anwendung der 5-m-Zone des § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO**

Von Dr. Caspar David Hermanns, Berlin<sup>1</sup>

## **I. Einleitung**

Die stetige Motorisierung der Gesellschaft zieht zahlreiche Probleme nach sich. Ein besonders in Ballungsräumen drängender Problemkreis ist die Nutzung des Straßenraums zum Parken. Nicht selten „quetschen“ Fahrzeugführer ihre Vehikel in kleinste Lücken oder lassen sie an Stellen zurück, die für sie ohne weiteres als Standort in Betracht, für andere aber keineswegs in Frage kommen. Ein besonders neuralgischer Bereich ist die durch § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO angeordnete 5-m-Zone, in der das Parken verboten ist. Auf verschiedene praktische Probleme, die die Anwendung des § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO mit sich bringt, soll im folgenden kurz eingegangen werden.

## **II. Anwendung des § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO**

Gemäß § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO ist das Parken vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Fahrbahnkanten verboten. Der Fahrzeugführer muss also beim Parken seines Fahrzeug einen erforderlichen Mindestabstand von 5 m zu einer Kreuzung oder Einmündung einhalten, wenn er den Anforderungen des § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO entsprechen will.

### **1. Zweck der 5-m-Parkverbotszone**

Abzustellen ist zunächst auf den Zweck des § 12 Abs. 3 N. 1 StVO, dessen Ziel es ist Gefahren oder Belästigungen von in einen Kreuzungs- oder Einmündungsbereich einbiegenden Verkehrsteilnehmer fernzuhalten<sup>2</sup>, konkret den unmittelbaren Kreuzungs- oder Einmündungsbereich frei von Fahrzeugen zu halten, insbesondere damit es weder für (abbiegende) Fahrzeugführer noch für Fußgänger zu Sichtbehinderungen oder auch anderen gefährlichen Situationen kommt<sup>3</sup>. Aber auch die Fahrbahn überquerende Fußgänger sollen durch § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO geschützt werden<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Der Beitrag geht auf ein Kurzgutachten zurück, das der *Verf.* während seiner Referendarausbildung beim Verwaltungsgericht Berlin zu erstatten hatte. Der *Verf.* dankt Herrn cand. jur. Benjamin Klein, Berlin, für seine hilfreiche Unterstützung bei den vorbereitenden Arbeiten.

<sup>2</sup> *BGH*, Urt. v. 04.12.1959 – 4 StR 420/59 – VRS 18, 206, 208.

<sup>3</sup> *BayObLG*, Beschl. v. 03.09.1980 – 1 Ob OWi 417/80 – DAR 1981, 22; Beschl. v. 04.09.1981 – 1 Ob OWi 347/81 – VRS 61, 463, 464; *OLG Karlsruhe*, Beschl. v. 22.11.1988 – 2 Ss 190/88 – DAR 1989, 113.

<sup>4</sup> *Hentschel*, in: *Jagus/Hentschel*, Straßenverkehrsrecht, 37. Aufl., München 2003, StVO, § 12, Rn. 6a.

## **2. Berechnung der 5-m-Parkverbotszone bei rechtwinkligem Aufeinanderstoßen der Fahrbahnkanten**

Dem gemäß wird die 5-m-Parkverbotszone nach der übereinstimmenden Rechtsprechung der Obergerichte anhand des Schnittpunkts der Fahrbahnkanten bestimmt. Bei rechtwinkligen Fahrbahnkanten ist die Bestimmung der 5-m-Parkverbotszone daher nicht schwierig, man misst nämlich von der „Ecke“, an der die Fahrbahnen aufeinanderstoßen jeweils 5 m in die eine und in die andere Richtung ab. Innerhalb dieses Bereiches ist das Parken dann nicht zulässig. Wird die Fahrbahnkante durch vorübergehende Einrichtungen, beispielsweise einen Bauzaun, verlängert, verschiebt sich dementsprechend auch der zu Grunde zu legende Schnittpunkt, denn mit dieser Einrichtung wird auch die Ausdehnung der Fahrbahn verringert, so dass es in dem durch die vorübergehenden Einrichtungen beanspruchten Bereich auch nicht zu Gefahren kommen kann, denen gerade durch § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO begegnet werden soll<sup>5</sup>.

Von vornherein ausgenommen von der Anwendung der 5-m-Parkverbotszone des § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO ist bei Einmündungen der gegenüber der einmündenden Straße gelegene Straßenbereich<sup>6</sup>. Denn nach dem Normzweck bezieht sich das Parkverbot des § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO nur auf solche Straßenbereiche, die vor oder hinter einer Fahrtrichtungsänderung (ein Abbiegen) ermöglichenden anderen einmündenden oder kreuzenden Straße liegen, da nur in diesem Bereich konkrete Gefahren durch Verkehrs- oder Sichtbehinderungen hervorgerufen werden können<sup>7</sup>. Solches ist aber in diesem Bereich per se nicht zu befürchten, denn da die abbiegenden Fahrzeuge aus der einmündenden Straße nach rechts oder links abbiegen oder aber andersherum in die einmündende Straße eingebogen wird, können durch an der der Einmündung gegenüberliegenden ununterbrochenen Fahrbahnkante parkende Fahrzeuge keine Verkehrs- oder Sichtbehinderungen hervorgerufen werden<sup>8</sup>.

## **2. Nicht rechtwinklig aufeinandertreffende Fahrbahnkanten**

Komplizierter wird es jedoch, wenn Fahrbahnkanten nicht rechtwinklig aufeinanderstoßen. In diesen Fällen soll auf den sogenannten gedachten Schnittpunkt der im Geiste verlängerten Fahrbahnkanten abgestellt werden. So soll bei abgerundeten Ecken nach der Rechtsprechung verschiedener Obergerichte der Schnittpunkt der Fahrbahnkanten bestimmt werden, indem

---

<sup>5</sup> BayObLG, Beschl. v. 04.09.1981 – 1 Ob OWi 347/81 – VRS 61, 463, 464.

<sup>6</sup> Hentschel, in: Jagusch/Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 37. Aufl., München 2003, StVO, § 12, Rn. 6a.

<sup>7</sup> OLG Karlsruhe, Beschl. v. 22.11.1988 – 2 Ss 190/88 – DAR 1989, 113.

<sup>8</sup> I. E. ebenso OLG Karlsruhe, Beschl. v. 22.11.1988 – 2 Ss 190/88 – DAR 1989, 113.

man die Fahrbahnkanten an ihren letzten geraden Stellen jeweils gedacht verlängert und einen imaginären Schnittpunkt bildet<sup>9</sup>.

a. Praktische Probleme des gedachten Schnittpunkts

Dieses Abstellen auf den gedachten Schnittpunkt birgt allerdings zwei praktische Probleme in sich. Zum einen ist in solchen Fällen die Ausdehnung von Kreuzungs- und Einmündungsbereichen nicht gleichsam wie von selbst erkennbar. Dies ist nicht selten dann der Fall, wenn eine Ecke abgerundet und abgeschrägt ist und zwar umso stärker, je länger die Abrundung ist. Zum anderen ist die Bestimmung dieses gedachten Schnittpunkts der Fahrbahnkanten nicht ohne Schwierigkeiten zu bewältigen. So wird in der Praxis der Ordnungsbehörden nicht selten davon ausgegangen, durch eine Anwendung der Rechtsprechung des gedachten Schnittpunkts würde dieser imaginäre Schnittpunkt der Fahrbahnkanten geradezu „beliebig weit“ in den Kreuzungs- oder Einmündungsbereich hereinragen. Getragen wird diese Argumentation von dem Gedanken, dass ein recht langer Abstand zwischen der ersten Abschrägung oder dem Beginn Abrundung bis zum imaginären Schnittpunkt entstehen würde, Fahrzeuge mithin bis zu 5 m von diesem Schnittpunkt in den Kreuzungs- oder Einmündungsbereich ohne Anbindung an einen Bürgersteig parken könnten.

Diese Überlegung ist zwar im Ansatz richtig, denn es ist seitens des Verordnungsgebers nicht gewollt, dass Fahrzeuge ohne Anbindung an einen Bürgersteig und noch dazu im Einmündungsbereich gleichsam mitten auf der Straße geparkt werden können, zumal dies gegen § 12 Abs. 4 StVO, nach dem Fahrzeuge am rechten Fahrbahnrand zu parken sind, verstieße. Dennoch ist die Argumentation nicht schlüssig, wird bei ihr doch der abgerundete oder abgeschrägte vordere Bereich einer Ecke wie ein Einmündungsbereich behandelt. Um sich den Problem des in den Kreuzungs- oder Einmündungsbereich vorverlagerten Schnittpunktes zu entziehen, muss man dann aber zwei imaginäre Schnittpunkte der Fahrbahnkanten bilden, obwohl weiterhin von einer Kreuzung oder Einmündung ausgegangen wird. Damit einher geht eine Ausdehnung der 5-m-Parkverbotszone auf nahezu – dies ist abhängig von dem Radius der Abrundung – den gesamten Kreuzungs- oder Einmündungsbereich, denn aufgrund der nunmehr zwei Schnittpunkte verdoppelt sich die Ausdehnung der 5-m-Parkverbotszone<sup>10</sup>,

---

<sup>9</sup> *OLG Hamm*, Urt. v. 10.05.1954 – (2) 2a Ss 158/54 – VRS 7, 227, 228; *BayObLG*, Beschl. v. 03.09.1980 – 1 Ob OWi 417/80 – DAR 1981, 22; *OVG Berlin*, Urt. v. 10.03.1982 – OVG 1 B 69.80 – OVGE 15, 70, 71; *OLG Karlsruhe*, Beschl. v. 22.11.1988 – 2 Ss 190/88 – DAR 1989, 113.

<sup>10</sup> In diesem Sinne wohl auch *Jäger*, in: HK-StVR, Heidelberg 1993, StVO, § 12, Rn. 174.

genauer gesagt werden zwei 5-m-Parkverbotszonen begründet, die (beinahe) aneinander stoßen.

b. Abstellen auf die tatsächliche Gefahrenstelle

Hierfür besteht jedoch keine Notwendigkeit, da auch eine abgerundete oder abgeschrägte Bereich einer Kreuzung oder Einmündung – selbst wenn der abgerundete oder abgeschrägte Bereich langgezogen ist – nur eine gefährliche Stelle hat. Denn gewöhnlich stellt sich nämlich das Problem von Sichtbehinderungen bei der von der Fahrtrichtung des nach rechts abbiegenden oder geradeaus fahrenden Fahrzeugs aus betrachtet ersten Abschrägung oder dem Beginn der Abrundung nicht. Bei dieser handelt es sich, unabhängig, wie lang sie sich zieht, nicht um eine Ecke einer Einmündung oder Kreuzung. Eine solche liegt erst bei der zweiten, in die andere Straße überführende Abschrägung/Ende der Abrundung vor. Die erste Abschrägung oder der Beginn der Abrundung gehören vielmehr noch zu der Straße, aus der das Fahrzeug kommt, hier wird lediglich eine Straßenverbreiterung eingeleitet oder eine Kurve angedeutet, jedenfalls bilden sie keine Ecke im Sinne von § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO, denn weder von links noch von rechts kann an dieser Stelle Seitenverkehr auftreten, dies ist erst beim Ende der Abrundung oder dem entsprechend bei der zweiten Abschrägung der Fall. Handelt es sich bei der ersten Abschrägung oder dem Beginn der Abrundung aber nicht um einen eigenständigen Kreuzungs- oder Einmündungsbereich im Sinne von § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO, kann hier auch die 5-m-Parkverbotszone nicht beginnen. § 1 StVO rechtfertigt keine andere Lösung<sup>11</sup>, denn unabhängig davon, dass das allgemeine Gebot zur gegenseitigen Rücksichtnahme ohnedies immer gilt, können hieraus keine über den Regelungsgehalt des § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO hinaus gehenden Konsequenzen gezogen werden, da dieser gerade keine zu schließende Regelungslücke offen lässt.

Allerdings bedarf es selbstverständlich trotzdem eines Bereichs an abgerundeten oder abgeschrägten Ecken, an dem das Parken unzulässig ist und mittels sachgerechter Auslegung lässt sich § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO durchaus entnehmen, für welchen Bereich das Parkverbot an abgerundeten oder abgeschrägten Kreuzungen oder Einmündungen gilt. Dabei soll auch nicht an eine Anknüpfung an den beiderseitigen Schnittpunkt der Fahrbahnkanten für die Bestimmung des Bereichs, in dem ein Parkverbot gilt, ganz verzichtet werden<sup>12</sup>. Den obigen Ausführungen entsprechend muss sich dieses Parkverbot unmittelbar auf den Bereich erstrecken, an

---

<sup>11</sup> So aber wohl Heß, in *Janiszewski/Jagow/Burmann*: Straßenverkehrsrecht, 17. Aufl. 2002, StVO, § 12, Rn. 45 unter Berufung auf *OLG Hamm*, Urt. v. 10.05.1954 – (2) 2a Ss 158/54 – VRS 7, 227.

<sup>12</sup> *BayObLG*, Beschl. v. 03.09.1980 – 1 Ob OWi 417/80 – DAR 1981, 22.

dem Gefahren durch das Abbiegen von Fahrzeugen zu befürchten sind, was bedeutet, dass, wieder aus der Fahrtrichtung des rechts abbiegenden Fahrzeugs betrachtet, auf den Punkt des Beginns der zweiten Abschrägung oder dem Ende der Abrundung abzustellen und von diesem jeweils 5 m entlang der Fahrbahnkante abzumessen sind. Allein in diesem Bereich ist damit das Parken von Fahrzeugen gemäß § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO unzulässig.

### **III. Korrektur durch Sperrflächen nach § 41 Abs. 3 Nr. 6 StVO**

Wem dieses Ergebnis nicht gefällt, weil er der Auffassung ist, dass der gesamte abgerundete oder abgeschrägte Kreuzungs- und Einmündungsbereich frei von parkenden Fahrzeugen bleiben sollte, kann nur geraten werden, Sperrflächen nach § 41 Abs. 3 Nr. 6 StVO zu verwenden – so wie es in verschiedenen Großstädten auch verbreitete Praxis ist –, um so ungewollten Parken vorzubeugen. Für eine extensive Auslegung des § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO ist dagegen kein Raum.