Oberverwaltungsgericht NRW, 5 A 470/14

Datum:	13.09.2016
Gericht:	Oberverwaltungsgericht NRW
Spruchkörper:	5. Senat
Entscheidungsart:	Urteil
Aktenzeichen:	5 A 470/14
ECLI:	ECLI:DE:OVGNRW:2016:0913.5A470.14.00

Vorinstanz:	Verwaltungsgericht Düsseldorf, 14 K 8394/13
Schlagworte:	mobile Halteverbotsschilder Kosten einer Abschleppmaßnahme Vorlauffrist Verhältnismäßigkeit
Normen:	VwVG NRW § 77 Abs. 1; VO VwVG NRW § 15 Abs. 1; VO VwVG NRW § 20 Abs. 2

Leitsätze:

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.

Tenor:

Die Berufung der Klägerin gegen das aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 22. Januar 2014 ergangene Urteil des Verwaltungsgerichts Düsseldorf wird zurückgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Berufungsverfahrens.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des auf Grund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags leistet.

Die Revision wird zugelassen.

Tatbestand: 1

Die Beteiligten streiten um die Kosten einer Abschleppmaßnahme. 2

Am Vormittag des 20. August 2013 wurde in der L.--------straße in E. in Höhe der Hausnummer 109 durch Mitarbeiter der Firma T. Umzugsmanagement GmbH aus E. durch Aufstellen zweier mobiler Halteverbotsschilder – Verkehrszeichen 283 – eine Halteverbotszone für den Zeitraum 23. August bis zum 24. August 2013 jeweils von 7:00 bis 18:00 Uhr eingerichtet. Anlass für die Errichtung der Halteverbotszone war ein privater Umzug. 3

Ein Mitarbeiter der Beklagten beauftragte am 23. August 2013 um 13:43 Uhr ein Abschleppunternehmen, das um 14:18 Uhr das zu diesem Zeitpunkt in der mobilen Halteverbotszone parkende, von der Klägerin geführte Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen X. abschleppte und auf das Betriebsgelände des Abschleppunternehmers verbrachte. Am 5. September 2013 holte die Klägerin das Fahrzeug bei dem Abschleppunternehmer ab. Dieser stellte ihr neben den Abschleppkosten in Höhe von 64,71 EUR Verwahrkosten in Höhe von 58,80 EUR und Kosten für den Einsatz eines Radrollers in Höhe von 25,21 EUR – jeweils zuzüglich Mehrwertsteuer – in Rechnung. Die Gesamtsumme in Höhe von 176,98 EUR zahlte die Klägerin bei Abholung. Mit Gebührenbescheid vom 7. Oktober 2013 setzte die Beklagte gegenüber der Klägerin eine Verwaltungsgebühr in Höhe von 62,00 EUR fest. 4

Die Klägerin hat am 30. Oktober 2013 Klage erhoben. Zur Begründung ihrer Klage hat sie im Wesentlichen vorgetragen: Sie habe ihr Fahrzeug vor dem Aufstellen der Halteverbotsschilder, am 19. August 2013, in Höhe der L.--------straße 109 geparkt, da sie an diesem Tag in den Urlaub geflogen sei. Die Kostenerhebung sei unbillig, weil eine angemessene Vorlauffrist 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 Vorlauffrist eingehalten. Die anderslautende Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westdalen, wonach eine Vorlaufzeit von 48 Stunden genüge, sei überholt. 5

Die Klägerin hat beantragt, 6

- 1. den Gebührenbescheid der Beklagten vom 7. Oktober 2013 aufzuheben, 7 8
- 2. die Beklagte zu verurteilen, die Kosten des Abschleppunternehmers in Höhe von 176,98 EUR zu erstatten. 9

Die Beklagte hat beantragt, 10

die Klage abzuweisen. 11

Zur Begründung hat sie ausgeführt: Die Beschilderung sei rechtzeitig am 20. August 2013 angebracht worden. Die gängige Rechtsprechung sehe eine Vorlaufzeit von 48 Stunden 12

zwischen dem Aufstellen mobiler Halteverbotsschilder und der Abschleppmaßnahme vor. Diese sei im vorliegenden Fall eingehalten worden.

Das Verwaltungsgericht hat die Klage mit aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 22. Januar 2014 ergangenem Urteil abgewiesen. Zur Begründung hat es im Wesentlichen ausgeführt: Der angefochtene Gebührenbescheid der Beklagten vom 7. Oktober 2013 sei rechtmäßig und verletze die Klägerin nicht in ihren Rechten. Die Abschleppmaßnahme sei rechtmäßig gewesen. Gegen die Belastung der Klägerin mit den Kosten hierfür bestünden auch im Hinblick auf eine etwaig einzuhaltende Vorlaufzeit keine rechtlichen Bedenken. Ausweislich des im Verwaltungsvorgang der Beklagten befindlichen Aufstellprotokolls habe das Fahrzeug der Klägerin zum Zeitpunkt des Einrichtens der mobilen Halteverbotszone noch nicht dort geparkt. In diesem Fall komme es auf das Einhalten einer Vorlaufzeit nicht an. Aber selbst wenn die Klägerin dort vor Aufstellen der mobilen Halteverbotsschilder geparkt hätte, gelte nichts anderes. Eine – hier eingehaltene – Frist von 48 Stunden sei regelmäßig ausreichend, um Fahrzeughalter vor überraschenden Abschleppmaßnahmen mit dem erwähnten Folgeaufwand zu bewahren. Danach habe die Klägerin gegen die Beklagte auch keinen Anspruch auf Erstattung der an den Abschleppunternehmer gezahlten Kosten. 13

Zur Begründung der mit Beschluss vom 30. März 2015 zugelassenen Berufung trägt die Klägerin ergänzend zu ihrem erstinstanzlichen Vorbringen im Wesentlichen vor: In der von ihr zwischenzeitlich eingesehenen Akte des Bußgeldverfahrens sei ein Protokoll des Umzugsunternehmers enthalten, aus dem sich ergebe, dass ihr Fahrzeug mit dem Kennzeichen X. bereits beim Aufstellen der Halteverbotsschilder in dem in Rede stehenden Bereich geparkt habe. Die T. Umzugsmanagement GmbH hat mit Schreiben vom 7. April 2015 bestätigt, dass die Angaben zu den im Bereich der Einrichtung der Halteverbotsstrecke parkenden Fahrzeugen in dem in der Bußgeldakte befindlichen Aufstellprotokoll zutreffend seien, das Protokoll im Verwaltungsvorgang insoweit tatsächlich fehlerhaft sei. Ausgehend hiervon sei, so die Klägerin, ihre Belastung mit den Kosten und Gebühren der Abschleppmaßnahme unbillig, da eine ausreichende Vorlauffrist zwischen dem Aufstellen der Halteverbotsschilder und der Abschleppmaßnahme nicht eingehalten worden sei. Insbesondere sei bei der Abwägung der widerstreitenden Interessen zu berücksichtigen, dass im Streitfall das Halteverbot allein zur Durchführung eines privaten Umzugs, also im privaten Interesse eingerichtet worden sei. Dass eine längere Vorlaufzeit als 48 Stunden in der Praxis nicht zu erschwerten Abläufen führe, zeige sich daran, dass die Behörden z. B. in ihren Vordrucken regelmäßig vorgäben, mobile Halteverbotsschilder 72 Stunden oder eine noch längere Zeit vorher aufzustellen. 14

Die Klägerin beantragt, 15

das erstinstanzliche Urteil zu ändern und nach den Klageanträgen erster Instanz zu erkennen. 16

Die Beklagte beantragt, 17

die Berufung zurückzuweisen. 18

Zur Begründung wiederholt und vertieft sie ihr bisheriges Vorbringen. 19

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts und des Vorbringens der Beteiligten im Übrigen wird auf den Inhalt der Gerichtsakte sowie des Verwaltungsvorgangs der Beklagten und der Akte des Bußgeldverfahrens (Amtsgericht Düsseldorf 319 OWi 110 Js 88/14-20/14) Bezug genommen. 20

Entscheidungsgründe: 21

Die Berufung hat keinen Erfolg. Das Verwaltungsgericht hat die Klage zu Recht abgewiesen. Sie ist zulässig, aber unbegründet. 22

Der Gebührenbescheid der Beklagten vom 7. Oktober 2013 ist rechtmäßig und verletzt die Klägerin nicht in ihren Rechten, § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO. 23

Die Erhebung einer Verwaltungsgebühr in Höhe von 62,00 EUR findet ihre Rechtsgrundlage in § 77 Abs. 1 VwVG NRW i. V. m. § 15 Abs. 1 Nr. 7 VO VwVG NRW. Die Vorschriften, wonach von dem Ordnungspflichtigen Verwaltungsgebühren für das (rechtmäßige) Abschleppen eines zugelassenen Kraftfahrzeugs erhoben werden, greifen unabhängig davon ein, ob dieses als Ersatzvornahme einer Beseitigungsanordnung auf der Grundlage der ordnungsbehördlichen Generalklausel (§ 14 OBG NRW, §§ 55 Abs. 2, 57 Abs. 1 Nr. 1, 59 VwVG NRW) oder als Sicherstellungsmaßnahme nach § 24 OBG NRW, §§ 43 Nr. 1, 46 Abs. 3 PolG NRW zu qualifizieren ist. 24

Vgl. OVG NRW, Urteil vom 28. November 2000 – 5 A 2625/00 –, OVGE 48, 152 = NJW 2001, 2035 = juris, Rn. 13, 17. 25

Die Anordnung der Abschleppmaßnahme war rechtmäßig. Voraussetzung für das ordnungsbehördliche Einschreiten nach den oben genannten Vorschriften ist das Vorliegen einer gegenwärtigen Gefahr für die öffentliche Sicherheit. Zum Schutzgut der öffentlichen Sicherheit im Sinne des Ordnungsrechts gehört die Unverletzlichkeit der Rechtsordnung. Im Zeitpunkt des Einschreitens lag ein Verstoß gegen § 41 Abs. 1 StVO i. V. m. lfd. Nr. 62 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO vor. Das von der Klägerin geführte Fahrzeug war in einem Bereich abgestellt, in dem das Halten nach dem Verkehrszeichen 283 (absolutes Halteverbot) verboten war. 26

Das Halteverbot ist wirksam bekannt gemacht worden. Das Halteverbot nach Verkehrszeichen 283 ist wie andere Verkehrsverbote und -gebote ein Verwaltungsakt in der Form einer Allgemeinverfügung im Sinne des § 35 Satz 2 VwVfG NRW. Es wird gemäß § 43 Abs. 1 Satz 1 VwVfG NRW gegenüber demjenigen, für den es bestimmt ist oder der von ihm betroffen wird, in dem Zeitpunkt wirksam, in dem es ihm bekannt gegeben wird. Die Bekanntgabe erfolgt nach bundesrechtlichen (Spezial-)Vorschriften der Straßenverkehrsordnung durch Aufstellen des Verkehrszeichens. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts äußern Verkehrszeichen, die so aufgestellt oder angebracht sind, dass sie ein durchschnittlicher Kraftfahrer bei Einhaltung der nach § 1 StVO erforderlichen Sorgfalt schon „mit einem raschen und beiläufigen Blick“ erfassen kann, nach dem so genannten Sichtbarkeitsgrundsatz ihre Rechtswirkung gegenüber jedem von der Regelung betroffenen Verkehrsteilnehmer, gleichgültig ob er das Verkehrszeichen tatsächlich wahrnimmt oder nicht. 27

Vgl. BVerwG, Urteil vom 6. April 2016 – 3 C 10.15 –, NJW 2016, 2353 = juris, Rn. 16, und vom 11. Dezember 1996 – 11 C 15.95 –, BVerwGE 102, 316 = DVBl. 1998, 93 = juris, Rn. 9, jeweils, m. w. N. 28

Zuletzt hat das Bundesverwaltungsgericht die Anforderungen, die der Sichtbarkeitsgrundsatz im ruhenden Verkehr an die Erkennbarkeit und Erfassbarkeit von Verkehrszeichen und an die dabei von den Verkehrsteilnehmern zu beachtende Sorgfalt stellt, präzisiert. Danach äußern Verkehrszeichen für den ruhenden Verkehr ihre Rechtswirkung gegenüber jedem von der Regelung betroffenen Verkehrsteilnehmer, gleichgültig, ob er das Verkehrszeichen 29

tatsächlich wahrnimmt oder nicht, wenn sie so aufgestellt oder angebracht sind, dass ein durchschnittlicher Kraftfahrer bei Einhaltung der nach § 1 StVO erforderlichen Sorgfalt und ungestörten Sichtverhältnissen während der Fahrt oder durch einfache Umschau beim Aussteigen ohne Weiteres erkennen kann, dass ein Gebot oder Verbot durch Verkehrszeichen verlautbart wurde. Zu einer Nachschau ist der Verkehrsteilnehmer nur verpflichtet, wenn hierfür nach den konkreten Umständen des Einzelfalls ein besonderer Anlass besteht.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 6. April 2016 – 3 C 10.15 –, NJW 2016, 2353 = juris, Rn. 17 ff., 21. Siehe auch OVG NRW, Beschluss vom 25. November 2004 – 5 A 850/13 –, NJW 2005, 1142 = juris, Rn. 38, und vom 11. Juni 1997 – 5 A 4278/95 –, juris, Rn. 6 f.; VGH Bad.-Württ., Urteil vom 20. Januar 2010 – 1 S 484/09 –, NJW 2010, 1898 = juris, Rn. 17; Hamb. OVG, Urteil vom 30. Juni 2009 – 3 Bf 408/08 – NZV 2009, 524 = juris, Rn. 32 f., m. w. N. 30

Dies zugrundegelegt ist hier von einer wirksamen Bekanntgabe des Halteverbots auszugehen. Die im Verwaltungsvorgang befindlichen Fotos dokumentieren, dass das Fahrzeug der Klägerin vor dem Abschleppvorgang in dem durch zwei absolute Halteverbotsschilder abgegrenzten Bereich direkt neben einem der Halteverbotsschilder stand. Beide Halteverbotsschilder waren vom Standort des Fahrzeugs der Klägerin jeweils auf den ersten Blick in die eine und andere Richtung erkennbar. Die Zusatzschilder enthielten deutlich sichtbar die Angaben über den Zeitraum der Geltung des Halteverbots. 31

Die Abschleppmaßnahme ist auch mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit vereinbar. Nichts anderes gilt für die Belastung der Klägerin mit den Kosten dieser Maßnahme. Die Abschleppmaßnahme war zunächst geeignet, den bereits eingetretenen und andauernden Verstoß gegen das Halteverbot zu beenden und die blockierte Fläche für die mit der temporären Verkehrsregelung bezweckte ungestörte Durchführung der Umzugsarbeiten freizugeben. Sie war auch erforderlich, da andere, die Klägerin weniger belastende, aber ebenso effektive Mittel zur Erreichung des mit der Abschleppmaßnahme verfolgten Zwecks nicht zur Verfügung standen. Die vor Ort anwesende Mitarbeiterin der Beklagten konnte die in unmittelbarer Nähe in der L.--------straße 111 wohnende Klägerin nicht erreichen, um sie zum Entfernen des Fahrzeugs aufzufordern, da diese sich im Urlaub befand. 32

Das Abschleppen des Fahrzeugs war zudem nicht unangemessen. Es hatte für die Klägerin keine Nachteile zur Folge, die zu dem angestrebten Erfolg erkennbar außer Verhältnis stehen. Das Abschleppen des Fahrzeugs bezweckte nicht nur die Beendigung des Verstoßes gegen das absolute Halteverbot. Schon anhand der im Verwaltungsvorgang befindlichen Lichtbilder ist vielmehr zu ersehen, dass das verbotswidrige Abstellen des Fahrzeugs auch zu einer konkreten Behinderung der Umzugsarbeiten führte. Ungeachtet dessen lag jedenfalls eine Funktionsbeeinträchtigung der Verkehrsfläche vor, die ein Entfernen des Fahrzeugs rechtfertigte, ohne dass eine konkrete Behinderung bereits eingetreten sein musste. Das Halteverbot sollte sicherstellen, dass in dessen Geltungszeitraum der Straßenbereich vor dem Gebäude L.--------straße 9 stets für die Durchführung der Umzugsarbeiten zur Verfügung stand. Es bezweckte gerade eine Freihaltung der betroffenen Verkehrsfläche, um ein – den fließenden Verkehr möglichst wenig beeinträchtigendes – Abstellen von Umzugsfahrzeugen und deren Ent- bzw. Beladung zu ermöglichen. 33

Vgl. zur Bedeutung des Vorliegens einer konkreten Behinderung bzw. Funktionsbeeinträchtigung der Verkehrsfläche im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung: BVerwG, Beschluss vom 18. Februar 2002 – 3 B 149.01 –, juris, Rn. 4, und vom 1. Dezember 2000 – 3 B 51.00 –, juris, Rn. 3 f.; OVG NRW, Beschluss vom 18. Juli 2013 – 5 A 30/13 –, Rn. 4, und vom 20. Dezember 2012 – 5 A 2802/11 –, juris, Rn. 3 ff., Urteil vom 26. 34

September 1996 – 5 A 1746/94 –, VRS 94, 159 = juris, Rn.8 ff., und vom 29. September 1989 – 5 A 878/89 –. Siehe auch: BVerwG, Urteil vom 9. April 2014 – 3 C 5.13 –, BVerwGE 149, 254 = DVBl. 2014, 1139 = juris, Rn. 20 ff., Beschluss vom 11. August 2003 – 3 B 74.03 –, juris, Rn. 3.

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 EUR (neben den Verwaltungsgebühren in Höhe von 62,00 EUR die an das Abschleppunternehmen gezahlten Auslagen in Höhe von 176,98 EUR). Der erstgenannte Aufwand ist begrenzt, der zu zahlende Geldbetrag gering. Die Belastungen bewegen sich im Rahmen des üblichen Unterhaltungsaufwands für einen Personenkraftwagen. Ein Missverhältnis zu dem mit der Maßnahme verfolgten Zweck lässt sich nicht feststellen. 35

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. 36

Sofern es sich nicht um besonders dringliche Angelegenheiten handelt, lassen Maßnahmen, die – wie Straßenbauarbeiten und Sondernutzungen (etwa private Bauarbeiten, 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. 37

Vgl. OVG NRW, Urteil vom 23. Mai 1995 – 5 A 400/94 –, juris, Rn. 25 ff., und – 5 A 2092/93 –, DVBl. 1996, 575 = juris, Rn. 9 ff., Beschluss vom 13. September 2004 – 5 E 785/04 –, juris, Rn. 4 ff. 38

Der Senat geht dabei davon aus, dass das Risiko, das sich in Konstellationen der vorliegenden Art verwirklicht, der Sphäre des Fahrzeugeigentümers bzw. -führers zuzuordnen ist. Der ruhende Verkehr einschließlich des Dauerparkens gehört zwar generell zu den straßenverkehrsrechtlich erlaubten Formen der Teilnahme am Straßenverkehr. 39

Vgl. BVerfG, Beschluss vom 9. Oktober 1984 – 2 BvL 10/82 –, BVerfGE 67, 299, 323 = juris, Rn. 70; BVerwG, Urteil vom 11. Dezember 1996 – 11 C 15.95 –, BVerwGE 102, 316 = DVBl. 1998, 93 = juris, Rn. 13. 40

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 Regelungsinstrumentarien prägt, die entsprechend den Anforderungen des heutigen 41

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.

Vgl. OVG NRW, Urteil vom 23. Mai 1995 – 5 A 2092/93 –, DVBl. 1996, 575 = juris, Rn. 22. 42

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 Verfassungs wegen verboten, das Abschlepp- und Kostenrisiko eines längerfristigen Parkens statt der Allgemeinheit demjenigen zuzuweisen, der die Sachherschafft über das an der betreffenden Stelle geparkte Kraftfahrzeug hat und Vorsorge für den Fall einer Verkehrsänderung treffen könne. 43

Vgl. BVerwG, Urteil vom 11. Dezember 1996 – 11 C 15.95 –, BVerwGE 102, 316 = DVBl. 1998, 93 = juris, Rn. 13. 44

Dass die vom Bundesverwaltungsgericht als (jedenfalls) angemessen angesehene Vorlaufzeit zugleich als zwingend einzuhaltende Mindestvorlauffrist 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. 45

Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 13. September 2004 – 5 E 785/04 –, Rn. 6, und Beschluss vom 2. Dezember 2009 – 5 A 318/09 –. Siehe auch Sächs. OVG, Urteil vom 23. März 2009 – 3 B 891/06 –, NJW 2009, 2551 = juris, Rn. 32; Bay. VGH, Urteil vom 3. Mai 2001 – 24 B 00.242 –, juris, Rn. 35. 46

Der Senat hält auch in Anbetracht dessen an seiner bisherigen Rechtsprechung fest, dass andere Obergerichte in Anknüpfung an die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts inzwischen davon ausgehen, dass im Regelfall unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten die Kosten für das Abschleppen eines ursprünglich rechtmäßig geparkten Fahrzeugs aus einem später eingerichteten Halteverbot nur bei Einräumung einer Mindestvorlauffrist von drei vollen Tagen, d. h. beim Entfernen des Fahrzeugs erst am vierten Tag nach dem Aufstellen der Halteverbotsschilder, vom Fahrzeugverantwortlichen verlangt werden können. 47

Vgl. Sächs. OVG, Urteil vom 23. März 2009 – 3 B 891/06 –, NJW 2009, 2551 = juris, Rn. 32 ff.; Hamb. OVG, Urteil vom 7. Oktober 2008 – 3 Bf 116/08 –, NordÖR 2009, 156 = juris, Rn. 50 ff.; Bay. VGH, Urteil vom 17. April 2008 – 10 B 08.449 –, DÖV 2008, 732 = juris, Rn. 14 ff.; VGH Bad.-Württ., Urteil vom 13. Februar 2007 – 1 S 822/05 –, NJW 2007, 2058 = juris, Rn. 22 f. Siehe auch Hess. VGH, Urteil vom 17. Dezember 1996 – 11 UE 2403/96 –, juris, Rn. 25 ff. 48

49

Der Senat kann nicht erkennen, dass der Aufwand einer an einer Vorlauffrist von 48 Stunden ausgerichteten Kontrolle der Verkehrsregelungen am Abstellort seines Fahrzeugs für einen Dauerparker zur Vermeidung der mit einem Entfernen des Fahrzeugs aus einer nachträglich eingerichteten Halteverbotszone verbundenen Nachteile regelmäßig unzumutbar wäre.

So aber insbesondere: Sächs. OVG, Urteil vom 23. März 2009 – 3 B 891/06 –, NJW 2009, 2551 = juris, Rn. 33; Bay. VGH, Urteil vom 17. April 2008 – 10 B 08.449 –, DÖV 2008, 732 = juris, Rn. 15. 50

Eine Vorlauffrist von nur 48 Stunden ermöglicht den Straßenverkehrsbehörden ein Handeln ohne längeren organisatorischen Vorlauf und damit zugleich einen flexiblen und effektiven Mitteleinsatz auch auf Seiten derjenigen Privaten – Unternehmen und Einzelpersonen –, die darauf angewiesen sind, für einen begrenzten Zeitraum bestimmte Bereiche des öffentlichen Straßenraums berechtigterweise nutzen zu können, ohne dass dieser zugleich durch (andere) Fahrzeuge in Anspruch genommen wird. Dass die Straßenverkehrsbehörden in der Praxis Aufstellern von mobilen Halteverbotsschildern vorgeben, zwischen dem Einrichten der temporären Halteverbotszone und dem Beginn ihrer Geltungsdauer bzw. ihrer Inanspruchnahme einen längeren Zeitraum (z. B. 72 Stunden) einzuhalten, lässt nicht darauf schließen, dass die für ein kostenpflichtiges Abschleppen eines Fahrzeugs aus dem nachträglich eingerichteten Halteverbot einzuhaltende Mindestvorlauffrist sich entsprechend verlängern könnte, ohne dass hiermit die Effizienz der Gefahrenabwehr berührt würde – und damit unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten entsprechend zu verlängern wäre. Im Ergebnis bewirkt diese Praxis gerade, dass ein kostenpflichtiges Entfernen eines Fahrzeugs aus einer nachträglich eingerichteten Halteverbotszone ordnungsbehördlich (gegebenenfalls polizeilich) auch bei etwaiger Nichteinhaltung der von der Straßenverkehrsbehörde intern im Verhältnis zum Aufsteller der mobilen Halteverbotsschilder gemachten zeitlichen Vorgaben – auf diese kann sich der Fahrzeugverantwortliche regelmäßig nicht zu seinen Gunsten berufen – möglich bleibt. Bei einer kürzeren Vorlauffrist verringert sich (damit) zudem die Standzeit mobiler Verkehrsschilder im öffentlichen Straßenraum, wodurch die Gefahr der Veränderung ihrer Position durch Manipulation oder sonstige äußerliche Einwirkungen sinkt. 51

Siehe hierzu auch: VGH Bad.-Württ., Urteil vom 13. Februar 2007 – 1 S 822/05 –, NJW 2007, 2058 = juris, Rn. 23, der allerdings eine Vorlauffrist von 48 Stunden als zu kurz ansieht. 52

Die praktische Belastung, die für einen „Dauerparker“ mit einer an einer Vorlauffrist von 48 Stunden orientierten Kontrolle der Verkehrssituation einhergeht, wiegt demgegenüber – auch unter Berücksichtigung der Verkehrs-, sowie der modernen Arbeits-, Wohn- und sonstigen Lebensverhältnisse im großstädtischen Raum – nicht so schwer, dass dem Interesse an deren Vermeidung Vorrang gegenüber den mit einer kurzen Vorlauffrist verbundenen Vorteilen einzuräumen wäre. 53

Vgl. aber: Bay. VGH, Urteil vom 17. April 2008 – 10 B 08.449 –, DÖV 2008, 732 = juris, Rn. 18. 54

Denn der Aufwand für eine Kontrolle der Verkehrssituation im Bereich des Abstellorts des Fahrzeugs erweist sich in der Regel als begrenzt, da sich dieser üblicherweise in fußläufiger Entfernung zur Wohnung des Dauerparkers befinden wird. 55

Vgl. hierzu auch: Hamb. OVG, Urteil vom 7. Oktober 2008 – 3 Bf 116/08 –, NordÖR 2009, 156 = juris, Rn. 53, das allerdings von einer notwendigen Vorlauffrist von drei vollen Tagen ausgeht. 56

57

Ist der Fahrzeugverantwortliche nicht bereit, diesen überschaubaren Überprüfungsaufwand auf sich zu nehmen bzw. gegebenenfalls zu delegieren, drohen ihm im ohnehin seltenen Fall der Entfernung seines Fahrzeugs aus einer nachträglich eingerichteten mobilen Halteverbotszone – wie im Streitfall so auch – regelmäßig keine schweren Nachteile. Der Senat vermag nicht festzustellen, dass es ausgehend hiervon unverhältnismäßig, also von Verfassungs wegen nicht zulässig ist, die Kosten einer 48 Stunden nach Aufstellen mobiler Halteverbotsschilder erfolgten Abschleppmaßnahme dem Fahrzeugverantwortlichen aufzuerlegen.

Nichts anderes gilt im Streitfall deswegen, weil die Einrichtung der temporären Halteverbotszone anlässlich eines privaten Umzugs erfolgte. Auch in diesem Fall dient das Halteverbot dazu, eine störungsfreie und damit gefahrlose Durchführung von Arbeiten unter berechtigter Inanspruchnahme des öffentlichen Straßenraums zu gewährleisten. Hiervon ausgehend ist nach Auffassung des Senats bei der Bestimmung einer Vorlauffrist nicht danach zu differenzieren, ob das Halteverbot anlässlich der Durchführung von im privaten oder im öffentlichen Interesse stehenden Arbeiten oder Veranstaltungen eingerichtet wird. 58

Die Klägerin ist als Ordnungspflichtige nach § 17 Abs. 1 OBG NRW in nicht zu beanstandender Weise von der Beklagten in Anspruch genommen worden. 59

Gegen die Festsetzung der Höhe der Verwaltungsgebühr für die Abschleppmaßnahme bestehen keine Bedenken. 60

Der Klägerin steht auch der geltend gemachte öffentlich-rechtliche Erstattungsanspruch gegen die Beklagte nicht zu. Aus dem Vorstehenden folgt, dass die Klägerin durch die Zahlung von 176,98 EUR an den Abschleppunternehmer einen Anspruch der Beklagten auf Auslagenerstattung nach (§§ 43 Abs. 1, 46 Abs. 3 PolG NRW i. V. m.) § 77 Abs. 1 VwVG NRW i. V. m. § 20 Abs. 2 Nr. 7 bzw. 8 VO VwVG NRW erfüllt. Die Beklagte hat daher ein Recht zum Behalten der tatsächlich an das Abschleppunternehmen, rechtlich aber an sie erbrachten Leistung. 61

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 2 VwGO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 167 VwGO i. V. m. §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO. 62

Die Revision ist nach § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO zuzulassen, weil die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat. 63

Justiz NRW
Rechtsprechungsdatenbank ONLINE